



**Instituto de Historia y Ciencias Sociales
Facultad de Humanidades y Educación
Universidad de Valparaíso**

Tesis para optar al título profesional de Profesor de Enseñanza Media
en Historia y Ciencias Sociales y a los grados académicos de
Licenciado en Historia y Licenciado en Educación

**“Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad”:
desintegración de la ciudad portuaria, génesis de la ciudad patrimonial
(1991 – 2003)**

Estudiante: Gustavo Lillo Saavedra

Profesor guía: Luis Alegría

Valparaíso, noviembre de 2023

*A Teresa, mi Madre en vida
Luchadora eterna de mil batallas*

*A Renato, mi Padre (Q.e.p.d)
Guerrero de luchas heroicas y
Obrero de la conducción de carga terrestre de este viejo Puerto*

Los amo!

Índice

Introducción	4
Capítulo 1: Antecedentes bibliográficos, conceptuales y problema de estudio	
1.1 Estado de la cuestión	7
1.1.1. Experiencias patrimoniales del vecindario y el caso de Valparaíso.....	20
1.2. Problema de estudio: preguntas, hipótesis y objetivos.....	24
1.3. Marco conceptual.....	27
1.4. Fuentes y metodología.....	36
Capítulo 2: La desarticulación de la economía histórica de Valparaíso.....	
2.1. La desindustrialización de la ciudad fabril.....	38
2.2. Modernización neoliberal y atomización de la ciudad portuaria	43
2.1.2. Fase de instalación en Dictadura.....	43
2.1.3. Fase de consolidación en Democracia.....	46
Capítulo 3: La patrimonialización de la ciudad puerto: historia, actores, propósitos y tensiones	
3.1. Fundamentos del proceso de patrimonialización	61
3.2. La instalación del Patrimonio.....	64
3.3. Institucionalización del patrimonio	67
3.4. Derrotero de una declaración mundial	71
Conclusiones	82
Bibliografía	86

Introducción

El 2 de Julio del 2003, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) declaró al sitio histórico de la ciudad de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad. A partir de la Convención del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (1972), ratificada por el Estado chileno en 1980, y en particular, según los criterios que este acuerdo define como “Patrimonio Cultural”, el Comité Ejecutivo de la Unesco - reunido en París - zanjó “reconocer a la ciudad no sólo por su legado histórico como eje de la actividad marítima del cono sur en el siglo XIX, sino también por el peso cultural y arquitectónico de sus construcciones”¹.

El fervor provocado por el acontecimiento inmediatamente se apoderó de autoridades tanto nacionales como locales. Asimismo, la población porteña recibió con altas expectativas la noticia debido precisamente al optimismo vociferado públicamente por el discurso oficial. Representativo de este ambiente exitista que abundaba por aquellos días, un medio de prensa local escribió en su editorial que el nombramiento otorgado por la Unesco “debe ser punto de partida para una nueva etapa de la ciudad que encierra grandes posibilidades para su desarrollo humano y material”². Evidenciando el buen ánimo puesto hacia el nuevo rumbo ideado para Valparaíso, donde “la inclusión de la ciudad dentro del catálogo cultural de la humanidad abre las puertas al desarrollo del turismo”³, se comenzaba a demostrar desde ese hecho la intención de proyectar una ciudad patrimonial y cultural como la nueva estrategia de desarrollo local superpuesta a la otrora vocación portuaria e industrial de la comuna.

Sin embargo, transcurridos 20 años del nombramiento patrimonial, a pesar de que persiste la convicción de las autoridades sobre las potencialidades que ofrece el turismo patrimonial, pareciera que la puesta en marcha de la patrimonialización de la ciudad - concebida como un plan de reactivación económica, y por ende, portadora de supuestos beneficios para la comunidad – sólo se ha constituido hasta el momento como una promesa incumplida. Por lo mismo, la esperanza de la población ha decaído debido a lo insuficiente que ha resultado ser la fórmula patrimonial para sustentar económicamente a una ciudad empobrecida desde hace décadas. Incluso una serie de organizaciones sociales plantearon en el 2016 la sugerente pregunta “¿de qué nos sirve ser patrimonio si no hemos visto ningún avance en ese aspecto en los últimos 10 años?”⁴.

Aunque la interrogante surgió en su momento por quienes reivindicaban la actividad portuaria y la expansión de ésta mediante el proyecto de construcción

¹ “Un sueño que se ha hecho realidad”, Mercurio de Valparaíso, 3 de Julio de 2003.

² “Honor y responsabilidad”, Mercurio de Valparaíso, 3 de Julio de 2003

³ “Honor y responsabilidad”...

⁴ “¡Apoyamos a Valparaíso y su puerto!, Mercurio de Valparaíso, 21 de Junio de 2016.

del Terminal 2, - por cierto, reflejando un contexto tensionado entre diferentes intereses y sectores productivos -, la pregunta de todas maneras exhorta a cuestionarse, dado el origen de quienes firman el inserto (juntas de vecinos, asociaciones sindicales portuarias, clubes sociales, etc.), sobre la conveniencia de un proceso de desarrollo local basado fundamentalmente en los servicios; donde uno de sus principales soportes, quizás el más resaltado tanto por el discurso que lo respaldaba como por el fomento económico que le fuera otorgado, sería el turismo patrimonial.

A continuación, el siguiente estudio busca aproximarse a la historia más reciente de Valparaíso, desde una perspectiva que problematice el cambio de rumbo emprendido por la ciudad, tras la implementación de la cultura y el patrimonio como actividades económicas. Una vez declarado Patrimonio de la Humanidad, el giro patrimonialista marcaría la definitiva transformación de la ciudad y, a su vez, una deliberada desarticulación de posibles intentos por hacer revivir, como ejes estratégicos, algún mínimo atisbo de sus actividades económicas más históricas: industria y puerto. Convirtiéndose la cultura y el patrimonio en la nueva apuesta de desarrollo económico local, profetizada por las altas esferas de dirección política del Estado como vía para solucionar la profunda postración socioeconómica experimentada por la ciudad desde fines del siglo XX. Siendo proyectada en los albores del nuevo siglo como una ciudad de valor patrimonial concebida prioritariamente para ser visitada.

Con respecto a la estructura de la presente tesis, ésta se encuentra conformada por tres capítulos, más las conclusiones.

En el primer capítulo, *Antecedentes bibliográficos, conceptuales y problema de estudio*, se aborda el estado de la cuestión acerca del uso que ha adoptado la cultura en la globalización; la evolución asumida por el patrimonio en las sociedades posmodernas; y una breve aproximación a las experiencias concretas de patrimonialización ensayadas en la región. Asimismo, este apartado ofrece la elaboración de un marco conceptual que nos permite situar las condiciones políticas y económicas que enmarcarían cualquier proceso histórico de desestructuración/reestructuración de sociedades periféricas del capitalismo globalizado de fines del siglo XX. Para exponer finalmente el planteamiento del problema, hipótesis y objetivos de la investigación desarrollada.

En el segundo capítulo, *La desarticulación de la economía histórica de Valparaíso*, se encarga de establecer la trayectoria histórica experimentada por la ciudad de Valparaíso en lo que fueron sus principales actividades económicas que cimentaran tanto su auge como su caída: la industria y el puerto. Poniendo especial énfasis en la etapa de caída, específicamente cuando ésta se aceleraría con la instalación del modelo neoliberal de la Dictadura, y en su posterior

consolidación durante los gobiernos demócratacristianos de la Concertación, particularmente con la modernización portuaria de la administración de Eduardo Frei Ruiz-Tagle (1994-2000).

Finalmente, en el tercer capítulo, *La patrimonialización de la ciudad puerto: historia, actores, propósitos y tensiones*, se expone el proceso ascendente que exhibieran desde su génesis los discursos, las acciones y conflictos de la patrimonialización de Valparaíso, hasta conseguida su consagración con la declaratoria patrimonial de la Unesco (2003).

Capítulo 1: Antecedentes bibliográficos, conceptuales y problema de estudio

1.1. Estado de la cuestión

A continuación, pasaremos a revisar el **estado de la cuestión** sobre cómo la bibliografía existente se ha referido al fenómeno de la valorización económica de la cultura y el patrimonio en Valparaíso; no sin antes, conocer la literatura escrita y representativa de otras experiencias geográficamente cercanas de patrimonialización de la región. Y, asimismo, abordar una aproximación de carácter conceptual sobre qué se ha dicho en relación al vínculo existente entre cultura, patrimonio y economía. Iniciamos por lo último.

En términos generales, hablar del concepto de cultura, desde el sentido amplio del término, necesariamente nos remonta a la definición decimonónica influenciada por la corriente antropológica de Edward Tylor y posteriormente estandarizada en la generalidad de las ciencias sociales, como “totalidad compleja que comprende las capacidades y hábitos adquiridos por el hombre al ser miembro de la sociedad”⁵, o bien, la “suma total de los productos artificiales o el excedente de la naturaleza hecho por el ser humano”⁶. Ambas elucubraciones teóricas, indistintamente, han sido bastante representativas para la comprensión de la vasta y diversa obra humana a lo largo de su existencia, pero también han demostrado ser para la actualidad una acepción que presenta limitaciones, debido a su incapacidad de dar cuenta acerca de las mutaciones más contemporáneas emprendidas en el uso del término; cambios que la época presente le ha conferido al concepto de cultura dado su inédita y, cada vez más, dominante dimensión económica que ha adoptado el contenido de la definición durante las últimas décadas. Sobre esta resignificación existen una serie de autores que sí han abordado este maridaje conceptual entre cultura y economía, los cuales pasamos a revisar a continuación:

George Yúdice, autor, que propone para nuestro tiempo la necesidad de atender el estudio de la cultura, ya no como alguna vez fuera abordada para el propósito de elevar moral e intelectualmente a la condición humana, sino desde una mirada enfocada fundamentalmente en la asimilación actual de la cultura como recurso.

En su obra “El recurso de la cultura”, Yúdice nos explica mediante ejemplos, la legitimidad que ha conseguido actualmente la cultura fundada en el valor de su utilidad. Para ello, en líneas generales, nos dice cómo es que la globalización ha

⁵ Jean Pierre Warnier, *La Mundialización de la Cultura* (Quito: Ediciones Abya-Yala, 2001), p. 8

⁶ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, (Mexico: Fondo de Cultura Económica, 2013), 18.

sido un facilitador para el encuentro geográfico entre la diversidad cultural de los pueblos del mundo. Amplificada por las repercusiones del fenómeno migratorio, lo cual “problematizó el uso de la cultura como expediente nacional”⁷. Asimismo, para el caso particular de EE.UU., alude que el fin de la guerra fría sería el hecho histórico que allanaría el camino para la dimensión utilitarista de la cultura. Esto porque hizo posible el retiro del financiamiento estatal destinado a las artes durante la mencionada contienda geopolítica. Aporte de recursos que fueron legitimados, hasta ese momento, bajo la premisa de la libertad artística y con el auspicio directo del aparato público estadounidense. En línea con su objetivo político de diferenciarse de la explícita intervención ideológica que hacía la Unión Soviética sobre la propia actividad artística desarrollada en su país.

Acerca de este retiro del apoyo y los efectos acaecidos por esta medida para la cultura estadounidense, el propio Yúdice señala que:

“la táctica de reducir los gastos estatales, que podría parecer el toque de difuntos de las actividades artísticas y culturales sin fines de lucro, constituye realmente su condición de continua posibilidad. El sector de las artes y la cultura afirma que puede resolver los problemas de Estados Unidos: incrementar la educación, mitigar las luchas raciales, ayudar a revertir el deterioro urbano mediante el turismo cultural, crear empleo, reducir el delito y quizá generar ganancias. Esta reorientación la están llevando a cabo los administradores de las artes y los gestores culturales [...] quienes median entre fuentes de financiamiento, por un lado, y los artistas y las comunidades”⁸

Siendo así, el concepto de recurso de la cultura esbozado por Yúdice, aportaría luces sobre un proceso de desmaterialización de las fuentes de crecimiento económico desencadenado por la globalización actual. En donde la cultura se ha convertido en el nuevo objeto de explotación del capital: con actividades turísticas basadas en el patrimonio cultural; en el desarrollo de diversas industrias culturales (música, filme, televisión, revistas, etc.); y en todas aquellas nuevas áreas que se encuentran subordinadas a los derechos de propiedad intelectual. Todos éstos, representativos de una lógica económica que ha terminado por erigirse en una verdadera nueva frontera epistémica de aproximación hacia las problemáticas culturales de las últimas décadas. “De modo que en la “cultura (y en sus resultados) tienen prioridad la gestión, la conservación, el acceso, la distribución y la inversión”⁹, de los diferentes bienes culturales en circulación planetaria; cada

⁷ George Yúdice, *El Recurso de la Cultura. Usos de la cultura en la era global* (Barcelona: Gedisa, 2002), 25.

⁸ George Yúdice, *El Recurso de la Cultura*. 26-27

⁹ George Yúdice, *El Recurso de la Cultura*. 13

vez más globalizados y en función de una nueva división internacional del trabajo en su versión cultural, donde se “yuxtapone la diferencia local a la administración y la inversión transnacionales”¹⁰ de las llamadas culturas tradicionales como recursos de explotación económica.

Otro aporte teórico, casi referencia obligada para el estudio de la cultura, ha sido la contribución señera realizada por Frederic Jameson en su obra “El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado”, donde propone al posmodernismo como el nuevo periodo histórico que define a la cultura de la sociedad contemporánea en una inédita e imbricada relación con el sistema económico capitalista. Según una sucesión de fases culturales previas – realismo y modernismo –, cada una de cuales adosadas a su correspondiente fase capitalista – etapa mercantil y etapa imperialista ¹¹-, el posmodernismo sería la especificidad cultural característica de la actual fase del modelo económico, denominado por el mismo autor, como capitalismo avanzado. De esta forma, y siguiendo el fundamento de Marx del siglo XIX, esta nueva fase económica sería la mayor consumación histórica del Capitalismo, “comportando una ampliación prodigiosa del capital hasta territorios antes no mercantilizados”¹², acaeciendo la expansión desconocida, hasta ese momento, sobre el espacio agrícola precapitalista y la inusual conquista del inconsciente humano por medio de la proliferación de medios de comunicación masivos e industrias de publicidad. De esta manera, estableciéndose una dimensión cultural absorbida por completo a la racionalidad económica de la producción capitalista. Sobre este fenómeno, Jameson lo ejemplifica, desde un aspecto particular, de la siguiente manera:

“lo que ha sucedido es que la producción estética actual se ha integrado en la producción de mercancías en general: la frenética urgencia económica de producir constantemente nuevas oleadas refrescantes de géneros de apariencia cada vez más novedosa (desde los vestidos hasta los aviones), con cifras de negocios siempre crecientes, asigna una posición y una función estructural cada vez más fundamental a la innovación y la experimentación estética”¹³.

Otro aspecto relevante atendido por Jameson, es su interpretación sobre cómo es que la cultura del posmodernismo, en comparación a su predecesora etapa

¹⁰ George Yúdice, *El Recurso de la Cultura*. 16

¹¹ Esquema propuesto por Ernest Mandel, cuyo modelo tripartito completado por el capitalismo tardío, serían de gran inspiración para que Jameson elaborara su teoría cultural estrechamente correlacionada con las distintas fases de la economía capitalista.

¹² Frederic Jameson, *El Posmodernismo o la Lógica Cultural del Capitalismo Avanzado*, (Barcelona: Paidós, 1991), 81

¹³ Frederic Jameson, *El Posmodernismo o la Lógica Cultural del Capitalismo Avanzado*, 18

modernista, se transformó haciendo desaparecer la vieja barrera existente entre “cultura de elite” y la “cultura comercial o de masas”; como así también, la pérdida de relativa autonomía y distancia crítica, que había mantenido la esfera cultural en sus etapas capitalistas antecesoras, siendo ahora abolida por la influencia absorbente de la lógicas económicas del capitalismo avanzado. Pues se trataría de una nueva función de la cultura posmoderna, la que se ha permeado hacia toda la sociedad contemporánea. Donde cualquier movimiento o resistencia contracultural será “desarmado y reabsorbido por un sistema del cual ellas mismas pueden considerarse como partes, puesto que son incapaces de mantener frente a él la más mínima distancia”¹⁴.

Por su parte, Zygmunt Bauman, en su obra “La cultura en el mundo de la modernidad líquida” plantea una interpretación sobre la transformación experimentada por el uso del concepto de cultura. Para ello establece un recorrido de este uso compuesto por tres etapas históricas: la fase iluminista, la fase homeostática y la fase líquida. Las cuales pasamos a revisar a continuación:

1. Fase iluminista:

Bauman, señala que la cultura accede al léxico moderno de mediados del siglo XVIII como un manifiesto de intenciones. Principalmente dirigida a elevar la condición humana mediante “una misión proselitista que se había planeado y emprendido como una serie de tentativas cuyo objeto era educar a las masas y refinar sus costumbres”¹⁵. No obstante, este objetivo iba a adquirir durante la empresa de colonización europea dimensiones insospechadas para un proyecto ilustrado, aún en ciernes y que, desde ese momento, comenzaría a anidar en su interior una serie de interpretaciones eurocéntricas fundamentadas en una teoría de la cultura de carácter evolucionista. Por cierto, estimulada por el surgimiento de los nuevos territorios disponibles, cuya fuente de justificación ideológica para civilizarlos, sería “la misión del hombre blanco, que consistía en salvar al salvaje de su barbarie”¹⁶. Situación que se convirtiera en el incentivo principal para ejecutar la función iluminista que la cultura europea tenía como proyecto para el mundo entero, como la única referencia de desarrollo y ejemplo a seguir.

2. Fase homeostática:

Siguiendo el estudio de “La Distinción” de Pierre Bourdieu, Bauman establece la palabra homeostática como categoría para describir esta fase para la cultura. La que define como “un conjunto de preferencias sugeridas, recomendadas e

¹⁴ Frederic Jameson, *El Posmodernismo o la Lógica Cultural del Capitalismo Avanzado*, 108

¹⁵ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, (México: FCE, 2013), p. 14.

¹⁶ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 16

impuestas en virtud de su corrección, excelencia o belleza”¹⁷. Por cierto, una normatividad muy funcional al mantenimiento de las jerarquías sociales y el statu quo: luego de haberse conseguido la consagración del nuevo orden moderno mediante la reconversión de la plebe en cuerpo cívico y la normalización en el poder de las clases instruidas. De esta manera, la cultura se transformaba en una fuerza esencialmente conservadora, donde el arte estaba clasificado en función de la clase social de origen, y al servicio de un marco codificado y normado de las relaciones sociales dominantes. Sobre esta función homeostática, Bauman postula

“A fin de demostrar su eficacia en esta función, la cultura tenía que poner en práctica, con igual tesón, dos actos de subterfugio aparentemente contradictorios. Tenía que ser enfática, severa, e inflexible en sus avales como en sus censuras, en otorgar como en negar entradas, en autorizar documentos de identidad como en negar derechos de ciudadanía. [...] La cultura necesitaba significantes para indicar qué cosas merecían desconfianza y debían ser evitadas a causa de su bajeza y su amenaza encubierta”¹⁸.

3. Fase líquida:

Esta corresponde a la fase actual de la cultura, íntimamente, relacionada con la elaboración teórica construida por Bauman para comprender la sociedad contemporánea que denomina conceptualmente como “modernidad líquida”. Según ésta, la cultura y la pérdida de su rol conservador, característico de la fase homeostática, sería la consecuencia del paso de la modernidad desde su etapa sólida a su etapa líquida. Una modernidad en constante proceso de cambio, en disolución permanente - por eso la analogía con lo líquido - dado su cualidad de inestabilidad continua, incapaz de conservar su forma por un momento prolongado de tiempo.

“Las tareas hasta entonces encomendadas a la cultura fueron cayendo una por una, quedaron abandonadas o pasaron a ser cumplidas por otros medios y con diferentes herramientas [...] La cultura puede ahora concentrarse en la satisfacción y la solución de necesidades y problemas individuales, en pugna con los desafíos y las tribulaciones de las vidas personales”¹⁹.

¹⁷ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 12.

¹⁸ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 13.

¹⁹ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 18.

Es así, como es que la cultura pasa a cumplir en la modernidad líquida una función equivalente al resto de los bienes consumidos en el mercado, “en competencia por la atención insoportablemente fugaz y distraída de los potenciales clientes”²⁰. La que tampoco excluye, como antes sí lo hacía mediante unas estratificaciones elitizadas sobre el arte, dirigidas a determinados segmentos sociales. Por el contrario, la tendencia de la nueva elite cultural contemporánea, más bien consiste en tolerar la amplia y diversa oferta de expresiones artísticas, sin establecer entre ellas jerarquía alguna, sino solamente un consumo frenético de éstas. Comportamiento “omnívoro” que Bauman define para sociedad líquida, alejado de todo esnobismo de elite que alguna vez fuera practicado durante la modernidad sólida.

“El objetivo principal de la cultura es evitar el sentimiento de satisfacción en sus ex súbditos y pupilos, hoy transformados en clientes, y en particular contrarrestar su perfecta, completa y definitiva gratificación, que no dejaría espacio para nuevos antojos y necesidades que satisfacer”²¹.

Finalmente, el autor señala que las fuerzas que están detrás de esta nueva función del concepto de cultura, son las mismas que han acabado con antiguas restricciones capitalistas no económicas: sociales, políticas y étnicas. En conjunto, todos cambios instrumentales decididos para el libre desenvolvimiento del mercado global bajo el dominio incontrarrestable de las corporaciones transnacionales. Con un Estado reducido a su máxima expresión y orientado exclusivamente a permitir el desarrollo de la sociedad de consumo mundial; solamente facultado para permitir el encuentro entre oferentes y consumidores del mercado, donde “al igual que tantas otras funciones del Estado contemporáneo, el patrocinio de la creatividad cultural espera con urgencia ser subsidiarizado”²².

Otro antecedente bibliográfico interesante con respecto a la irrupción de la cultura en la economía, lo representa el trabajo realizado por Jean Pierre Warnier en su libro titulado “La mundialización de la cultura”. Obra que tiene como propósito, ofrecer una interpretación sobre la circulación mundial de los bienes culturales: cómo opera el mercado, y cuál es el impacto que genera sobre éste y la cultura.

Según Warnier, los productos culturales son posibilitados gracias a todo un aparato tecnológico capaz de hacer reproducibles contenidos denominados como culturales: cine, libros, revistas, música. Por lo que cada uno de estos contenidos

²⁰ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 19.

²¹ Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 21.

²² Zygmunt Bauman, *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*, 101.

pueden ser materializados mediante objetos propiamente tales de la producción industrial: papel, disco, película, banda magnética, etc. De esta forma, erigiéndose una verdadera “industria cultural de “actividades que producen y comercializan los discursos, canciones, imágenes, artes, y toda otra capacidad o hábito adquirido por el hombre como miembro de la sociedad”²³.

Warnier, nos advierte sobre el sesgo eurocentrista que ha imperado en la gobernanza global de la política cultural; la que ha operado desatendiendo la diversa singularidad cultural existente en el planeta, por considerarla atrasada en relación al mundo moderno. Limitándose, solamente, a reducir esta diversidad cultural en simple mercancía de tipo patrimonial a disposición de la industria turística. Cuya demanda principal por una autenticidad ya desaparecida en el mundo moderno es satisfecha por las particularidades de esta diversidad cultural mundial: ahora convertida en objeto de deseo para las sociedades industriales contemporáneas. En palabras del autor, esta “búsqueda de raíces, del terruño, de autenticidad con relación a algún lugar o a un tiempo fantasmados (nostálgicos o futuristas) es un factor de invención de la tradición, en búsqueda de autenticidad”²⁴.

Esta tendencia simplificadora del rol de la diversidad cultural ha sido la que ha predominado al interior de la institucionalidad mundial de la cultura dirigida por la UNESCO, cuya gestión ha estado permeada desde mediados de los 80` por el avance del credo liberal, y sus lógicas mercantiles inherentes de las organizaciones comerciales de la nueva estructura de orden mundial constituidas a posteriori de las guerras mundiales, como la OMC, FMI y Banco Mundial.

En tanto, con respecto al impacto de la mundialización de la cultura, Warnier nos aclara que, sin duda, el mercado ha globalizado la circulación de objetos y conductas hacia dimensiones mundiales. Sin embargo, lo más pertinente sería hablar de un intercambio comercial a escala global solo para aquellos mercados de bienes culturales, y no así, de una supuesta mundialización de la cultura, expandida homogéneamente por alrededor de todo el planeta. Siendo así, sería un error confundir lo que son industrias culturales como el cine, el disco, la prensa, las revistas, etc, con aquello que denominamos cultura; esto porque el flujo mismo de la producción del sistema capitalista se ha convertido en un suministro ilimitado de bienes de consumo cultural altamente diferenciados, lo cual ha transformado la esfera del mercado de bienes culturales en un instrumento de creación de diferencias e identidades, por ende, alejada de todo tipo de uniformidad cultural.

“Se constata de hecho que la humanidad es una maquina para crear la diferencia. Cada cultura, cada grupo conserva sus especificidades y defiende su identidad recontextualizando los

²³ Jean Pierre Warnier, *La mundialización de la cultura*, (Ecuador: Ediciones Abya-Yala, 2001), 17

²⁴ Jean Pierre Warnier, *La mundialización de la cultura*, 89

bienes importados. Otros polos de creación cultural hacen un contrapeso eficaz a la creación norteamericana, particularmente en Europa, en Asia y en América Latina. No hace falta reducir la cultura y sus múltiples funciones a las industrias y al mercado de los bienes llamados culturales”²⁵.

Hasta aquí, hemos revisado una bibliografía que nos ha ofrecido interpretaciones sobre el giro experimentado por la cultura hacia dimensiones de dominio más social y preferentemente económicas. Sin embargo, también es deber del presente estado de arte abarcar una aproximación sobre el concepto de patrimonio, en tanto, su contenido íntimamente relacionado con el de cultura, y en la valorización que el propio patrimonio realiza de esta misma. Una aproximación, por cierto, dentro del nuevo estatus y aplicación práctica adquirida por ambos conceptos en el contexto mundial de la globalización de los mercados.

Para empezar, desde un punto de vista estrictamente conceptual, Ariño nos plantea una definición de patrimonio cultural como

“campo de significación que se organiza en torno a la valorización de los objetos y prácticas como expresiones testimoniales, con valor creativo o simplemente documental, de la herencia pasada digna de preservación; y que este campo ha sido construido en y por la modernidad. Y no antes. Esta práctica social supone a) seleccionar determinados objetos del pasado (ya que el patrimonio no es coextensivo con la cultura o con la historia pasada, sino tan sólo con una parte de ella), y b) transferidos a un campo de valor o significación nuevo, c) que como todo campo social tiene una estructura de relaciones y está sometido a procesos agónicos de negociación. La construcción social del patrimonio cultural comporta, por tanto, interpretación o mediación, selección y negociación”²⁶.

Asimismo, este autor señala una importante precisión con respecto al alcance adoptado por el concepto de patrimonio. Dividiendo la transformación de éste durante la era moderna en dos momentos históricos diferentes. Uno, iniciado en la “primera modernidad”, como aquel proceso que permitió la aparición de la mirada patrimonial en la cultura (materializada en marcos jurídicos, museos y

²⁵ Jean Pierre Warnier, *La Mundialización de la Cultura*, 94-95

²⁶ Antonio Ariño, *La patrimonialización de la cultura y sus paradojas postmodernas*, Valencia, 2010, 3 <http://documents.tips/documents/la-patrimonializacion-de-la-cultura-y-sus-paradojas-postmodernas-libre.html>

especialistas en el área). Y el posterior, desarrollado en una “segunda modernidad” que incorporaría nuevos objetos y sujetos, mediante distintas escalas de patrimonialización cultural: 1) locales, como los museos; 2) globales, como los patrimonios de la humanidad; 3) ciudadanos, como los movimientos sociales de defensa patrimonial; y finalmente, 4) el ámbito del mercado, con la explotación económica de la arquitectura antigua y de las manifestaciones tradicionales, ambas mercantilizadas para fines turísticos.

Por consiguiente, será con la segunda modernidad y las particularidades de ésta, las que darán origen al inédito protagonismo que ha asumido la patrimonialización de la cultura. Suscitada fundamentalmente por el enorme desarrollo tecnológico que ha terminado por desbordar, en redes de conexión y comunicación, a los diferentes territorios locales de todo el mundo. Convirtiendo al patrimonio en una necesidad para la sociedad contemporánea en su búsqueda por encontrar identidad y raíces. O también, en palabras de Ariño, “cuando el pasado se ha distanciado de la contemporaneidad, [...] reinventamos nuestra relación con él mediante el concepto de patrimonio cultural”²⁷.

Por último, el autor menciona la contradicción y el riesgo que poseen las prácticas patrimonializadoras cuando se llevan a cabo con medidas de resguardo, cuyas acciones terminan por modificar los propósitos originales de aquello precisamente que se quiere proteger, transformando los significados y usos de estos objetos conservados.

“conservar bienes, practicas y objetos, supone estandarizarlos y recodificarlos con criterios homogéneos, burocráticos y técnicos. No es casual que la mayoría de ellos acaben en museos, vitrinas, estantes o paredes, o en festivales y museos vivientes, y se transformen en objetos para ser mirados”²⁸.

Por otro lado, interesante resulta la interpretación realizada por Hernández I Martí, quien plantea como modernidad avanzada (segunda modernidad para Ariño), aquel proceso de transformación del patrimonio cultural en cuanto a intención y extensión:

1) intención, porque su discurso de valorización patrimonial materializado en el resguardo de determinados bienes culturales, que busca dotar de una identidad histórico-cultural a una comunidad, tiene por finalidad no declarada servir para la legitimación de las estructuras de poder, y a su vez, ofrecer un nicho para la explotación económica de dicho patrimonio; y 2) extensión, por efecto de la globalización, expandiéndose hacia diferentes territorios nacionales y locales del

²⁷ Antonio Ariño, *La patrimonialización de la cultura y sus paradojas postmodernas*, 4

²⁸ Antonio Ariño, *La patrimonialización de la cultura y sus paradojas postmodernas*, 13

mundo, lo cual termina por aumentar su influencia en ámbitos sociales, políticos y económicos.

Sin embargo, en función de profundizar aún más en esta transformación del patrimonio cultural, el autor nos sugiere tres tipos de procesos dialécticos que explican cómo se ha configurado el fenómeno de la patrimonialización de la cultura en el proceso de modernización y globalización:

1. Desencantamiento y reencantamiento del mundo:

Esta dialéctica corresponde al desencanto producido hacia las formas tradicionales de religiosidad sobrenatural, tan propias del antiguo régimen, y que habían servido para darle sentido a toda su estructura de relaciones sociales. Mientras tanto, operaba un proceso de reencantamiento hacia la nueva racionalidad técnico instrumental provista por el mundo moderno. Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo XX, será esta misma racionalidad moderna, fundamentada en la razón, ciencia y progreso, la que entraría en un ciclo de cuestionamiento.

2. Destradicionalización y retradicionalización limitado:

La modernización trae consigo el declive de la tradición como eje rector de la vida espiritual, social y política, de una sociedad trastocada por la mercantilización, la urbanización, los medios masivos de comunicación, y sus consecuencias derivadas. Sin embargo, este impacto trae, en si mismo, aparejado un proceso de retradicionalización que reintroduce restos de las tradiciones con el fin de entregarle sentido al mundo y al vertiginoso presente moderno. Asimismo, operando, según Hernández I Martí, como “dispositivo discursivo (retórico-ideológico) al servicio de las definiciones sociales de identidad, del ejercicio del poder o de los mecanismos de mercado”²⁹.

3. Desterritorialización y reterritorialización:

Los procesos de mercantilización, migración y expansión de los medios de comunicación de masas, característicos de la modernidad globalizada, han provocado una desterritorialización geográfica y social. Perturbando el espacio local e incorporando nuevas dinámicas de encuentro y vinculación social de carácter global. No obstante, esta situación ha producido un proceso de reterritorialización, manifestado en la “búsqueda ansiosa de la diversidad cultural, del particularismo, del reforzamiento de lo local”³⁰

²⁹ Gil-Manuel Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad: el patrimonio cultural y sus límites”, *La Torre del Virrey: revista de estudios culturales* N°5, 2008: 27-38

³⁰ Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad”: 27-38

Según el autor, esta nueva proliferación de experiencias culturales translocalizadas, representadas institucionalmente por la Unesco y su difundida retórica del patrimonio mundial, van a permitir la globalización de distintos bienes patrimoniales locales para su demanda internacional como objetos de consumo del turismo cultural. Sin embargo, este fenómeno trae consigo una paradoja interna, dado que la identificación de esta demanda global con el patrimonio local solo es posible mediante la categoría de patrimonio mundial, se termina por neutralizar la función originaria del elemento cultural local, asumiendo éste un nuevo significante, quedando desterritorializado para su nueva función turística.

“Dicho patrimonio acabará convirtiéndose, al menos potencialmente, en objeto de consumo turístico y mediático, imponiéndose su espectacularización para consumo externo, lo que hará más que precipitar su propia transformación, con el despliegue de un cúmulo de infraestructuras, medios publicitarios, instancias mercantilizadoras, instituciones de gestión, difusión y divulgación, o contenedores museísticos diversificados”³¹.

Finalmente, Hernández I Martí analiza la relación existente entre la patrimonialización de la cultura y el pasado, señalando a este último, como el nuevo culto moderno articulado “en rituales patrimonializadores y en una producción de sentido ligada a la memoria y al recuerdo”³². Pero, también, es claro, en afirmar que el patrimonio es una memoria histórica postiza que solo recrea viejos fragmentos del pasado; filtrados por los requerimientos culturales de la sociedad contemporánea. Esto, según el autor, mediante prácticas tardomodernas como: el zapping, referida al tratamiento simplificado del pasado, dispuestas por la televisión para el espectáculo del ocio hedonista; el surfing de los parques temáticos y circuitos turísticos, con una recuperación superficial del pasado, en forma de “patrimonio-atracción”, sin la rigurosidad de cómo se constituyeron estas antiguas realidades y las consecuencias que generaron; y por último, el shopping “o venta a la carta en el mercado de una serie de experiencias del pasado”³³, pensadas para el turismo o la novela histórica.

En fin, como concluyen De la Calle y Ruiz, y en sintonía con lo recién expuesto, la relevancia que ha adquirido el turismo de consumo patrimonial, no ha significado más que una “perdida de autenticidad asociada a la banalización

³¹ Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad”: 27-38

³² Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad”: 27-38

³³ Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad”: 27-38

cultural”³⁴. Siendo así, y para concluir este análisis, Hernández I Martí sostiene que

“Institucionalmente se va imponiendo una concepción del patrimonio pretendidamente neutra y positiva, donde en nombre de la identidad, el bienestar y el turismo se acaba resaltando el patrimonio-mercancía, generándose una visión acrítica del pasado, funcional al orden imperante y contrapuesta a visiones del patrimonio que insisten en planteamientos críticos o impugnaciones de las relaciones de dominación pasadas y presentes”³⁵.

Por otro lado, la bibliografía hasta ahora identificada sobre la temática en cuestión, también tiene su perspectiva conceptual orientada estrictamente en la dimensión económica. Por ejemplo, una interpretación representativa de la mirada más economicista, afín al establishment de la disciplina económica liberal imperante, lo constituye el enfoque realizado por Luis Herrero. Quien nos entrega una visión sobre cómo se ha incorporado la economía cultural a ámbitos del estudio disciplinario de la economía, tan propios de la ortodoxia liberal, como lo es la microeconomía, “examinando las características del comportamiento de los individuos y las formas de expresión de la oferta y la demanda”³⁶

El autor, propone una economía del patrimonio cultural donde el pasado asume una importancia que valoriza, aún más, a este tipo de bienes. Aquí tanto la experiencia como la acumulación de conocimiento conservado por el bien histórico, generan una utilidad marginal creciente con respecto al consumo patrimonial. “Esto significa que el placer y las ganas de consumir los productos culturales crecen a medida que el nivel de consumo es mayor, y el gusto es, por tanto, insaciable”³⁷. Por consiguiente, se hace sumamente relevante el mantenimiento y conservación del patrimonio histórico, ya que éste, no es reproducible por su carácter único y singular, el cual los convierte en una oferta fija e irreplicable; no así sus servicios anexos como el turismo, derechos de imagen y catálogos, que sí son reproducibles y pueden ser sustituidos.

Finalmente, el autor desde su interpretación economicista, reflexiona sobre cómo es que la cultura y el ocio (turismo) se han convertido, para la modernidad

³⁴ Manuel de La Calle y Agustín Ruiz, *Ciudades patrimonio de la humanidad y turismo: un ámbito de reflexión compartido*, Madrid, Trama editorial, 2012, 872

³⁵ Hernández I Martí, “Un zombi de la modernidad”: 27-38

³⁶ Luis Herrero, “Bases para una economía del patrimonio histórico”, en *Patrimonio cultural. Como factor de desarrollo en Chile*, coords. Pablo Andueza Guzmán (Chile: Universidad de Valparaíso-Editorial, 2008), 90-118.

³⁷ Luis Herrero, “Bases para una economía del patrimonio histórico”, en *Patrimonio cultural*, 90-118

actual, en una de las mayores características de la sociedad contemporánea, planteando que

“lo verdaderamente importante de estos nuevos comportamientos es que tienen una trascendencia económica, en cuanto que las decisiones sobre el disfrute del tiempo libre responden a preferencias individuales y, por lo tanto, los distintos usos del ocio constituyen un bien comerciable y entran en el cálculo económico. En definitiva, el ocio y el tiempo se han privatizado y, en su transformación como mercancías, participan en el sistema de flujos económicos de una sociedad”³⁸.

Continuando, no podemos excluir de esta indagación conceptual de la literatura disponible, la definición institucional diseñada por UNESCO. Siendo ésta, la organización más representativa del mundo en lo concerniente a política patrimonial, se hace sumamente relevante conocer su definición, ya que determina la norma internacional que todos los países suscriben al momento de iniciar procesos de patrimonialización. Según, el artículo nº 1 de la Convención, dictada en 1972, serían patrimonio cultural:

“los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pinturas monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia.

los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia”³⁹.

³⁸ Luis Herrero, “Bases para una economía del patrimonio histórico”, en *Patrimonio cultural*, 90-118

³⁹ “Convenciones internacionales sobre el patrimonio cultural”, Cuadernos del CMN, Santiago, 2009, 67.

1.1.1. Experiencias de patrimonialización en el vecindario y el caso de Valparaíso

En lo que se refiere al estudio de experiencias patrimoniales concretas, sea ha identificado una literatura para los casos regionales de patrimonialización, correspondientes a Cartagena de Indias y Puerto Madero de Buenos Aires. Ambos, espacios urbanos latinoamericanos de naturaleza portuaria, por ende, pertinentes para el estudio comparado en relación a la patrimonialización de Valparaíso. Ejemplos, que pasamos a examinar a continuación.

Un proceso de patrimonialización, muy similar y anterior al de Valparaíso, es el acontecido en Cartagena de Indias, Colombia. Una ciudad portuaria que durante el siglo XX perdería su rol de puerto principal colombiano ante la emergencia de los puertos de Barranquilla y Buenaventura. Declarado su centro histórico, “la ciudad amurallada”, como Patrimonio de la Humanidad en 1984, se constituyó en un caso donde “el desarrollo turístico fue el principal motor de la patrimonialización del centro de la ciudad y, en consecuencia, de los nuevos cambios en el uso del suelo dentro de sus límites espaciales”⁴⁰.

Para el caso cartagenero, el historiador Orlando Deavila, aborda un estudio patrimonial desde el fenómeno de exclusión sufrido por los sujetos sociales populares que habitaban el centro histórico de la ciudad. Dando cuenta de un proceso de gentrificación ocasionado por el nuevo turismo patrimonial del espacio urbano histórico declarado por la Unesco. Sobre esto, el autor plantea que:

“El turismo, al redefinir los usos del espacio dentro de los límites del centro histórico y en sus alrededores inmediatos, transformó sus funciones previas para residencia y comercio popular. Estos sectores socioeconómicos fueron progresivamente relocalizados en otras esquinas de la ciudad, descentralizando el espacio urbano, disminuyendo el acceso de los residentes locales al centro histórico y, subsecuentemente, reforzando la segregación social y espacial”⁴¹.

Asimismo, esta exclusión social de idénticas características en relación a los efectos que trae el turismo patrimonial cuando entra en operación dentro de espacios urbanos habitados, lo encontramos reflejado en la patrimonialización de Puerto Madero en Buenos Aires. A pesar de que esta ciudad ni área urbana de

⁴⁰ Orlando Deavila, “Los desterrados del paraíso: turismo, desarrollo y patrimonialización en Cartagena a mediados del siglo XX” en *Los desterrados del paraíso. Raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*, Coord(s) Alberto Abello y Francisco Flores (Bogotá: Maremágnum, 2015), 125.

⁴¹ Deavila, “Los desterrados del paraíso...”, 124

ésta no cuentan con el rango de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO - nombramiento que sí ostenta la ciudad de Cartagena de Indias y de Valparaíso -, Puerto Madero ha venido experimentando, desde finales del siglo XX, un proceso de valorización de su patrimonio arquitectónico más histórico. Una patrimonialización que también se ha desarrollado en torno a la activación de la industria del turismo, cuyas consecuencias en torno a su configuración urbana, han provocado procesos de segregación social y de vaciamiento de la vida social urbana. Un área de la ciudad que alguna vez albergara la extinguida actividad portuaria e industrial, es ahora reemplazada por el turismo de carácter patrimonial. Con respecto al fenómeno patrimonial de Puerto Madero, Julieta Barada plantea que:

“La realidad de Puerto Madero, puede entenderse como una realidad artificializada, donde la vida urbana se ve anulada por completo, donde la ciudad se transforma en un hecho meramente visual. La arquitectura, en este caso, genera un conjunto que anula las prácticas sociales, y transforma al habitante en turista de su propia realidad”⁴².

Por último, en relación al caso particular de Valparaíso, objeto de estudio de esta investigación, encontramos la obra del historiador nacional Pablo Aravena, quien mediante una serie de libros y artículos académicos se ha aventurado en analizar el presente patrimonial de la ciudad. Con un enfoque preferentemente centrado en la relación asumida por la gestión patrimonial con el pasado de la ciudad, intenta explicarnos el fenómeno patrimonial experimentado en Valparaíso.

“Ser patrimonio es el destino posindustrial de Valparaíso”⁴³, sentencia Aravena, para quien la patrimonialización de la ciudad representa su última modernización mediante la incorporación a las nuevas lógicas inmateriales de acumulación del capitalismo postindustrial: “los circuitos del turismo como los servicios y el consumo cultural”⁴⁴. Sin embargo, el historiador nos plantea que la identidad buscada por el relato patrimonial constituye una contradicción en si misma, ya que el proceso de modernización portuario “ha acabado con las condiciones materiales de la cultura portuaria, pero a la vez impulsándola como el más valioso y consumido bien cultural”⁴⁵.

Asimismo, el autor en su análisis cuestiona la aproximación hacia el pasado ejercida por la memoria patrimonial de Valparaíso, explicitando la ausencia absoluta de sujeto en su rescate patrimonial, calificándola como si este relato

⁴² Julieta Barada, “El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad “oasis”, en *Centro de Arqueología urbana*, 28 de Junio 2011, <http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=2534>

⁴³ Aravena, Pablo. *La destrucción de Valparaíso*. (Valparaíso: Ediciones Inubicalistas, s. f), 41

⁴⁴ Aravena, Pablo. *La destrucción de Valparaíso*, 64

⁴⁵ Aravena, Pablo. *La destrucción de Valparaíso*, 48

patrimonial no fuera más que unos fragmentos de pasado al servicio de la industria turística. Por lo tanto, para Aravena la gestión patrimonial sería un relato sin memoria, porque no tiene sujeto, siendo tan solo una “memoria del mercado” o para el mercado.

“En la definición de la identidad patrimonial los habitantes de Valparaíso se juegan, no precisamente su pasado, sino su futuro: no da lo mismo asumir que la seña de esa identidad pasa por lo bohemio, artista, huachaca, que insistir en el trabajo portuario. En un caso se asume el estereotipo comerciable y en el otro se afirma una estrategia de desarrollo de la ciudad que no es la que han previsto para nosotros los gobernantes (una suerte de contraidentidad)”⁴⁶

En definitiva, la reflexión que hace Aravena sobre la patrimonialización de Valparaíso alude a una “estetización del pasado” donde la

“memoria patrimonial que tiende a disolver o volver invisible otro tipo de memorias, por ejemplo, la memoria sindical portuarios [...] Se llega al punto en que los episodios pasados en los que nos reconocemos y encontramos nuestra permanencia son meras fosilizaciones de lo consumido por el turista”⁴⁷.

Otra interpretación para el caso de Valparaíso, es el realizado por Gino Bailey, quien desarrolla un análisis sobre lo que él define como “crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global”. Una crisis en relación a la disputa, ocurrida en las últimas dos décadas, entre los diferentes intereses de la ciudad, en específico, al uso del borde costero en el sector Barón⁴⁸, o como el autor lo llama, el “Waterfront” de Valparaíso. Para esto, Bailey identifica la tensión existente fundamentalmente entre una posición que defiende la concepción tradicional portuaria y aquella representada por los patrimonialistas: promotores de una ciudad proyectada desde el resguardo del patrimonio, “observada en el modelo del turismo cultural y el sector de servicios y hotelero”⁴⁹.

⁴⁶ Aravena, Pablo. *La destrucción de Valparaíso*, 46-47

⁴⁷ Aravena “et al.”, *La destrucción de Valparaíso*, 23.

⁴⁸ Área licitada en el año 2006 por el Estado mediante EPV a la sociedad “Mall Plaza”; concesión que finalmente fuera retirada, luego de largos años de litigios judiciales, durante el gobierno de Sebastián Piñera, quien ordena la construcción de un parque urbano público, actualmente en desarrollo.

⁴⁹ Bailey Bergamin, Gino. «Transformación y crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global: El Wáterfront de Valparaíso.», 2016, 38

http://www.eltopo.cl/media/users/1/80748/files/12876/N6_2_Transformacion_y_crisis-G_Bailey.pdf.

El autor define tres imaginarios de proyección de la ciudad, cada uno promovido por un grupo de interés:

a. Imagen de ciudad puerto tradicional (sin Waterfront y sin unidad territorial)

La que corresponde a los grupos que no contemplan una reconversión del waterfront portuario, sin establecer una relación armónica entre puerto y ciudad. “El puerto es lo más importante, pero no aquel puerto de contenido cultural ligado al casco histórico de la ciudad, sino de uno que va por un carril propio de desarrollo económico”⁵⁰.

b. Imagen de Waterfront Patrimonial

Opositores de lo que representó en su momento el proyecto “Puerto Barón”. Son los patrimonialistas que promueven el modelo patrimonial de la ciudad. Sobre esta imagen, Bailey plantea que

“El Waterfront es asimilado, según la regeneración concordante con la inmaterialidad del puerto de Valparaíso, sin su funcionalidad marítima portuaria, pero sí con el que culturalmente evocó en su momento, como génesis portuaria. Se produce el primer simulacro de la aceptación del Waterfront como forma de versatilización no portuaria, pero con contenidos que evocan la ciudad “del deseo patrimonial”. Los actores del Waterfront patrimonial, ven en la ciudad la unión entre puerto y territorio, en base a la idea del pasado que constituye el Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO y que se puede observar en los intersticios de la ciudad histórica de Valparaíso. Igualmente, en la dualidad de un puerto funcional y otro para el consumo, esta proyección se queda con la última, pero con una forma totalmente opuesta a la gran escala económica que propone el Shopping Mall”⁵¹.

c. Imagen de ciudad nueva: Waterfront del deseo

Proyección de una ciudad inserta en la economía global como fuente de versatilidad económica, donde la actividad portuaria se concilie con otros servicios. Posición respaldada también por los patrimonialistas, por cierto, contrarios a la convencional identidad portuaria.

En fin, tras haber revisado la valiosa bibliografía expuesta sobre qué ha dicho la literatura con respecto a la imbricada relación que han venido adoptando los asuntos culturales y patrimoniales en relación al ámbito de la economía. Tanto

⁵⁰ Bailey Bergamin, Gino. «Transformación y crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global. 50

⁵¹ Bailey Bergamin, Gino. «Transformación y crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global. 51

desde aspectos conceptuales como también dando a conocer las experiencias de aplicación práctica en lo concerniente a procesos de patrimonialización, se ha identificado la relativa ausencia de una perspectiva que cuestione, desde el propio pensamiento económico, los alcances del patrimonio cultural y sus servicios derivados, como instrumentos adecuados para enfrentar los problemas de desarrollo económico en espacios socioeconómicos subdesarrollados. El caso de Valparaíso es representativo de aquello: una economía local inserta tanto en un espacio económico nacional, como también inmerso en un escenario de fuerzas económicas globales. Las que imponen condicionamientos estructurales que terminan por limitar de antemano las posibilidades de éxito de determinadas estrategias de desarrollo socioeconómico regionales, nacionales y locales.

1.2. Problema de estudio: preguntas, hipótesis y objetivos

Por consiguiente, todo lo revisado hasta el momento, tanto sobre el contexto histórico como en el estado del arte de la materia en cuestión, nos invita a establecer como **problema de estudio** para la ciudad de Valparaíso, una aproximación histórica sobre qué tipo de relación ha configurado el proceso de modernización neoliberal aplicado en Valparaíso entre sus dos principales ejes de desarrollo local: la histórica actividad portuaria de su borde costero y la naciente patrimonialización de su espacio urbano. Problema que surge de la necesidad de explorar respuestas en el pasado, capaces de explicar el deterioro urbano que actualmente afecta a una ciudad, que no termina de evidenciar la endémica crisis económica y social, que arrastra desde hace ya unas cuantas décadas. Siendo así, surge en términos generales la siguiente **interrogante para fines investigativos**, en aras de dilucidar esta problemática planteada: ¿Cuáles han sido los aspectos centrales que han definido el proceso de transformación que la modernización neoliberal chilena impuso para el desarrollo económico y social de Valparaíso?

Para la cual sostenemos a modo de hipótesis general, que la modernización neoliberal en su racionalidad por favorecer la valorización del capital, introduciría la automatización de las funciones portuarias y el fortalecimiento del rol de los actores privados en la agencia económica de la actividad portuaria. En consecuencia, debilitando cuantitativa y cualitativamente el trabajo portuario durante la Dictadura, con la derogación de las matriculas que ponía fin al control del trabajo ejercido por las organizaciones sindicales; para luego en Democracia, mediante los gobiernos de la Concertación, privatizar los terminales portuarios estatales del país. Configurándose un proceso de deliberada impronta en función

de lógicas de mercado tanto para las operaciones como para las inversiones de la actividad portuaria. Junto con una orientación centralista del Estado, en cuanto, al diseño de la expansión portuaria en directa correspondencia con los intereses de Santiago. Lo que, en definitiva, condicionaría desfavorablemente el desempeño económico y social que otrora ejerciera el puerto respecto a Valparaíso.

Por consiguiente, este continuo debilitamiento experimentado por el puerto pondría fin a la última actividad industrial que tuviera impacto social sobre la ciudad, posibilitando el establecimiento de una nueva estrategia de desarrollo para Valparaíso en los albores del siglo XXI: la patrimonialización en función del desarrollo turístico local.

Sin embargo, la patrimonialización de Valparaíso ha resultado ser un proceso defectuoso que no ha cumplido con las expectativas que el discurso oficial depositara - desde principio de los 90` hasta conseguida su nominación patrimonial en el 2003 - sobre la preservación arquitectónica para revertir el deterioro urbano de la ciudad, y reconvertir su alicaída economía en un polo de atracción turístico de carácter internacional. Esto porque las propias bases de la modernización neoliberal, cuyo predominio de la agencia económica mediante actores privados – sin Estado -, le han imprimido un carácter espurio al proceso de patrimonialización. Haciéndolo incompatible con el resguardo de los valores urbanos históricos de la ciudad: condición necesaria para la consecución exitosa de su reconversión económica en torno al desarrollo turístico.

A continuación, para la profundización del problema de estudio, se plantearán una serie de preguntas específicas cada una con sus respectivas hipótesis. El propósito es conseguir la acotación del tema en cuestión, para así lograr una mejor aproximación hacia el objeto de estudio. Estas interrogantes son las siguientes: 1) ¿en qué circunstancias históricas se encontraba la economía de Valparaíso antes de postularse como Ciudad Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO?; 2) ¿Quiénes fueron los actores claves de la patrimonialización y para qué fines deciden impulsar la necesidad de implementar dicho proceso en Valparaíso?; y 3) ¿Dónde estuvo el énfasis de las acciones públicas y privadas que fueron formuladas, previamente a la designación de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad?.

En primer lugar, las principales actividades productivas de Valparaíso, previa a la nominación Unesco, correspondían al sector terciario, constituido fundamentalmente por: 1) la actividad portuaria, desprovista del antiguo impacto en el empleo de los habitantes de la ciudad, por acción de la privatización y automatización de la funciones portuarias; 2) por la educación universitaria - cuya vocación prevalece desde gran parte del siglo XX -, que, a partir, de la dictadura

de Pinochet, se establece mediante una lógica mercantil como industria educativa; y 3) el comercio del retail, que avanzaría progresivamente por encima del clásico comercio minorista de los tradicionales barrios comerciales del plan de la ciudad. Asimismo, es necesario señalar que estas actividades económicas se instaurarían, simultáneamente, al proceso continuo de desindustrialización acaecido durante gran parte del siglo XX, y a la modernización neoliberal portuaria impuesta desde la Dictadura. Fenómenos de profundo impacto estructural para el bienestar social de la ciudad, representados por el desempleo y la precarización de la mano de obra menos calificada.

En segundo lugar, la postulación de Valparaíso para que se convirtiera en Patrimonio de la Humanidad, representaría un intento de académicos, actores privados y autoridades locales y nacionales - hacia fines del siglo XX - para revitalizar la deteriorada economía local. Constituye una estrategia por asignarle un espacio a la ciudad dentro de las potencialidades supuestamente presentes en el esquema neoliberal globalizado imperante; junto con la promesa de mejorar la calidad de quienes la habitan, a través del desarrollo de industrias culturales, específicamente con las ocupaciones laborales derivadas del turismo patrimonial.

Y, en tercer lugar, las políticas públicas de fomento productivo de organismos municipales y gubernamentales - como CORFO, MINVU, CMN, SERCOTEC y FOSIS (por nombrar algunos) - han promovido y potenciado, a través de diferentes programas y subsidios, la patrimonialización de la ciudad, en función del desarrollo turístico patrimonial, previamente a la declaración de Unesco en el 2003. Asimismo, es necesario señalar que estas medidas de patrimonialización fueron progresivas en el tiempo; comenzando, a mediados de los noventa, de forma marginal mediante el denominado "Plan de acción para la reactivación de Valparaíso" (1995) del Gobierno de Frei; para que luego se convirtiera en eje estratégico para el Gobierno de Ricardo Lagos con el llamado "Plan Valparaíso". Esfuerzos gubernamentales que serían finalmente consagrados con la declaración patrimonial de la Unesco en el año 2003.

Asimismo, las políticas públicas del Estado también respaldarían la reconversión del suelo portuario del borde costero a través de la rentabilización de éste mediante la inclusión de actores privados. En aras de establecer un desarrollo portuario jibarizado, y en tanto, una expansión del sector inmobiliario, comercial y turístico, hacia aquel borde costero que sería desechado para usos portuarios.

Igualmente, se presentan los **objetivos** buscados por la investigación para hacerla operativa. En términos generales, se pretende analizar las dimensiones centrales que el proceso de transformación neoliberal chileno dispuso para el proyecto de desarrollo económico y social de la ciudad-puerto de Valparaíso. En

tanto, desde una perspectiva más circunscrita, los **objetivos específicos** se plantean: 1) determinar las circunstancias históricas de la economía local previas a la declaración patrimonial realizada por Unesco; 2) identificar quiénes fueron los actores claves, y para qué fines plantearon el discurso sobre la patrimonialización de Valparaíso; y, 3) caracterizar las acciones que antecedieron la obtención de la categoría Patrimonio de la Humanidad de Unesco.

1.3. Marco Conceptual

Con respecto al **marco conceptual**, nos aproximaremos hacia la problemática planteada por la investigación, desde las categorías que hemos estimado más convenientes para lograr resolver las interrogantes del presente estudio. Categorías como globalización, división internacional del trabajo, neoliberalismo, desindustrialización, terciarización, serán parte de una propuesta de aproximación analítica problematizada desde enfoques epistemológicos estructuralistas y dependentistas de las teorías desarrollistas latinoamericanas surgidas a mediados del siglo XX.

Siendo así, el trabajo de este marco conceptual desde la perspectiva epistemológica de las teorías del desarrollo nos va a permitir hacer una aproximación mucho más precisa acerca de las razones que explican las limitaciones que experimentan los espacios económicos nacionales y locales cuando son partes de un sistema mayor que los condiciona.

Con respecto al neoliberalismo, las perspectivas revisadas plantean diferentes visiones, pero complementarias entre sí, que aluden a un proceso que va desde lo macro a lo micro o viceversa. Chonchol, por ejemplo, plantea que el neoliberalismo “tiende a debilitar la forma de organización política en que hemos vivido desde hace dos siglos, la del Estado-Nación, traspasando sus atributos y poderes a las fuerzas que dominan el mercado mundial, especialmente las compañías multinacionales y las organizaciones financieras internacionales”⁵².

Por su parte, Corvalán, analiza la tensión manifiesta entre las distintas correlaciones de fuerzas políticas, presentes en Chile a fines de los 60` e inicios de la década del setenta. Observando la pugna representada por una confrontación, según el autor, de “proyectos globales” de las fuerzas políticas de izquierda, centro y derecha. Identificados como “propuestas de patrones de desarrollo para el país, cada una levantada y defendida por sectores sociales y

⁵² Jacques Chonchol, *¿Hacia dónde nos lleva la globalización? Reflexiones para Chile*, Santiago, Lom, 1999, p. 3.

políticos diferentes en concordancia con sus intereses”⁵³, siendo el modelo neoliberal, la propuesta finalmente impuesta.

En tanto, Salazar, aborda la cuestionada legitimidad política y social del modelo neoliberal, no obstante, la que sería superada, según el autor, con el restablecimiento de la democracia y el favorable escenario internacional para el Capitalismo provocado por la caída soviética y su influencia, lo cual “condujo a una legitimación final del modelo incluso ante muchos de sus detractores [...] instalados ahora en los principales puestos de formulación y conducción económica, optaran por preservar algunos de los rasgos esenciales de la ortodoxia neoliberal”⁵⁴. En correspondencia con esto último, Narbona y Páez señalan que

“lo que se quiere revelar es que la Concertación le imprimió a la Segunda Generación de las Reformas todo el impulso histórico del cambio del modelo de acumulación a nivel mundial, así como todo el impulso político de “contención” ideológica, al realizar políticas de reajustes de lo perdido, incremento en el gasto social, así como un impulso de la nueva burguesía financiera y agroexportadora para insertarse al mercado internacional”⁵⁵.

Igualmente, los conceptos de desindustrialización y terciarización ya enunciados, nos permiten reflexionar acerca de la caída del trabajo industrial. Siendo ésta, una de las principales consecuencias que ha manifestado la nueva economía neoliberal chilena. Donde la estructura económica implementada ya no se caracteriza por tener un sector secundario preponderante, sino por la explotación del modelo primario exportador y el aumento del sector terciario de servicios.

De esta manera, la apertura comercial y la liberalización de los mercados, promovido por el dogma neoliberal, causó en las economías de la región, incipientemente industrializadas, verdaderos procesos de desindustrialización estimulados por la pérdida de competitividad de la manufactura nacional con respecto a la proveniente desde la importación. Siendo el desempleo, uno de sus principales efectos sociales. Según Gonzalorenna:

“muchas empresas, antes dedicadas a la fabricación de productos industriales destinados al mercado interno, se han visto forzadas a

⁵³ Luis Corvalán Marquez, *Del anticapitalismo al neoliberalismo. Izquierda, centro y derecha en la lucha entre los proyectos globales. 1950-2000*, (Chile: Sudamericana, 2002), 13.

⁵⁴ Gabriel Salazar y Julio Pinto, *Historia contemporánea III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*, (Chile, Lom Ediciones, 2002), 59.

⁵⁵ Karina Narbona y Alexander Páez, *La acumulación flexible en Chile: Aportes a una lectura socio-histórica de las transformaciones recientes del trabajo*, Revista Pretérito imperfecto N°2, Santiago, 2014, 22

cerrar sus plantas para dedicarse exclusivamente a la importación y distribución de los mismos artículos que antes producían. Se desperdicia así no solo un importante acervo de experiencia y conocimiento, sino también una porción elevada de la capacidad de trabajo, que se ve súbitamente desplazada por aquella que viene cristalizada en los productos importados”⁵⁶.

Por su parte, el mismo Salazar y Pinto, abarcan el tema de la desindustrialización como un fenómeno que también provocaría una descomposición de la estructura social y, a su vez, de las clases sociales orgánicas del país. Según los autores, para la “última década del siglo había más chilenos desempeñándose en áreas ajenas al trabajo productivo en su acepción tradicional que obreros en el sentido puro de la palabra”⁵⁷, evidenciando la transformación radical del tejido social, producto de la caída numérica del trabajador manufacturero en la sociedad chilena.

Siguiendo la misma perspectiva de la desindustrialización en relación a su impacto en la estructura social, tenemos a los autores Ruiz y Boccardo, quienes muestran la cara opuesta del desmantelamiento de la industria, analizando las nuevas conformaciones sociales emergidas del neoliberalismo chileno, de fines del siglo XX e inicios del XXI. Los autores, señalan que

“en la actualidad la fisonomía obrera se constituye principalmente en torno al trabajo no manual, específicamente aquel demandado por las oficinas privadas, donde también prolifera la moderna burocracia de servicios. Pese a su escasa calificación formal, que alcanza a lo sumo el nivel secundario, muchos de estos “obrerros de servicio” participan de ocupaciones ligadas a las dinámicas de producción de valor más típicas del patrón de acumulación actual. Un proceso que se vincula al acceso a devaluados empleos de “cuello blanco”⁵⁸.

Antes de continuar, es necesario plantear con respecto a este marco conceptual, que tanto el concepto de desindustrialización como el de terciarización, son categorías de análisis que constituyen ser la cara y sello de un mismo problema. Sobre esto, López y Cobos, sostienen que “el sector manufacturero está sufriendo hoy en día, frente a la expansión del sector terciario,

⁵⁶ Jorge Gonzalorena, *El modelo económico chileno: análisis crítico de sus resultados y perspectivas*, Santiago, Mosquito Editores, 1999, 45

⁵⁷ Salazar y Pinto, *Historia contemporánea III*. 184.

⁵⁸ Carlos Ruiz y Giorgio Boccardo, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago, El Desconcierto, 2014, 115.

un destino similar al del sector agrícola de antaño. Hay quienes denominan desindustrialización a este fenómeno; otros lo llaman terciarización⁵⁹.

Sin embargo, se hace relevante mencionar que este proceso de transformación productivo ha estado circunscrito dentro de una nueva división internacional del trabajo, donde la especialización productiva tiene una directa relación con la desarticulación experimentada por la llamada cadena fordista que dominara la organización productiva de la economía capitalista del siglo XX. Sistema, cuya producción de bienes, se materializa en su totalidad dentro de la misma unidad industrial, y en donde el intercambio comercial de la economía mundial se establecía entre un centro productor de manufacturas industriales y una periferia productora de materias primas.

En la actualidad y, desde el último cuarto del siglo XX, esta nueva división internacional del trabajo, según Cohen, caracterizada por una “desintegración vertical de la producción” ya “no se trata de una especialización sectorial (textil para unos, autos para otros) a la que se asiste. La especialización remite a la tarea efectuada por cada uno para fabricar un producto determinado”⁶⁰. Lo que deja en evidencia la descentralización productiva de las grandes firmas transnacionales, que han decidido deslocalizar hacia diferentes países las diferentes etapas que constituyen el proceso de fabricación de sus mercancías. Por cierto, en función de garantizar mayores rentabilidades y disminuir los costos de producción, en detrimento de un trabajo cada vez más precarizado.

Si bien, los conceptos de desindustrialización y terciarización pueden ser utilizados indistintamente en la nueva división internacional del trabajo, la realidad de los espacios económicos nacionales a los cuales se les pretende aplicar condiciona el sentido explicativo de dichas categorías. Esto porque el cambio tecnológico de fines de siglo XX, ha generado una

“declinación de las ventajas comparativas tradicionales basadas en la disponibilidad de recursos naturales abundantes y fáciles de explotar, los bajos salarios y los empleos de escasa calificación. Se fortalecen, en cambio, las ventajas competitivas intensivas en inteligencia, el cambio técnico, la innovación y el valor agregado intelectual”⁶¹.

⁵⁹ Lisett Márquez y Emilio Pradilla, “Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario”, *Cuadernos del Cendes*, Nº 69, (Primavera 2008): 25. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4020864>

⁶⁰ Daniel Cohen, *Tres lecciones sobre la sociedad postindustrial*, Katz, 2007, 72. https://clasesmunicipios.files.wordpress.com/2008/06/peirano_-tres.pdf

⁶¹ Jacques Chonchol, *¿Hacia dónde nos lleva la globalización?*, 100.

Lo cual hace que los conceptos de desindustrialización y terciarización no se constituyan como categorías genéricas extensibles para analizar de manera equivalente la realidad de economías desarrolladas y subdesarrollados, de matriz productiva industrial avanzada e incipiente, respectivamente. Esto por la política industrial que mantienen con respecto al sector manufacturero, y la brecha tecnológica que ha ampliado la asimetría históricamente existente entre ambas realidades de desarrollo productivo.

Por lo tanto, para el caso de los países desarrollados, la terciarización sigue guardando un estrecho vínculo con la industria. Según Méndez y Caravaca:

“el proceso de terciarización en las empresas industriales de los países desarrollados se sustenta en la progresiva automatización de las tareas de fabricación más repetitivas y simples, de escaso valor agregado, o su traslado a espacios y países periféricos, lo cual ha reducido la proporción de empleo en las mismas dentro de las industrias asentadas en las grandes ciudades; pero incrementaría, añadimos nosotros, el empleo y el valor en los países o ciudades atrasados que reciben esta transferencia. Aumentan, en cambio, los trabajadores que se ocupan en las actividades anteriores a la fabricación directa (investigación y desarrollo, diseño, dirección y gestión, etc.) y posteriores (control de calidad, comercialización, etc.), como parte de unos procesos productivos cada vez más complejos”⁶² .

En cambio, los fenómenos de desindustrialización y terciarización en los países de escaso desarrollo industrial, como es el caso de las economías latinoamericanas, el aumento del sector servicios tiene una configuración diferente. Fundamentalmente orientada al consumo interno, sin relación alguna con la producción de bienes industriales. Para Méndez (2012):

“entre ellos se incluyen el comercio minorista, hostelería, restauración, reparaciones y mantenimiento, cuidados personales, limpieza, seguridad o servicio doméstico, entre otros [...] se trata en lo esencial de un sector técnicamente atrasado, de baja productividad, con empleo poco cualificado, mal pagado y sin apenas derechos, que responde a estrategias de supervivencia y pone de manifiesto que en bastantes casos asistimos a una

⁶² Citado por Márquez y Pradilla, *op. cit.*, P. 29.

terciarización polarizada que se refleja en el mercado de trabajo local”⁶³.

Asimismo, ante la incapacidad del sector terciario para proveer de empleos a la población, se detectan situaciones de informalidad, o también, conocido por algunos autores como “terciarización espuria”. Lo cual se manifiesta, según López y Cobos, en que:

“la parte informal de la terciarización invade las calles y plazas de la vieja centralidad, apropiada por los sectores populares que la habitan, y otras áreas de concentración de transeúntes, incluidos los corredores terciarios, para suplir en ellos la ausencia de comercio y servicios o sus altos precios para los empleados de bajos ingresos. La informalidad, sobre todo el comercio en la vía pública, es un rasgo característico de las metrópolis latinoamericanas de hoy”⁶⁴.

La existencia de este sector informal, tan propio de las economías latinoamericanas y subdesarrolladas, nos conduce al fenómeno de la “marginalidad”. Concepto referido principalmente a los efectos negativos de la desindustrialización, pero también por la precariedad del trabajo que mayoritariamente manifiesta la terciarización al interior de los países con economías subdesarrollados. Sector servicios que ha sido incapaz de resolver el desempleo estructural desencadenado por el cierre de industrias. Según Faletto:

“la marginalidad no es solo un hecho económico. La implantación del modelo significó una fuerte desalarización y dio origen a que un gran número de personas no participaran del mercado laboral formal, las que en su mayoría residen en las denominadas “poblaciones” en donde – en algunas de ellas – el porcentaje de desocupados o de trabajadores informales alcanza cifras considerables”⁶⁵.

En consecuencia, para tener una perspectiva sobre las limitaciones que pueden asumir los procesos de desindustrialización y terciarización en economías subdesarrolladas, se hará uso del marco conceptual ofrecido por las llamadas teorías del desarrollo como el estructuralismo y la dependencia. Ambas, fuentes

⁶³ Ricardo Méndez, Transformaciones económicas de la metrópoli neoliberal en América Latina y Europa: tendencias comunes v/s trayectoria locales. Madrid, Trama Editorial, 2012, p.798-799.

⁶⁴ Márquez y Pradilla, *op. cit.*, p. 37.

⁶⁵ Enzo Faletto, *Dimensiones sociales, políticas u culturales del desarrollo*. (Santiago: Flacso-Catalonia, 2007), p. 65.

teóricas pertinentes para poder comprender el impacto de una política económica que deliberadamente optó por no desarrollar la manufactura nacional. De esta manera, siguiendo esta tradición interpretativa, Palma sostiene que:

“temas como la capacidad de generar y difundir el cambio tecnológico, las posibilidades de crecimiento de la productividad, la capacidad de ascender en la escala tecnológica, las externalidades, las sinergias, la sostenibilidad de la balanza de pagos, las ganancias del comercio y, en el caso de los países en desarrollo, en última instancia su capacidad de cerrar la brecha con los países desarrollados {“catch-up”}, estaban directamente relacionados con el tamaño, la fortaleza y la profundidad del sector manufacturero”⁶⁶.

Igualmente, siguiendo esta misma línea teórica, Coriat sostiene que:

“la productividad de los servicios (independientemente de la dificultad que haya para medirla) es siempre netamente inferior a la del sector manufacturero. De ahí la idea, también defendida, de que las sociedades terciarias corren el fuerte riesgo de ser constituidas por economías con crecimiento lento o en todo caso más lento con respecto a las que fueron las tasas de crecimiento del período del rápido desarrollo manufacturero”⁶⁷.

Finalmente, con respecto al espacio mínimo delimitado para el análisis del presente proyecto de tesis: la ciudad de Valparaíso. Es necesario decir que éste cabe dentro de las perspectivas analíticas descritas hasta aquí, pero abordada desde su contexto regional latinoamericano, nacional y local, propio de una economía subdesarrollada, queda inmersa en una posición desfavorable en relación a la nueva división internacional del trabajo de las sociedades postindustriales. Específicamente, porque el sector terciario no posee las características presentes en las economías más ricas, que continúan, a pesar del desarrollo de procesos de desindustrialización, anexadas al sector industrial, en función de la investigación tecnológica.

En contraste, la historia económica más reciente de Valparaíso posee un estado representativo de aquellas estructuras productivas terciarizadas en países

⁶⁶ Gabriel Palma, “Cuatro fuentes de desindustrialización y un nuevo concepto del síndrome holandés”, en *Más allá de las reformas: Dinámica estructural y vulnerabilidad macroeconómica*, Coord. José Antonio Ocampo (Bogotá: Alfaomega y CEPAL, 2005), p. 119.

⁶⁷ Citado por Márquez y Pradilla, *op. cit.*, p. 27.

subdesarrollados. Para el caso local, por motivo de la desarticulación de actividades económicas de hondo impacto ocupacional para la población, el sector servicios se ha ido perfilando como la fuente principal de empleos, siendo la precarización de sus ocupaciones y la incapacidad para crear suficientes plazas laborales, sus principales características. Sin embargo, con la incorporación de Valparaíso a la lista de ciudades patrimoniales de la Unesco, la terciarización se ha profundizado convirtiéndose en una estrategia de desarrollo económico, que ha dotado al turismo un rol inédito y preponderante dentro de las actividades económicas de la ciudad. Por consiguiente, se hace necesario abordar el concepto de patrimonio desde una perspectiva que enfatice lo patrimonial como un nicho de acumulación capitalista. “Se trataría de la generación de riqueza a partir de la puesta en marcha de las llamadas “industrias culturales”, que tienen a la producción de patrimonio como actividad principal⁶⁸”.

En la explotación de las denominadas “industrias culturales” el subdesarrollo del espacio económico sobre el cual se pretenden poner en funcionamiento, también determina el carácter de éstas. Aquí, lo patrimonial constituye, según Aravena y Sobarzo, un interés por lo “original”; atributo que se pierde en aquellas economías prósperas del mundo desarrollado, donde la producción cultural a gran escala no ofrece al consumidor el valor de lo diferente. Un “otro” sólo posible de encontrar a miles de kilómetros de distancia de los países ricos, en lugares con economías mucho más atrasadas⁶⁹. De esta forma, el turismo patrimonial constituye la posibilidad que tienen los países subdesarrollados de integrarse al mercado de las industrias culturales de las sociedades postindustriales. Siendo los servicios de consumo directo las principales actividades que pueden ponerse en marcha. Esto correspondería, según la clasificación de Esping-Andersen (2000) sobre los sectores de servicios, a la categoría de “servicios personales” como:

“el equivalente moderno de la antigua servidumbre integrada por mayordomos, criadas, cocineras, jardineros y otras ayudas modernas. Pero también representan nuestra creciente búsqueda de placer y de diversión comprada. En cualquiera de los dos casos, tienen que competir por unas tareas que las familias, en principio, pueden hacer por sí mismas: limpiar, lavar, realizar reparaciones, divertirse, servir comida y bebida, cortarse el pelo y preparar el jacuzzi”⁷⁰.

⁶⁸ Pablo Aravena y Mario Sobarzo, *Valparaíso: Patrimonio, mercado y gobierno*. (Concepción: Escaparate Ediciones, 2009) 15.

⁶⁹ Aravena y Sobarzo, *Valparaíso: Patrimonio, mercado y gobierno*.

⁷⁰ Gosta Esping-Andersen, *Fundamentos sociales de las economías postindustriales*. (España: Ariel, 2000) 140.

Sin embargo, este tipo de turismo consecuentemente viene acompañado de procesos de patrimonialización que impactan sobre la ciudad. “Por patrimonialización entendemos el proceso a través del cual se dota de contenido y valor histórico a una arquitectura o espacio físico determinado. Tal proceso supone el establecimiento de normas dispuestas para conservarlo, restaurarlo o regular su uso”⁷¹ Aunque, como señala Aravena, Cataldo, Contreras y Villanueva:

“Este tipo de “restauración”, que tiene como fin no precisamente la conservación de los edificios antiguos, sino más bien su “recuperación inmobiliaria”, expulsa a sus habitantes tradicionales a lugares más baratos (periferia), llevando a cabo un “recambio inducido” cuyo efecto inmediato es la exclusión de los habitantes de las llamadas zonas patrimoniales, pero que trae el efecto añadido de vaciar de sentido lugares que se reivindican como de valor histórico”⁷².

Por consiguiente, el turismo patrimonial, como bien dice Scarpaci (citada por Deavila, 2015), “tiene como finalidad última convertir elementos del pasado en fuente de recursos económicos. Por tanto, la patrimonialización no es un proceso ajeno a los condicionamientos e inequidades generadas por el mercado”⁷³.

En definitiva, teniendo en cuenta que la patrimonialización de Valparaíso marcó el inicio de la puesta en marcha de las denominadas industrias culturales, debemos señalar que el turismo patrimonial representa la mayor transformación de la estructura productiva de la ciudad en los últimos años: la llamada modernización postindustrial. Como señalan Aravena y Sobarzo:

“nos enfrentamos frente a la más actual forma de modernización [...] los problemas que debe enfrentar desde ahora Valparaíso se derivan del hecho de que a las modernizaciones no les va sólo el cambio en las formas de producir riqueza, sino también la exclusión. Y a las modernizaciones de entrada en la postindustria la exclusión de los antiguos sujetos del trabajo”⁷⁴.

⁷¹ Deavila, op. cit., p. 125.

⁷² Aravena y Sobarzo, *Valparaíso: Patrimonio, mercado y gobierno*, 20

⁷³ Citado por Deavila, op. cit., 126.

⁷⁴ Aravena y Sobarzo, *Valparaíso: Patrimonio, mercado y gobierno*, 23.

1.4. Fuentes y metodología

Por último, con respecto a las **fuentes** de información se trabajará fundamentalmente mediante la lectura de prensa local tanto escrita como digital, específicamente con el diario El Mercurio de Valparaíso, La Estrella de Valparaíso, El Martutino y El Portal de Noticias de la Universidad de Valparaíso; junto con algunas publicaciones nacionales en formato digital como las revistas Capital y Qué Pasa. A partir de las cuales se pretende construir la trayectoria de la historia más reciente de Valparaíso, mediante las crónicas periodísticas, columnas de opinión, editoriales y entrevistas tanto de las autoridades como de la sociedad civil frente al acontecer que ha configurado el devenir histórico de la ciudad a fines del siglo XX y comienzos del XXI. Asimismo, el uso de datos estadísticos será fundamental para rastrear las tendencias económicas y sociales. Siendo los Censos, la Casen, el INE, el SII y el SINIM (Sistema nacional de información municipal); los instrumentos cuyos indicadores cumplirán el propósito de entregarle sustento empírico a las hipótesis planteadas. Entre estos indicadores destacamos: empleo, desempleo, pobreza, ingresos, educación, demografía y sectores productivos.

También, el uso de documentos oficiales, como planes y programas gubernamentales nacionales y locales, nos permitirán conocer el carácter de los diagnósticos y las soluciones que las autoridades plantean para abordar los problemas y el desarrollo de la ciudad de Valparaíso. Por ejemplo: el Plan Valparaíso (2001) del Gobierno de Ricardo Lagos, el PLADECO (2002), el PRDUV (Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, 2005-2010), Estrategias Regional de Desarrollo, entre otros.

Finalmente, desde el punto de vista de la **metodología** haremos uso de técnicas cualitativas y cuantitativas. En cuanto a las primeras nos platearemos realizar análisis de discurso tanto documental como entrevistas, donde interrogaremos con preguntas como: ¿Quién es el autor?, ¿Cuál es su posición?, ¿en qué contexto fue confeccionado?, etc.; y reflexionaremos sobre las interpretaciones extraídas de los documentos, comparándolos y agrupándolos con otros. Con respecto a las técnicas cuantitativas, el uso estadístico desde un nivel descriptivo, como el uso de porcentajes, nos será fundamental para dar cuenta de las tendencias que expresan los indicadores sociales y económicos analizados.

Capítulo 2: La desarticulación de la economía histórica de Valparaíso

Para comenzar a adentrarnos en una comprensión del presente de Valparaíso se hace oportuno tener en consideración las circunstancias que antecedieron y explican el curso asumido por la economía local en los umbrales del siglo XXI. La declaración patrimonial otorgada por la Unesco en el año 2003 y el giro copernicano que ésta estimulara sobre la jerarquía de actividades económicas desarrolladas hasta entonces, son sólo el punto de llegada de las debilitadas condiciones productivas que antaño habían sido capaces de sustentar a la ciudad. De allí la necesidad de conocer la trayectoria histórica experimentada tanto por el colapso de la actividad industrial como de la transformación de las labores portuarias de la ciudad. Dos grandes procesos de desestructuración económica que serían determinantes para explicar la opción decidida por las autoridades de la época por convertir a Valparaíso en una ciudad patrimonial.

Históricamente, la ciudad puerto de Valparaíso había jugado un rol relevante en el espacio económico nacional. Su calidad de puerto le ha permitido durante gran parte de la historia nacional tener una participación progresiva en la economía tanto en tiempos monárquicos como republicanos. La apertura comercial, decretada en 1811 por las autoridades independentistas, marcaría el inicio de un siglo XIX ponderado como su pasado más esplendoroso. Favorecido por esta incorporación a los mercados internacionales que dinamizaría la actividad del puerto durante gran parte de la centuria decimonónica; impactando social, cultural y económicamente la fisonomía que la ciudad había exhibido hasta entonces. Este apogeo inducido tanto por el intercambio comercial como por la importante influencia que ejerciera la inmigración europea durante el siglo XIX, iban a contribuir que “este puerto, hasta la independencia poco más que un caserío de ocupación esporádica y precaria, - se convierta en, - uno de los centros urbanos más dinámicos y progresistas de América de Sur”.⁷⁵

Sin embargo, durante el desarrollo de la centuria siguiente, una serie de hitos mundiales y nacionales iban a determinar el paulatino proceso de declive que experimentaría el puerto durante gran parte del siglo XX. Siendo: la apertura del Canal de Panamá (1914); la contracción de los mercados internacionales - tanto por las dos Guerras Mundiales como por la Gran Depresión económica (1929) -; las vicisitudes del “desarrollo hacia adentro” (1938-1974); y la posterior, revolución y consolidación Neoliberal, en Dictadura (1975) y Democracia (1990), respectivamente; constituyen la diacronía más representativa de los principales antecedentes históricos para entender la pauperización del Valparaíso de las últimas décadas. Una ciudad que yace, desde casi medio siglo sin dar señales

⁷⁵ Gabriel Salazar y Julio Pinto, *Historia contemporánea de Chile III*, 18.

evidentes de resurgimiento, en una trayectoria de evidente desintegración de sus ejes productivos más históricos.

Por consiguiente, la mención de dichos procesos nos permite conocer el telón de fondo que ha condicionado la trayectoria histórica de la ciudad en el último tiempo. Sin embargo, es oportuno destacar que las reformas neoliberales impuestas en Dictadura entre 1973 y 1990; fueron también continuadas y profundizadas por los gobiernos democráticos, - “la mayor parte de las características de este modelo de mercado libre y economía abierta al exterior se han mantenido”⁷⁶, lo que explicaría el curso asumido por la realidad local tras finalizar el régimen militar. Cuando el declive industrial y la privatización del puerto persistieron impactando negativamente las fuentes de empleo, con repercusiones directas en la calidad de vida de la población de Valparaíso. En total contraste, con lo que fuera en el pasado: un estratégico puerto comercial del Pacífico Sur, fundamental para el funcionamiento de la economía mundial durante la primera globalización capitalista (1870 -1914).

2.1. Desindustrialización de la ciudad fabril

Es necesario mencionar que la desindustrialización neoliberal impuesta por las reformas económicas de la dictadura sólo terminaría por consolidar un proceso iniciado desde mucho antes en Valparaíso. Inaugurado cuando los gobiernos radicales decidieron implementar una política económica proteccionista para estimular el desarrollo industrial del país.

Contrariamente a lo que se podría haber esperado de una política de desarrollo industrial, la ISI significaría el comienzo del proceso de desindustrialización para la economía de Valparaíso. “Si bien buscaba el desarrollo a nivel nacional, el auge industrial marcó el incremento y consolidación de la concentración económica y demográfica de Santiago”⁷⁷. Siendo la génesis del centralismo responsable de la caída de la producción industrial de Valparaíso, que había sido históricamente dependiente del comercio internacional de la primera globalización económica de fines del siglo XIX, que fuera interrumpido abruptamente por la crisis del 29`. Pero que durante las décadas anteriores posibilitó la internación de los insumos y materias primas necesarios para el funcionamiento de los procesos productivos que requerían las industrias que se instalaban en Valparaíso. Cuando la proximidad de éstas con el puerto constituía un factor determinante para su emplazamiento en la ciudad. Por lo tanto, esta industria solo podía ser posible bajo

⁷⁶ Patricio Meller, *Un siglo de economía política chilena, 1890-1990*, Santiago, Andrés Bello, 2007, 60.

⁷⁷ Alexander Panez, “El desarrollo metropolitano del Gran Valparaíso en debate: La cuestión de las divergencias entre discursos y prácticas espaciales de intervención de sus actores políticos”, (Tesis de Magister, Departamento de Urbanismo, 2013), 75.

las circunstancias operativas del puerto de Valparaíso, en relación con la economía internacional en su fase de expansión de la primera globalización capitalista.

No obstante, con el advenimiento de la depresión económica, lo que había sido una orientación ideológica favorable para el comercio exterior, el librecambismo, pasaba a convertirse en paria bajo el nuevo contexto económico internacional y nacional, que motivará la adopción paulatina del Estado chileno de la protección industrial nacional hasta establecerla como estrategia de desarrollo con el modelo de sustitución de importaciones de la Corfo (1939). En efecto, protección arancelaria que desincentivaría a la industria de Valparaíso, que paradójicamente había encontrado en el librecambismo decimonónico, previo de la crisis del 29, su condición de crecimiento y prosperidad.

En cambio, el giro proteccionista acaecido en los fundamentos de la política económica chilena, sí favorecerá las condiciones de crecimiento industrial de la emergente ciudad vecina de Viña del Mar, que “si bien (...) tenía antecedentes de incipiente actividad industrial, como la refinería de azúcar inaugurada en 1873, la ciudad se vio fortalecida por el impulso industrialista de la política estatal nacional”⁷⁸. Proceso de industrialización que incrementaría en sentido inverso al declive manufacturero y demográfico que comenzaba a experimentar la ciudad de Valparaíso a mediados del siglo XX.

Por consiguiente, cuando la Dictadura de Pinochet (1973-1990) pone en marcha la implementación del neoliberalismo en 1974, la reestructuración de la política económica nacional afectaría a Valparaíso, solamente consolidando su proceso de desindustrialización, que ya venía en curso desde la estrategia de desarrollo anterior. Sin embargo, con la novedad histórica de que estas transformaciones neoliberales también afectarían a la otrora favorecida ciudad de Viña del Mar, donde ocurrirá “el desaparecimiento de las industrias poco competitivas en el nuevo escenario, tales como la emblemática Fábrica y Refinería de Azúcar de Viña del Mar (CRAV) y algunas textiles desaparecidas definitivamente a fines de 1980”⁷⁹. Por lo tanto, el continuo proceso de debilitamiento de la industria de Valparaíso en el siglo XX, iniciado en la fase proteccionista, encontraría en la contrarrevolución oligárquica de 1973, su condición de declive irreversible con la imposición de la agenda neoliberal.

Demosttrativo de este proceso de desindustrialización neoliberal, sería la tendencia a la baja del empleo industrial de Valparaíso registrado en el periodo intercensal de 1970 – 1982, con un 15% y un 12,4%, respectivamente; con una pérdida de trabajos en términos absolutos de 3.675 personas empleadas en el

⁷⁸ Rodríguez, “Valparaíso y centralismo chileno, auge y estancamiento: 76.

⁷⁹ Rodríguez, “Valparaíso y centralismo chileno, auge y estancamiento: 86.

sector fabril⁸⁰. Y es más, en las postrimerías de la dictadura militar, en 1989, el tamaño relativo de la industria local sería de medianas hacia pequeñas empresas; con una presencia de 503 establecimientos de 17 millones promedio de capital declarado. Mientras que Viña del Mar – para el contraste de las cifras – poseía 390 industrias, pero con 34 millones declarados⁸¹, lo que evidenciaba, comparativamente, la debilidad exhibida por las industrias de Valparaíso, funcionando cada vez más a la baja y en forma marginal.

La Asociación Gremial de Industrias de Valparaíso y Aconcagua (ASIVA), sindicaba que para la década del 70` se había producido un éxodo industrial “paulatino y sostenido”. De tener 320 industrias inscritas en sus registros, pasaría a tener solamente unas 170 empresas asociadas en la década de los 80`.⁸² Fenómeno explicado, según Asiva, por la apertura comercial hacia el exterior decretado por las autoridades de la Dictadura. Evidenciándose el restablecimiento del librecambismo en el seno del aparato ideológico del Estado, cuando éste decidiera liberalizar el intercambio comercial, favoreciendo la importación de manufacturas a bajo costo, pero perjudicando la sostenibilidad de los fabricantes industriales. Quienes rápidamente quedarán excluidos de las nuevas reglas por no contar con precios que les hubiesen permitido ser competitivos con la manufactura importada. Optando resignadamente a su reconversión en empresas importadoras de lo que antes fabricaban.

Asimismo, la asociación gremial, debido a los intereses económicos de sus representados domiciliados en la provincia, reconocerían que la concentración del mercado de consumo que ostentaba la región metropolitana, junto con el centralismo político en manos de la misma, han perjudicado la actividad de sus socios, provocando el éxodo masivo de las industrias de provincia hacia Santiago. Como lo demuestra el siguiente cuadro, indicando las empresas que mayoritariamente han desaparecido por causa de las quiebras propiciadas por la abrupta competencia de los mercados internacionales; en tanto, que otras lo hicieron por fusiones, compras y traslados preferentemente a la Región Metropolitana.

Cuadro Empresas desafiliadas de Asiva

Empresa	Año	Motivo
Establecimientos Gratry Chile (tejedora)	1975	quiebra
Pesquera Robinson Crusoe S.A	1978	quiebra

⁸⁰ Julio Bermúdez, “La comuna de Valparaíso”, *Revista Crear-Región* (Noviembre 1990): 7 – 12.

⁸¹ Bermúdez, “La comuna de Valparaíso”, 9.

⁸² Asiva, Proposición Asociación gremial de Industrias de Valparaíso y Aconcagua para el desarrollo industrial de Valparaíso (1991), s/ p

Fca. De Cañamo de San Felipe	1978	quiebra
Cía. De Refinería de Azucar de Viña del Mar Crav S.A	1979	quiebra
Industrias COIA S.A		Fusión con Watt`s Alimentos
Hucke S.A.C.I.		Comprada por Mc Kay S.A
Fideos y alimentos Carozzi S.A		traslado
Promar Ltda		quiebra
Recuachadora Lodi Viña Ltda.		quiebra
Papelera Pons SACI.		quiebra
Unión Lechera Aconcagua		quiebra
V.E.P El Belloto Ltda.		quiebra

Fuente: Proposición para el desarrollo industrial de Valparaíso, Abril 1991

De igual modo, así como resulta interesante evidenciar los efectos del neoliberalismo y el centralismo sobre el continuo debilitamiento industrial de la provincia representada por Asiva. También, sorprende el decaimiento que afectara a finales de la Dictadura particularmente a la industria de Valparaíso, en relación con aquella que aún seguía funcionando en los demás enclaves urbanos que integraban la provincia: Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Quintero, Puchuncaví y Casablanca. El siguiente cuadro, corrobora el categórico impacto que la Dictadura y su revolución neoliberal, desencadenarían en la consumación definitiva del ascendente proceso de desindustrialización de la otrora ciudad fabril de Valparaíso.

Cuadro Zonas o Barrios Industriales de la Provincia de Valparaíso,
1988

Provincia de Valparaíso	Barrios o sectores industriales
Valparaíso (2)	Barrio Industrial de Portales
	Barrio industrial de Placilla
Viña del Mar (4)	Barrio Industrial El Salto
	Sector Limonares
	Enap – Concón
	Camino Internacional
Quilpué (2)	Barrio industrial El Belloto
	Sector Paso Hondo

Villa Alemana (1)	Sector Peñablanca
Quintero (6)	Sector Oeste de Quintero
	Sector Urbano
	Sector Camino de Acceso (A)
	Sector Camino de Acceso (B)
	Sector Camino a Ventanas
	Sector Concón
Puchuncaví (1)	Sector Ventanas
Casablanca (2)	Sector urbano
	Sector Rural

Fuente: elaboración propia, Nuevas Industrias para la región. Zonas industriales de Valparaíso y San Antonio, ASIVA, septiembre 1988 nacionales

Una tendencia definitivamente consolidada en democracia, dada la continuidad que la Concertación había mantenido respecto de la apertura del comercio exterior impuesta por Pinochet. En fin, un escenario para finales de siglo, donde Valparaíso exhibiría su peor condición en materia industrial, primordialmente, dominada por la microempresa (81,6%), cuya actividad para el año 1999, no era más que el 4,7% del total de microempresas existentes en la ciudad⁸³. Lo cual revelaba categóricamente el retroceso histórico de lo que antaño había sido un pujante sector productivo en la fabricación industrial.

Para cerrar este apartado, siguiendo el análisis planteado, parece plausible formularse sobre la fase neoliberal la siguiente extrapolación histórica: si el modelo decimonónico liberal fue capaz de incentivar el desarrollo industrial de Valparaíso, entonces, por qué no se generaron las condiciones económicas, restablecida la apertura comercial neoliberal, que hubiesen desencadenado un proceso de reindustrialización, de similares características al acaecido durante el siglo XIX. Respuesta que sería ensayada por una editorial de prensa, que para 1998, señalaba que la incapacidad de Valparaíso para reindustrializarse bajo los márgenes de la economía neoliberal, equivalente a la industrialización anterior, no se debía solamente al centralismo operado desde Santiago, sino por las transformaciones en materia de avance tecnológico que había experimentado la actividad naviera y portuaria en el mundo, con “la creciente unitización⁸⁴ de las cargas marítimas que habían hecho perder relevancia a la distancia entre el puerto y las empresas que usan sus servicios⁸⁵; dejando en consecuencia obsoleto el

⁸³ Consultores en Gestión Pública, *Pladeco de Valparaíso, 2001*, 68 -69.

⁸⁴ Operación de concentrar en una sola unidad de embarque diferentes unidades, con el objeto de hacer más fácil y rápido el transporte de mercancías y, al mismo tiempo, aumentar su protección. El elemento que se utiliza para unitizar puede un contenedor, palé, caja móvil u otro.

⁸⁵ Editorial, “Localización industrial”, *El Mercurio de Valparaíso*, Noviembre de 1998.

sistema de bodegaje de la carga mediante almacenes fiscales. Siendo, la contenerización del transporte naviero, sumada a la predominante demanda de la capital por consumo importado, los factores que en definitiva inhibieron la inauguración de un proceso de reindustrialización en Valparaíso, análogo al ocurrido en la fase liberal, después de que se iniciaran las transformaciones económicas neoliberales a mediados de los 70`.

2.2. Modernización Neoliberal y atomización de la actividad portuaria.

2.2.1. Fase de instalación en Dictadura:

El contexto de la Dictadura instalado por el golpe militar de 1973 será la condición que posibilitaría el escenario político necesario para establecer los profundos cambios que se comenzarían a implementar en toda la economía nacional. Con una nueva correlación de fuerzas políticas en la administración del Estado, en favor del capital y en detrimento del trabajo, la prolongada cancelación democrática (1973 – 1990) de militares y civiles de derecha, constituirá la vía política idónea para modificar de forma radical los lineamientos que habían prevalecido hasta entonces en toda la actividad económica de Chile. Cuyos parámetros ideológicos e intereses de clase permearan tempranamente la naturaleza del modelo económico fundado por la Dictadura. Quedando ramificado en cada uno de los diferentes sectores que componían el quehacer productivo del país. Siendo el funcionamiento del sistema portuario nacional un ámbito que tampoco quedaría ajeno de la revolución neoliberal emprendida por el régimen autoritario.

La denominada modernización portuaria, según el lenguaje utilizado por las autoridades de la Dictadura, transformaría las condiciones del sistema portuario tanto en su estatuto laboral como en la privatización de sus servicios operativos. Reformas que cambiarían radicalmente la forma en que se había desarrollado el trabajo portuario hasta ese entonces. Cuestionado por los empresarios del sector marítimo, que, agrupados en la Cámara Marítima, pasarían a ocupar un rol de directa influencia sobre las decisiones que adoptaría la dictadura en materia portuaria.

La Cámara Marítima venía denunciando desde hace un tiempo, la ineficiente administración que el Estado ejercía sobre la gestión de los puertos. Su crítica apuntaba fundamentalmente a “la exclusividad que entregaba la Ley a Emporchi para realizar faenas en tierra; y la imposibilidad de competencia entre los operadores portuarios como consecuencia del monopolio laboral que había en los puertos originado en un sistema cerrado de matriculas que entregaba la propiedad

del trabajo a unos pocos”⁸⁶. Diagnostico que sería finalmente incorporado por las autoridades del sector, quienes, por obra impuesta mediante Decretos Ley, aplicarían reformas portuarias inspiradas en las demandas que venían siendo declaradas por la Cámara Marítima.

Por lo tanto, la legalidad del funcionamiento portuario cambiaría radicalmente con respecto a cómo ésta se había desarrollado durante los decenios anteriores. Siendo el D.L. N° 18.042, el marco jurídico que a principios de los ochenta instalaría el denominado sistema multioperador, facultando en adelante a que empresas privadas ejercieran aquellos servicios portuarios que por ley habían sido gestionados por el Estado: la estiba, desestiba y el agenciamiento de las naves marítimas. Asimismo, el D.L. N° 18.032, iba a establecer mecanismos de mercado en la fijación de los salarios remunerados por las labores portuarias. Derogando la matrícula de los trabajadores “para posibilitar que la oferta de trabajo y sus remuneraciones no estuviesen mediadas por el control del sistema de redondilla o nombrada y se ajustase a los requisitos del mercado”⁸⁷. Medida que estaría en directa contraposición con los intereses y derechos conseguidos por los trabajadores portuarios durante el siglo XX. Confirmándose con ello, la pérdida del poder político que otrora habían conquistado los trabajadores portuarios, consagrada en una normativa impuesta que caducaba las antiguas especiales condiciones contractuales en que se había desarrollado la labor portuaria, donde cada “trabajador debía tener la autorización específica de la autoridad marítima, la denominada matrícula, la cual debía ser solicitada a la Oficina de Contratación, organismo colegiado en que participaban representantes del sindicato, de los empresarios y de la autoridad marítima”⁸⁸. Lo cual contradecía la campaña de difamación que la Cámara Marítima había acusado sobre el supuesto uso y abuso que los trabajadores y sindicatos cometían con las matrículas, afirmando “que los males que presentaba el sistema portuario eran consecuencia directa de la ausencia de competencia”⁸⁹. Sin embargo, según los trabajadores, la matrículas nunca dependieron exclusivamente de ellos, por el contrario, siempre estuvieron reguladas por la propia autoridad y cámara marítima: quienes la permitían y autorizaban.

En más, los trabajadores sostenían que aquellos vicios discutidos sobre el ejercicio de la labor portuaria, “medios pollos y cuartos de pollos” - denunciados por la Cámara Marítima -, no eran más que la consecuencia directa de una decisión que adoptaría la propia autoridad al respecto, cuando ésta decidiera suspender la entrega de matrículas a los trabajadores. Lo que provocaría que los

⁸⁶ Felipe Rioja Rodríguez, “El sistema portuario de la V Región como polo de desarrollo” ...

⁸⁷ Pablo Seguel Gutiérrez, “La modernización portuaria en la Región del Biobío. Un caso de privatización con precarización del empleo (1998-2018)”, *Revista Territorios y Regionalismos* N°3 (2020): 101 - 121

⁸⁸ Valentina Leal y Carlos Aguirre, *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue, 1938-1981*, Valparaíso, 2012, 20.

⁸⁹ Rioja, *El sistema portuario de la V Región como polo de desarrollo*, 102.

sindicatos, con el fin de atender la demanda por atención portuaria, optaran por ocupar gente que no estaba matriculada. Por lo tanto, constituyendo una falsa acusación de los empresarios marítimos para justificar la reforma laboral de la Dictadura sobre todo el sistema portuario, que les permitirá disponer del control absoluto del trabajo, sin intermediaciones con sindicatos, bajo las lógicas del mercado.

La cancelación de la matrícula sería un duro golpe para los intereses de los trabajadores portuarios; quienes percibirán desmejoradas sus condiciones salariales comparativamente con respecto a los años en que las matrículas se encontraban aún vigentes. Significaría la pérdida del estándar internacional que ostentaban las tarifas recibidas por los trabajadores portuarios, de 2 millones y medio aproximadamente, equivalentes a las mismas que ganaban los trabajadores en los principales puertos del mundo desarrollado: Filadelfia, San Francisco, Copenhague, Hamburgo, etc.⁹⁰

Este cambio en la organización del trabajo portuario, tan desfavorable para los intereses de los trabajadores, sería decisivo en cuanto puso término a la relación económica y social que el puerto había mantenido sobre la ciudad durante gran parte de su historia. Súbitamente interrumpido por el Golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973. Y rápidamente consolidado por causa del constante Estado de Excepción que impondría el régimen dictatorial por casi dos décadas, con toques de queda a diario que imposibilitaban la red de consumo forjada durante décadas entre trabajadores y la economía local de Valparaíso. Como lo ocurrido con el fin de la bohemia porteña, ejemplo paradigmático del quiebre sociocultural que había desarrollado el puerto y la ciudad en torno al consumo posibilitado por los trabajadores portuarios antes del golpe militar de 1973.

No obstante, sería a partir de la reforma laboral de 1981 cuando el proceso de distanciamiento entre puerto y ciudad se vería aún más acelerado. Debido fundamentalmente por la liberalización que había afectado a la oferta de trabajo. La cual mermaría el poder adquisitivo de los trabajadores, con un 75% menos de ingresos: $\frac{1}{4}$ del antiguo sueldo⁹¹. Convirtiéndose en un hito de la mayor relevancia para el declive de aquel puerto histórico que había logrado sustentar social y económicamente a la ciudad de Valparaíso durante décadas.

En definitiva, los Decretos Leyes (DL 18.032 y DL 18.042) dictados para la actividad portuaria terminarían por ajustar la incorporación de un sector que aún se encontraba al margen del programa de reestructuración económico y del Plan Laboral (1979) de la Dictadura. Lo cual provocó un enorme daño contra la estabilidad laboral del trabajador portuario, “a pesar de que un porcentaje de los

⁹⁰ “Entrevista a Walter Astorga”, por Pablo Aravena, Entrevistas/Documentos: *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso* (Abril 2006):73-91

⁹¹ “Entrevista a Rubén Muñoz”, por Pablo Aravena, Entrevistas/Documentos: *Trabajo, memoria y experiencia*: 93-108

trabajadores fueron incorporados a un programa de jubilaciones anticipadas y otro tanto fue incorporado por las nuevas empresas portuarias privadas, la capacidad de absorción del sector privado no cumplió con las expectativas de bajar el porcentaje de desempleo⁹². En suma, la realidad laboral de la actividad portuaria, y en particular de Valparaíso, ya no serían la misma, porque en adelante tanto el control absoluto del empleador sobre el empleo portuario como las innovaciones tecnológicas que promoviera la introducción del contenedor en la logística portuaria, significarían el fin de la actividad tal como se había practicado hasta la aparición represiva y regresiva de la Dictadura sobre materias sindicales y laborales.

2.2.2. Fase de consolidación en Democracia

La clausura de la llamada modernización portuaria no llegaría finalizada la Dictadura en 1990, sino que continuaría encontrando precisamente su fase de consolidación una vez recuperada la democracia. Serían los gobiernos de la Concertación, en particular, la administración del demócratacristiano Eduardo Frei Ruiz-Tagle (1994-2000), el encargado de consumir el proceso de privatización que había quedado inconcluso por la Dictadura. Profundización de la agenda neoliberal que representara el golpe definitivo para la economía de Valparaíso, y en específico, en la relación que había mantenido la actividad portuaria como su principal fuente de articulación productiva y laboral: el puerto.

En efecto, la política económica de Frei contenía un evidente sesgo neoliberalizador en materias, que aún, se encontraban ajenas a las lógicas del dogma económico dominante. La promulgación de la Ley 19.415⁹³ (1995), la Ley de Concesiones de Obras Públicas (1996), la Ley 19.542 de Modernización de Emporchi (1997) y el nuevo marco regulatorio para las empresas sanitarias (1998), constituían los ejes de un programa de gobierno consonante con los intereses y presiones del empresariado, cuya injerencia había predominado fácticamente durante el regreso de la democracia. Influencias reflejadas en las declaraciones públicas esgrimidas por diferentes actores económicos del sector privado, que cuestionaban las áreas productivas que aún permanecían en manos del sector público, señalando de aquellas que presentaban deficiencias “son propiedad y están gestionados por el Estado o existe una institucionalidad que no permite verdaderamente su desarrollo por particulares”⁹⁴. Persistiendo con el sesgo ideológico en denunciar que “la capacidad de la empresa pública de decidir sobre

⁹² Pablo Aravena “et al.”, *Trabajo, memoria y experiencia: fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Oikos, 2006, p. 64.

⁹³ Modificación legal que permite la inversión de capitales de AFP en obras de infraestructura que se entregaran en concesión al sector privado.

⁹⁴ Sergio Núñez Ramírez, “Infraestructura y privatizaciones”, *Mercurio de Valparaíso*, 5 de Abril de 1995.

el destino de sus utilidades y dividendos es muy inferior a la que tiene cualquier congénere privada”⁹⁵.

En consecuencia, el Estado decidirá poner nuevamente en marcha una intervención de carácter neoliberal dentro del sistema portuario. Dándole continuidad al proceso de privatización y reducción del Estado, iniciados por el régimen de Pinochet y sus DL 18.032 y DL 18.042. Pero, esta vez, encaminada a la disolución de la Empresa Portuaria de Chile, (Emporchi), mediante la creación de una decena de empresas autónomas descentralizadas, “para agilizar sus decisiones, desarrollar su actividad con eficiencia, productividad y calidad”⁹⁶. Para eso, definirá una política de desarrollo que prescinda de la acción estatal en las inversiones y gestiones de la nueva infraestructura portuaria, “con el objeto de orientar los esfuerzos del sector privado hacia la construcción y explotación de nuevos frentes de atraque que permitan aumentar los niveles de competitividad al interior de los propios puertos”⁹⁷.

No obstante, así como tal ocurriera en el año 1981, cuando la tecnocracia neoliberal de la Dictadura - en aras de mejorar el rendimiento portuario - optaría por eliminar la matrícula de los trabajadores; serán los tecnócratas neoliberales de Frei y la Concertación, quienes - bajo el mismo argumento - pondrán fin al Estatuto Administrativo que habían mantenido los trabajadores estatales de Emporchi. Pasando a ser el código del Trabajo, el nuevo régimen jurídico que regulará las relaciones laborales de los trabajadores: condición fundamental para que los privados se interesaran por hacer efectiva las inversiones necesarias para la infraestructura portuaria que requería la economía nacional de mediados de los 90`.

El proceso de privatización y precarización laboral del sistema portuario nacional representaba una política fundamental para las necesidades de internacionalización de la economía chilena durante la década del noventa. Reformas que serían perseguidas, según el gobierno, “ante el avance sin precedentes de nuestro país en el terreno de los tratados comerciales internacionales y del ingreso a los más importantes foros mundiales”⁹⁸: Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico, APEC (1994), TLC con Canadá (1997) y México (1999). Asimismo, estaban coaccionadas por el influjo empresarial tanto de la Corporación Nacional de Exportadores como de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Dos de los gremios empresariales interesados en la neoliberalización portuaria, quienes, reunidos en el año 1999, con el entonces candidato presidencial de la Concertación, Ricardo Lagos, le exhortarían “una acción más decidida del gobierno para avanzar en el proceso modernizador de los

⁹⁵ Andrés Navarro, “Traspaso a privados será gradual”, *Mercurio de Valparaíso*, Abril de 1995

⁹⁶ “Modernización de la Emporchi”, *Mercurio de Valparaíso*, 6 de Abril de 1995

⁹⁷ “Modernización de la Emporchi”

⁹⁸ “Modernización de la Emporchi”

puertos”⁹⁹. Presión empresarial alertada por la creciente conflictividad laboral que ejercían los trabajadores portuarios a finales del siglo XX, quienes aprensivos de las licitaciones de los terminales portuarios estarían ad portas de organizar históricas movilizaciones. Mientras que los empresarios trabajaban para ganar el compromiso irrestricto de los dirigentes políticos en la profundización de la agenda de modernización neoliberal, nuevamente puesta en curso desde la segunda mitad de los 90`.

En efecto, la llamada política de modernización portuaria emprendida por la Concertación, provocaría la pérdida total del ya debilitado vínculo existente entre el puerto y la ciudad. Se desintegraba definitivamente el valor del puerto como fuente laboral principal de Valparaíso, ante la reducción del empleo portuario amenazado por la privatización de los terminales estatales. Reforma que además desencadenaría la desestructuración del propio modelo privado de multioperación de los servicios portuarios que había sido implementado durante la Dictadura - fundado en las premisas de competitividad reclamadas por la neoliberalización -, pero que, ante la nueva arremetida de las lógicas económicas dominantes en materias portuarias, se acabaría dejando excluidas de las labores portuarias a una red de empresas pequeñas y medianas.

Por lo tanto, el desarrollo portuario del Gobierno de Frei dejaba de responder a los requerimientos por empleo de Valparaíso, para pasar a atender las necesidades e intereses de una economía nacional esencialmente primaria exportadora, con relaciones comerciales internacionales cada vez más liberalizadas por las firmas de Tratados de Libre Comercio. Por lo mismo, el discurso oficial hacía imperativa la gestión privada de los frentes portuarios como garantía para “establecer tarifas portuarias competitivas que beneficiarían a los agentes económicos de manera de no constituirse en un factor de encarecimiento de los costos de transporte y comercialización”¹⁰⁰. Incluso, una editorial de prensa de 1995, señalaba que “las necesidades de infraestructura de Chile no tienen relación solo con las crecientes demandas internas sino también con las demandas de otros países sudamericanos”¹⁰¹. Manifestados por Rio Grande Do Sul y Argentina, con el propósito de participar en la recientemente inaugurada Apec por intermedio de los puertos chilenos, y así poder dirigir sus exportaciones hacia el gran mercado asiático.

Este divorcio entre puerto y ciudad había comenzado a ser refrendado por las declaraciones de distintas autoridades políticas que protagonizaban el proceso de consolidación de la modernización portuaria neoliberal del gobierno de Frei. Desde la propia institucionalidad portuaria se confirmaban los objetivos primordiales. Por

⁹⁹ “Cámara Marítima planteó necesidad de rápida modernización portuaria”, *Mercurio de Valparaíso*, 1 de Julio de 1999

¹⁰⁰ Hernán Cuevas y Jorge Budrovich, “La neoliberalización de los puertos en Chile: El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso”, *Revista Austral de Ciencias Sociales* 38 (2020): 337 - 363

¹⁰¹ Editorial, “Interés brasileño por puerto de Valparaíso”, *Mercurio de Valparaíso*, 9 de Mayo de 1995.

ejemplo en 1995, el Director de Emporchi, Raúl Urzúa Marambio, decía lo siguiente: “Nosotros estamos tratando de ser consecuentes con los acuerdos comerciales que Chile está suscribiendo y la demanda que esto nos va a exigir”¹⁰². Esto en alusión a la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria en relación al crecimiento del intercambio comercial que se proyectaba hacia el exterior. A su vez, y en sintonía con el gobierno, encontramos al diputado de oposición y presidente de la Comisión de Desarrollo de la V Región de la Cámara de Diputados, Claudio Rodríguez (RN), quien replicaba las palabras del ejecutivo estatal, en relación a que “tenemos una gran oportunidad como región y como país, pero para aprovecharla debemos ser capaces de responder con rapidez y eficiencia a la circunstancia histórica que hoy nos impone el país: la consolidación de la apertura hacia el comercio internacional”¹⁰³.

Incluso, desde la esfera militar naval, un Oficial de Estado Mayor, avalaría mediante un ensayo escrito - galardonado en un concurso académico institucional, vinculado a intereses marítimos - el carácter asumido por la modernización portuaria chilena como fundamental para “asegurar la normalidad del transporte marítimo y elevar su rendimiento, lo cual es coincidente con la Visión Estratégica de la Armada de Chile y sus proyectos de desarrollo”¹⁰⁴. Palabras coherentes con lo que ya venía expresando la Armada, a través de su Almirante Jorge Martínez Bush, quien en Agosto de 1995, manifestara en un seminario - con participación de autoridades gubernamentales - “la necesidad de impulsar un crecimiento continuo y constante del sector, para poder satisfacer las necesidades de comercio nacionales y extranjeras”¹⁰⁵. En definitiva, se comprobaría el acuerdo transversal adoptado por la elite nacional – política, económica y militar -, en torno a la forma en qué debería realizarse el desarrollo portuario de Chile para enfrentar los objetivos que imponía la globalización en los albores del siglo XXI.

No obstante, este generalizado consenso constataba la omisión del discurso hegemónico respecto a la pertinencia del carácter asumido por la modernización portuaria, en relación a los intereses de las ciudades donde se encontraban emplazados los puertos. Así lo manifestaba la Asociación de Ciudades Puerto de Chile en su asamblea constitutiva de agosto de 1995: “las resoluciones que el Ejecutivo adopté serán vitales para el problema portuario, pero pudieran no ser efectivas para las ciudades puertos”¹⁰⁶. Diagnostico extrapolado por el alcalde de Hernán Pinto, quien resignadamente diría que “Valparaíso como ciudad está hipotecada a favor del país, al igual que como puerto debe cumplir una labor de

¹⁰² “Inversión portuaria está focalizada en Valparaíso”, *Mercurio de Valparaíso*, 7 de Abril 1995

¹⁰³ “Plantearan a Frei propuesta sobre el desarrollo portuario”, *Mercurio de Valparaíso*, 17 de Abril 1995

¹⁰⁴ Humberto Senarega Puga. “Modernización portuaria: un desafío para el bicentenario” (Ensayo ganador del Primer Concurso de Extensión Académica auspiciado por la Liga Marítima y la Academia de Guerra Naval, Julio de 2000)

¹⁰⁵ “Chile debe ser puerto del cono sur”, *Mercurio de Valparaíso*, Agosto de 1995.

¹⁰⁶ Beltrán Urenda, “Iniciativa de puertos no beneficiará a municipios”, *Mercurio de Valparaíso*, Agosto de 1995.

servicio de carácter nacional”¹⁰⁷. Evidenciando, según sus palabras, la relevancia marginal que asumiría el puerto para la estructura productiva y laboral de Valparaíso. Subvertida por el proceso de privatización emprendido por la Concertación, cuya dirección sería sin más: poder satisfacer los requerimientos del centralismo estatal, de intereses ajenos a las necesidades de la ciudad.

Sobre esto, resultará decidor el encuentro organizado en Santiago por la Liga Marítima de Chile (1995), con la participación de la Cámara Marítima y Portuaria, compañías navieras y el medio predilecto de la elite nacional: “El Mercurio”. Actores que serían convocados para analizar la modernización de la estructura portuaria del país, necesaria para atender las exigencias que la economía global abierta demandaba para fines del siglo XX. Entre las palabras más categóricas, serán las declaraciones formuladas por uno de sus organizadores, el presidente de la Liga Marítima, Eri Solís Oyarzún, quien justificando la realización del evento en la capital, señalaba con sentido práctico: “que la actividad se desarrollará en Santiago, y no en Valparaíso, debido a que allí se encuentran (...) la mayor parte de los usuarios de los puertos – que son los dueños de la carga – y lo que se busca es precisamente promover el uso de la estructura portuaria en ese ámbito”¹⁰⁸. Afirmaciones que no hacían más reflejar las predominantes tendencias del desarrollo económico neoliberal sobre cómo éste se había articulado en función de los intereses de Santiago, en detrimento de las regiones, y en particular, de Valparaíso. Relegada cada vez más por los requerimientos del proceso de centralismo capitalino y la concentración económica desarrollada desde mediados del siglo XX en torno a Santiago, condicionando el bienestar de la ciudad e hipotecando su futuro portuario en aras de beneficiar una estructura política y económica, cuya modernización portuaria se ha realizado “dirigida desde Santiago y para Santiago”.

Hasta el propio proceso de desestructuración de Emporchi, iniciado en 1998, presentaría evidentes tendencias centralistas. Esto porque las funciones institucionales de la empresa estatal, que históricamente habían operado en Valparaíso, serían trasladadas a Santiago para llevar adelante el proceso de transformación que fundaría las 10 empresas portuarias autónomas contempladas por la nueva ley. Esta decisión, desfavorable para Valparaíso, inmediatamente sería denunciada por una editorial de prensa de la época, la cual señalaba que “el perjuicio es, pues, de dignidad e imagen al despojarse de funciones importantes, pero tiene además clara repercusión económica ya que le han sido arrebatadas tareas para adjudicárselas a personeros de la capital”¹⁰⁹. Es más, conformado el nuevo directorio a cargo del proceso de transformación, se acordaría vender la

¹⁰⁷ Hernán Pinto, *Mercurio de Valparaíso*, Abril de 1995

¹⁰⁸ Eri Solís Oyarzún, “Renovación en puertos verán en seminario”, *Mercurio de Valparaíso*, 18 de Octubre de 1995.

¹⁰⁹ “Manejo de puertos desde Santiago”, *Mercurio de Valparaíso*, Enero de 1998.

infraestructura del edificio institucional de Emporchi, debido a sus altos costos de mantención que excederían la reducida dotación de personal que emplearía la próxima nueva empresa autónoma de la actividad portuaria de Valparaíso.

Constituida la empresa autónoma para el puerto de Valparaíso (31 de Enero de 1998) – creada primeramente, según lo estipulado por la ley - se desvincularían del puerto “294 de sus 610 trabajadores, por jubilación o retiro voluntario”¹¹⁰. Siendo esta última, una oportunidad de retiro en condiciones ventajosas, ante la inminente reducción de personal cuando se materialice la adjudicación para la administración privada de las infraestructuras portuarias. No obstante, este proceso de conformación de la heredera local de Emporchi no estaría ajeno de conflictos con los trabajadores; quienes disconformes con la dilación de ésta y su directorio – condición necesaria para jubilarse y retirarse – decidirán iniciar un paro portuario con “cerca de 200 trabajadores del sector, quienes habían bloqueado completamente el tránsito de camiones hacia y desde el interior del puerto”¹¹¹. Movilización que finalmente sería disuadida insospechadamente por “dos escuadrones de policía marítima, y dos camiones con soldados del Cuerpo de Infantería de Marina”¹¹². Para Carlos Garrido Estrada, Presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, este incidente sería calificado como “exagerado y perjudicial para la imagen del país”¹¹³. Sin embargo, era demostrativo de que cualquier resistencia ejercida por los trabajadores contra la materialización de las transformaciones portuarias, sería reprimida no tan solo por las fuerzas de orden público, sino, incluso, con personal de las Fuerzas Armadas. Este hecho destemplado no sería una simple casualidad ni un acto jurídico de prerrogativas de las fuerzas marinas sobre el territorio portuario, sino una advertencia proyectada más allá del acto represivo en sí: simbolizaba que el proceso de cambios al sistema portuario era una decisión de “Estado”, de carácter irreversible e ineludible.

Por consiguiente, constituida la Empresa Portuaria de Valparaíso y, según la ley promulgada en 1997 que modernizaba la Emporchi, la nueva empresa autónoma debía dar inicio a la fase de licitación de sus terminales portuarios. En palabras del gerente, Harald Jaeger: “en una primera fase, las inversiones del sector privado estarán orientadas a reforzar lo que se denomina como superestructura, es decir, bienes para la movilización de la carga, tales como grúas especializadas para el movimiento de contenedores, mientras que, una vez que se haya optimizado este aspecto, se pensaría en una inversión en infraestructura, que son los nuevos muelles”¹¹⁴. No obstante, llaman la atención las declaraciones realizadas por Agunsa, actor privado que se disponía a participar del proceso; quienes,

¹¹⁰ “Puerto con dotación reducida”, *Mercurio de Valparaíso*, Febrero de 1998.

¹¹¹ “Tensión por paro”, *Mercurio de Valparaíso*, Enero de 1998.

¹¹² “Tensión por paro”

¹¹³ “Tensión por paro”

¹¹⁴ “Valparaíso: líder en actual proceso de modernización”, *Mercurio de Valparaíso*, Marzo de 1998

contrariamente, de las expectativas que EPV depositaba sobre las necesarias inversiones privadas en infraestructura – espíritu principal de la ley de modernización –, condicionaban tales inversiones; señalando que “no debería venir determinado en las bases – de licitación - el plan maestro de Emporchi, ya que las obras se deberían desarrollar de acuerdo a la eficiencia del puerto”¹¹⁵. Es decir, en función del rendimiento de la capacidad instalada o infraestructura ya existente. Por ende, si los terminales eran capaces de atender la carga movilizada, no sería necesario invertir en nuevos frentes de atraque. De esta manera, pareciera que la necesidad del Estado y de la economía nacional por desarrollar infraestructura para atender el crecimiento del comercio internacional no sería tal. Si no, más bien, representaría otra oportunidad de negocio privado, según las lógicas del modelo hegemónico, a través de la privatización de los frentes portuarios ya existentes¹¹⁶; los que pasarían a administrarse únicamente por el operador que resultara adjudicador del proceso de licitación.

En tanto, los trabajadores alertados por los eventuales efectos del llamado sistema monooperador, decidirán organizarse contra el proceso de licitación de los terminales portuarios. Para ello, formarían la Federación de Trabajadores Portuarios Permanentes, cuyo propósito sería aglutinar a los 14 sindicatos de las distintas empresas de estiba y desestiba que existían en el país. Osvaldo Campaña, presidente de la organización, manifestaría “que dicho sistema – el monooperador - constituiría un monopolio de la actividad, que redundaría en la desaparición de muchas empresas pequeñas y medianas, por lo que existe incertidumbre”¹¹⁷. Palabras idénticas serían las formuladas por Jorge Carle Arías, presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile (Asonave), quien cuestionaría al sistema monooperador por inhibir la competencia entre las distintas empresas en la operación de los frentes de atraque. Según Carle, la operación de los puertos debe desarrollarse “dentro de un marco de igualdad de posibilidades, y no en un ambiente que otorgue a unos pocos el monopolio de la actividad, vía monooperador, en perjuicio de muchas empresas chilenas que por años se han dedicado, con probada eficiencia, al trabajo portuario”¹¹⁸.

¹¹⁵ Franco Montalbetti, “Agunsa analiza licitación de los puertos estatales”, *Mercurio de Valparaíso*, 24 de Junio de 1998

¹¹⁶ Llamativo y contradictorio, con respecto al discurso oficial, resultan los trabajos de remodelación del sitio 2, concluido en Marzo de 1998, que incluyeron la construcción de un nuevo frente de atraque de mayor longitud para recibir buques de gran tonelaje. Junto con la ampliación del sitio 1 y 3, responden a un plan de mejoramiento de la infraestructura portuaria realizada por el vilipendiado “Estado”; arreglos en pleno proceso de transformación del marco jurídico que regula el sector. Y asimismo, previamente, a la materialización de la privatización de los terminales y sus sitios portuarios; tan reclamada, tanto por el Gobierno como por los empresarios, para mejorar, y por sobretodo, aumentar la infraestructura portuaria necesaria para atender el aumento del comercio exterior.

¹¹⁷ Osvaldo Campaña, “Los estibadores temen a posibles monopolios”, *Mercurio de Valparaíso*, Marzo de 1998.

¹¹⁸ Jorge Carle Arias, “Asonave contra esquema monooperador”, *Mercurio de Valparaíso*, 20 de Julio de 1998.

Estas opiniones no representarían una simple coincidencia, por el contrario, demostrarían intereses comunes que estarían siendo perjudicados por la amenaza del esquema monooperador. Las que avanzarían progresivamente hacia visiones compartidas debido a las aprensiones que despertaban en los trabajadores la concreción del nuevo modelo portuario. Ejemplo de aquello, serían los actores que participarían en el seminario sobre privatizaciones portuarias organizado en la biblioteca del Congreso Nacional en agosto de 1998. Encuentro que contaría con la presencia de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, la Confederación de Gente de Mar (Congemar) y la Asociación Nacional de Agentes de Naves (Asonave), pero con la completa ausencia de los anfitriones del parlamento, quienes no participarían de dicha actividad. En palabras del dirigente sindical, Manuel Tobar, - presente en el evento -, quien, con razón y molestia expresaría lo siguiente: “tuvimos que resignarnos a llorar entre nosotros, ya que ningún parlamentario se dignó a aparecer”¹¹⁹; se demostraba el desinterés de los diputados y senadores con las inquietudes de los trabajadores portuarios, y se ratificaba el respaldo corporativo que ambas cámaras venían entregando a la reforma portuaria. Es más, para dicha actividad se negaría el acceso de la prensa a las dependencias del parlamento, lo cual manifestaría el inflexible sesgo adoptado por el Congreso Nacional, cercando la información de la comunidad que disientía de las transformaciones portuarias. No obstante, para los trabajadores del puerto este seminario serviría para aunar fuerzas contra el indiscutido consenso político exhibido por la reforma portuaria en curso. Disenso que avanzaría en 1999 con la realización de importantes movilizaciones que cuestionarían la pertinencia del modelo monooperador que se buscaba aplicar en los puertos estatales del país. Encontrando particularmente en los trabajadores del Puerto de Valparaíso una de las mayores resistencias frente al cambio de propiedad en la gestión portuaria.

Simultáneamente a todo este proceso de privatización, la economía local venía registrando cifras negativas en torno a la ocupación laboral. Para fines de los años 90`, el desempleo de Valparaíso alcanzaría la alarmante cifra de dos dígitos. Una desocupación que evidenciaba el grave deterioro económico padecido por la ciudad, tras décadas de desindustrialización y atomización portuaria. Es más, desde mediados de 1995, se comenzaría a debilitar el tradicional comercio detallista de Valparaíso con la quiebra de un centenar de empresas. Afectadas por el avance de las grandes tiendas de importaciones que empezaban a predominar el comercio local durante los 90`. En plena etapa de consolidación del régimen de acumulación neoliberal, cuando el modelo de negocio del rubro comenzaría a basarse en el endeudamiento de la población mediante créditos de consumo. Según el Presidente de la Confederación Regional del Comercio Detallista, Oscar

¹¹⁹ Manuel Tobar, “Portuarios descontentos con los parlamentarios”, *Mercurio de Valparaíso*, 5 de Agosto de 1998.

Hormazábal, el fenómeno se había profundizado ante la proliferación de las tarjetas de crédito que mantenían “cautivos a más de 10 millones de consumidores en el país, pues están en circulación más de 4 millones de tarjetas pertenecientes a las supertiendas”¹²⁰, lo que llevaría al sector – según el dirigente - a la “mayor crisis en toda su trayectoria”¹²¹. En definitiva, un problema adicional que atentaría contra la sostenibilidad de una actividad estructuralmente desfavorecida por los grandes procesos de desintegración industrial y portuario. Causantes directos en la merma del poder adquisitivo de una ciudad empobrecida, con un 42,6% de población indigente, pobre no indigente y pobres¹²².

Condiciones de deterioro que se habían generalizado desde la segunda mitad de los años 90`, cuando ocurriera la emigración de una gran cantidad de casas comerciales y de servicios hacia la vecina ciudad de Viña del Mar. Fenómeno particularmente reflejado en el éxodo de entidades financieras y comerciales, que históricamente habían estado emplazadas en las reconocidas calles de Esmeralda, Prat y Serrano. Para las corredoras de propiedades de la época, en “Esmeralda y Prat hay aproximadamente ocho locales sin arrendarse y esto es mucho para un sector que una vez fue el Wall Street de Valparaíso. ¡Antes la gente se peleaba esos locales!”¹²³. Es más, para 1998, esta cifra aumentaría por encima de los 15 locales y oficinas desocupadas. Sin contabilizar un edificio íntegramente vacío. Lo que confirmaba una tendencia que iba en aumento desde que comenzara el éxodo comercial hacia Viña del Mar. Principalmente estimulado por los arriendos baratos de la gran oferta de edificios para oficinas construidos por el auge inmobiliario de la ciudad durante la década de los 90`. Precios que contrastaban, según “Propiedades Rifo”, con los ofrecidos por los propietarios locales que seguían “tasando sus oficinas como si Valparaíso estuviera en sus días de gloria (...) En Calle Serrano, durante tres años tuvimos un local sin conseguir arrendatario. El dueño cobraba 600 mil pesos y no quería bajarse, a pesar de que esta zona hace tiempo dejó de ser lo que era antes. Hace rato estamos mal”¹²⁴.

Paralelamente, diferentes gremios empresariales comenzarían a denunciar públicamente, a mediados de los 90, la alicaída situación que atravesaba la economía de Valparaíso. “Ya no es posible hablar, después de tantos meses, de una crisis coyuntural, sino de un proceso estructural”¹²⁵, señalaba el Presidente de la Cámara Regional de Comercio. Igualmente, la Asociación de Industriales de

¹²⁰ Oscar Hormazábal, “Un Centenar de negocios ha quebrado en Valparaíso”, *Mercurio de Valparaíso*, 8 de Junio de 1995.

¹²¹ Oscar Hormazábal, “Un Centenar de negocios ha quebrado en Valparaíso”

¹²² Población y Hogares según Corte de Pobreza, *Encuesta Casen, 1990-2006* (Chile: Gobierno de Chile, Ministerio de Planificación), 21.

¹²³ Nicolas Canessa, “¿Y qué se hizo el comercio?”, *Mercurio de Valparaíso*, Junio de 1997.

¹²⁴ “Falla el corazón de Wall Street porteño”, *Mercurio de Valparaíso*, Agosto de 1998.

¹²⁵ Eduardo Dib Maluk, “Encontradas opiniones de empresarios por cesantía”, *Mercurio de Valparaíso*, Julio de 1995.

Valparaíso y Aconcagua (Asiva), se refería al desempleo de la ciudad como una condición “definitivamente estructural”¹²⁶; diagnóstico que posibilitaba darle carácter de urgencia a la puesta en marcha del anhelado Parque Industrial de Curauma. Un proyecto que había sido perseguido por la entidad gremial desde principios de los 90`, cuando lo propusiera en el Cabildo para el Desarrollo de Valparaíso.

Para fines de la década, resultaría paradigmático de la crisis económica y social, el titular de prensa del Mercurio de Valparaíso, quien titularía en su edición navideña: “Empleo: el mejor regalo navideño. – con la bajada periodística - Autoridades y personeros de distintas actividades de la zona escogieron obsequios para la Quinta Región”. Portada de prensa lúdico, pero no menos realista de la situación de deterioro de la economía local, que reflejaba el verdadero estado de ánimo de los principales actores locales con respecto de la alta desocupación laboral.

Año	Valparaíso	Región	País
1998	17,30%	10,30%	7,3%
2003	11,30%	12,10%	8,5%
2006	11,04%	8.31%	7,8%

Fuente: elaboración propia, Encuesta Casen 1990-2006, <https://www.indexmundi.com> y <https://datosmacro.expansion.com>

Sin embargo, a pesar de que los empresarios locales compartían cierto diagnóstico común sobre la cesantía de Valparaíso cuando concluían que ésta tenía un origen de carácter estructural, aún así, lo hacían desde una perspectiva laboralmente conservadora. Solamente circunscrita a la atenuación de los efectos generados por el propio neoliberalismo que promovían. Por ejemplo, el gerente general de Asiva, Juan Enrique Sánchez, señalaría que “la verdadera causa del excesivo desempleo es una deficiente ley laboral que protege al trabajador y no beneficia en modo alguno a quien busca empleo”¹²⁷. Aludiendo, por cierto, a las indemnizaciones que el marco jurídico laboral imponía a los empleadores cuando decidían despedir a sus trabajadores. Sobre esto, el dirigente gremial postularía que la única solución para frenar la alta cesantía, sería una necesaria reforma a la legislación que permitiera la regulación del mercado laboral, en función de sus propias leyes económicas de oferta y demanda. Mientras, el presidente de la Cámara Regional de Comercio, Darcy Fuenzalida, - en sesión con el Consejo

¹²⁶ Ana María Villegas, “Niveles de desocupación se pueden revertir con parques industriales”, *Mercurio de Valparaíso*, Julio de 1996

¹²⁷ Juan Enrique Sánchez, “Empresarios discrepan sobre medidas para paliar cesantía”, *Mercurio de Valparaíso*, 29 de Enero de 1999.

Regional (Core) -, sugería como solución de la cesantía que los trabajadores se autoemplearan mediante la formación de sus propias microempresas. Con medidas gubernamentales que promovieran la capacitación de los trabajadores en torno a una mentalidad emprendedora¹²⁸. Posturas empresariales, que en definitiva, serían formuladas en función de los limitados márgenes de acción que imponía el neoliberalismo para los trabajadores de Valparaíso; quienes desprovistos de fuentes laborales intensivas en uso de mano de obra – por causa de la desindustrialización y la automatización portuaria – debían buscar en el autoempleo las condiciones materiales para proyectar sus existencias. Siendo el emprendimiento individual una de las fuentes fundamentales para paliar la cesantía estructural del modelo económico. Y, asimismo, uno de elementos primordiales del Plan Laboral de la Dictadura (1979), para sostener las dinámicas de acumulación neoliberal, a través, de la subcontratación de servicios externalizados en unidades productivas más pequeñas (microempresas).

Representativo de esta falta de alternativas para revertir la delicada situación de desocupación que enfrentaba Valparaíso hacia fines de los 90`, serían las declaraciones formuladas por el alcalde Hernán Pinto. Quien, entrevistado sobre la indiferencia del gobierno de Frei con respecto a los problemas económicos de Valparaíso, mencionaría resignadamente lo siguiente: “Creo que el gobierno no quiere introducir elementos que impliquen perturbaciones a la política económica que está desarrollando el país. Mi impresión es que tenemos que ponernos de acuerdo para jugar dentro de la cancha que nos han rayado, y eso significa que las propuestas tienen que estar enmarcadas dentro de una concepción económica determinada que fija reglas que el gobierno no está dispuesto a cambiar”¹²⁹. Palabras del alcalde que corroboraban que lo hecho hasta entonces por la Concertación, ad portas del cambio del nuevo siglo, no eran más que las reformas indispensables para continuar con las lógicas que dominaban los procesos tanto de la neoliberalización económica como del centralismo ejercido por Santiago.

Sintomático de lo anterior, sería la sostenida pérdida de competitividad del puerto de Valparaíso, en relación con la ascendente actividad portuaria de San Antonio. Ejemplo de aquello, serían las cifras de carga transferida por cada puerto. Mientras Valparaíso, según el registro acumulado entre Enero y Mayo de 1999, transfería 2.290.665 toneladas, con un leve aumento de 2,9% en exportaciones y una baja del 26,3% en importaciones; San Antonio, transfería 3.285.922 toneladas, con un aumento de 33% en las exportaciones y un 47% en importaciones.¹³⁰ Estadísticas que nos demostrarían la existencia de un proceso en marcha de carácter negativo para la actividad logística de Valparaíso en el

¹²⁸ Darcy Fuenzalida, “Plantean medidas contra desempleo”, *Mercurio de Valparaíso*, 16 de Julio de 1999.

¹²⁹ Hernán Pinto, “Concejo comunal inicia acciones contra cesantía”, *Mercurio de Valparaíso*, Diciembre de 1998.

¹³⁰ “Notoria diferencia entre puertos de la V Región”, *Mercurio de Valparaíso*, 6 de Julio de 1999.

comercio internacional. Graficado en dos aspectos. Primero, una tendencia preferencial de los usuarios agroindustriales del valle central en exportar sus frutas y verduras por intermedio del puerto de San Antonio. Ejemplo de aquello, lo constituiría el caso de la comuna agrícola de La Cruz – geográficamente más próxima a Valparaíso - que optaría por exportar su producción por San Antonio. Ante la inexistencia de conectividad entre el ferrocarril y los terminales de carga del puerto de Valparaíso. En entrevista, Fernando Santa Cruz, alcalde de La Cruz, declararía que “si no tiene un ferrocarril – en alusión a Valparaíso – que llegue hasta los mismos recintos de depósito, nunca va a ser un gran puerto por más que lo quiera desarrollar artificialmente. San Antonio, que es un puerto alternativo, paradójicamente, si conserva el tren”¹³¹. Y segundo, que las descendentes cifras de carga movilizadas importadas desde el puerto de Valparaíso, evidenciaban la creciente fuerza que venía imponiendo Santiago, como principal mercado de consumo nacional, sobre las dinámicas del sistema portuario de la zona central. Siendo San Antonio el puerto predilecto para que la región metropolitana realizara la internación de bienes de consumo y de capital. Aprovechando las favorables conectividades viales que había venido desarrollando durante todo el siglo XX con el puerto de San Antonio¹³². Situación que se aceleraría con la profundización de la agenda modernizadora neoliberal puesta en marcha por el Gobierno de Frei. Sesgada, indudablemente, para responder con mayor eficiencia las necesidades económicas de la capital, pero en detrimento directo de las condiciones de crecimiento de la actividad portuaria de Valparaíso. A continuación, el siguiente cuadro demuestra las diferencias de rendimiento en cuanto a cargas transferidas por cada puerto, entre 1997 y el 2002:

Año	Puerto de Valparaíso	Puerto de San Antonio
1997	4.666.812	6.612.976
1998	4.619.976	7.359.224
1999	4.431.792	8.296.980
2000	3.930.418	9.165.700
2001	4.469.302	8.852.310
2002	4.665.458	9.274.509

Fuente: elaboración propia, Plan Maestro Empresa Portuaria de San Antonio, Memoria Anual 2006 EPV y Pladeco Valparaíso (CGP)

En consecuencia, el proceso de deterioro de larga data acaecido en Valparaíso, encontraría en los dos primeros gobiernos de la Concertación su expresión de mayor celeridad. Sin embargo, sería durante el Gobierno de Eduardo Frei Ruiz-

¹³¹ Fernando Santa Cruz, “Valparaíso sin ferrocarril nunca va a ser un gran puerto”, Mercurio de Valparaíso, 19 de Junio de 1998.

¹³² Potenciada con el desarrollo de la concesionada Autopista del Sol en 1995. Actualmente denominada ruta 78.

Tagle, cuando la ciudad estallaría socialmente ante la inminente licitación del puerto de Valparaíso. En un año fundamental para la consumación del proceso de modernización de los puertos estatales, iniciado con aprobación de la Ley 19.542, pero finalmente puesto en marcha cuando el Estado inauguraría en 1999 la etapa de licitaciones de los terminales portuarios estatales del país. Despertando la reacción de los trabajadores portuarios, quienes veían en la privatización de los frentes de atraque, un peligro irreversible para el futuro del trabajo portuario. Siendo el modelo monooperador una amenaza real para las condiciones de estabilidad del personal portuario, que temía ser reducido cuando se establecieran las primeras empresas privadas a cargo de la administración de los terminales estatales.

Sin embargo, la coyuntura privatizadora de los terminales portuarios de fines de los 90`, estimularía una movilización social más amplia que la sola defensa de los intereses de los trabajadores portuarios. Un movimiento transversal que se articularía localmente denunciando el lamentable estado de deterioro estructural en que yacía la ciudad de Valparaíso desde hace décadas. Siendo el “Puertazo” del 14 de Julio de 1999, la mayor manifestación pública de descontento social hecha en Valparaíso desde la huelga portuaria de 1903. Con una masiva y heterogénea participación de importantes actores de la actividad socioeconómica de Valparaíso: Coordinadora de Trabajadores Marítimo Portuarios (trabajadores eventuales), Confederación de trabajadores y estibadores de Chile (trabajadores permanentes), Asociación Nacional de Agentes de Naves (Asonave), Cut provincial, Colegio de Profesores, Federaciones de Estudiantes, Juntas de Vecinos, Dirigentes del transporte colectivo, Asociación de dueños de camiones, Trabajadores de Agencias de Aduana, los pescadores artesanales, el Movimiento contra Indiferencia y la Confederación de Gente de Mar.

El petitorio del movimiento resumía los problemas más apremiantes que afectaban la economía local, pero también se incluían demandas nacionales contra una agenda privatizadora que la Concertación no dudaba en hacer extensible hacia otras áreas de la sociedad chilena. Primero, en lo que concierne a la ciudad propiamente tal, se buscaba: el congelamiento de la licitación portuaria; el cumplimiento del plan de reactivación de Valparaíso, anunciado en 1995, y que prometía la remodelación de 6 ejes transversales de cerro a borde costero, el camino La Pólvora, el Acceso Sur del puerto, entre otras obras; que el gobierno no patrocinara el proyecto que pretendía llevarse el Congreso Nacional a Santiago; y, por último, un plan de emergencia que detuviera los altos índices de cesantía, que en 1999, se encumbraban en aproximadamente “16 mil cesantes”¹³³. Y segundo, entre las demandas nacionales que movilización demandaba, se solicitaba: el establecimiento de un nuevo sistema de relaciones laborales; la reformulación de

¹³³ “De la Ley de Puertos al Puertazo”, *Mercurio de Valparaíso*, 4 de Julio de 1999.

la Ley de Pesca en trámite, que acabaría con los pescadores artesanales; el rechazo a la Ley Marco de Universidades, que buscaba la privatización de éstas; y finalmente, el retiro de la iniciativa de Ley de Protección al Trabajador Cesante (Protac), en particular, aquellos aspectos que pretendían eliminar el derecho de indemnización por años de servicio.

No obstante, atendidas las demandas de los trabajadores portuarios por parte del Gobierno, se develaría la fragilidad del movimiento social que se había levantado. Zanjadas las negociaciones con el ministro José Miguel Insulsa, los trabajadores – liderados por el dirigente Walter Astorga – decidieron descolgarse de las amplias demandas sociales enarboladas por el llamado “Movimiento por Valparaíso”. Demostrando consigo el evidente sectorialismo que perseguían los intereses de los trabajadores de estiba del puerto, reflejado en las palabras pronunciadas por Walter Astorga, tras reunirse con Insulsa luego del Puertazo: “nos dimos 15 días para ver todos los casos de la gente que debe irse jubilada hoy día, y un mes para ver los puestos o el sistema de protección para la gente que va a ir saliendo del sistema en la medida que se vaya profundizando la licitación de los puertos”¹³⁴. Es más, el mismo Astorga, afirmarí una verdad incómoda para el erosionado contexto económico denunciado por el Puertazo: “independiente de que el esquema sea monooperador o multioperador, igual la tecnología va ir dejando gente en el camino, y nosotros estamos buscando un sistema de protección para esa gente”¹³⁵ Por lo tanto, cuando se hiciera la convocatoria para el segundo Puertazo - dada la indiferencia del gobierno hacia el grueso del petitorio -. serían los propios estibadores, protagonistas del primer movimiento, quienes optarían por no participar de la nueva movilización.

Finalmente, durante el mes de agosto de 1999, al mes siguiente del Puertazo, quedarían solucionados los dos nudos gordianos del conflicto portuario de Valparaíso. Y, por cierto, no necesariamente en favor de la desmejorada situación estructural que enfrentaba la economía local, sino, más bien, en función de resolver las diferencias entre las partes involucradas del conflicto: los empresarios con las concesiones y los trabajadores con sus compensaciones. Destrabada la polémica, se daría paso para que el 13 de agosto de 1999 se celebrara en Santiago la ceremonia de Adjudicación del terminal 1 del Puerto de Valparaíso. Concesión obtenida por un consorcio liderado en un 70% por la empresa Ultramar de propiedad del grupo Von Appen, en sociedad con SSA Holding International. Con una duración de 20 años, con posibilidad de extenderla hacia 30 años¹³⁶. Mientras, el 19 de agosto, se establecería el acuerdo entre gobierno y portuarios, por un monto de 42 millones de dólares; donde aquellos trabajadores menores de

¹³⁴ Walter Astorga, “Nuestro problema no pasa por sistema monooperador”, *Mercurio de Valparaíso*, 16 de Julio de 1999.

¹³⁵ Walter Astorga, 16 de Julio.

¹³⁶ “Licitados terminales marítimos”, *Mercurio de Valparaíso*, 13 de Agosto de 1999.

40 años y con más de 15 años de servicio, podrán escoger entre un plan de empleo y un programa de microempresas. Lo cual en la práctica significaba que cada trabajador podrá escoger recibir entre 7 y 8 millones de pesos. En cambio, aquellos trabajadores que no tenían 40 años de edad ni tampoco 15 años de servicio, iban a poder acceder a un fondo de compensaciones administrado por un fondo municipal y el sindicato local de la coordinadora nacional. Y adicionalmente, estaría vigente la indemnización por años de servicio para todos los trabajadores con contratos individuales o colectivos, las que podían hacer uso en caso de despidos¹³⁷.

En definitiva, el desenlace del conflicto portuario cerraría un largo proceso de privatización portuario que no terminó con la dictadura, sino que continuaría con el advenimiento del Gobierno de Frei y su política de modernización neoliberal de los terminales costeros estatales. Finalmente, materializada con las concesiones de los frentes de atraque y con la clausura definitivamente de la ya debilitada relación entre la ciudad y el puerto.

Estableciéndose hacia el siglo XXI una actividad portuaria mucho más vinculada a los intereses de la economía neoliberal nacional, que deliberadamente decidía integrarse al comercio internacional. Dispuesta a participar del nuevo proceso de globalización comercial tras la caída del muro de Berlín y de los Socialismos reales. Con el propósito de rebajar lo más posible las tarifas operadas por nuevos servicios portuarios concesionados. En donde la tecnologización y la precarización laboral serán fundamentales para dotarla con la competitividad exigida tanto por la economía primario exportadora como por el comercio de importación nacional, cada vez más hegemonizado por el mercado de consumo metropolitano.

Por consiguiente, sería a fines de los 90` cuando el generalizado proceso de estancamiento económico - iniciado a mediados del siglo XX – se convierta en el escenario fundante del viraje de una ciudad, que fuera históricamente portuaria e industrial, hacia una ciudad proyectada patrimonial y culturalmente; tras conseguida su nominación por la Unesco, cuando el área histórica de Valparaíso fuera declarada Patrimonio de la Humanidad (2003).

¹³⁷ “Quedó solucionado conflicto portuario”, *Mercurio de Valparaíso*, 19 de Agosto de 1999.

Capítulo 3: La patrimonialización de Valparaíso: historia, actores, propósitos y tensiones.

3.1. Fundamentos del proceso de patrimonialización

En el año 2003 ocurriría el hito que consagraría el proceso de instalación de la temática patrimonial en la ciudad de Valparaíso: la declaratoria del denominado sitio histórico como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Sin embargo, esta nominación patrimonial respecto a un delimitado espacio de la ciudad, protegido por la convención internacional del patrimonio mundial cultural y natural (1972), no agotaría el avance de un proceso de patrimonialización que ha ido más allá de los límites determinados por el Estado chileno para el sitio histórico de Valparaíso. Es más, las premisas que han acompañado la trayectoria de la problemática patrimonial, han situado a la totalidad del espacio urbano como un territorio en disputa, donde las concepciones holísticas referidas al paisaje cultural, han permeado en el ethos de una ciudadanía local que se ha demostrado activa en defender los atributos arquitectónicos, urbanos, geográficos, sociales y culturales de Valparaíso. Activismo patrimonial que se ha erigido en contraposición con el desarrollo de otros intereses surgidos en la ciudad, relacionados principalmente con la industria privada inmobiliaria y portuaria, cuyos proyectos no han logrado conciliarse con los propósitos del paradigma patrimonial, desde que éste surgiera como preocupación pública hacia fines del siglo XX.

El origen primigenio de la temática patrimonial en Valparaíso nacería en el seno del ámbito académico, a través, del trabajo investigativo realizado por la entonces Facultad de Arte y Tecnología de la Universidad de Chile (Sede Valparaíso, posteriormente Universidad de Valparaíso), cuyo Departamento de Arquitectura y urbanismo sería influenciado por las transformaciones que había experimentado la disciplina arquitectónica europea durante la segunda mitad del siglo XX, cuando el paradigma moderno eclipsara ante las revolucionarias perspectivas de la disciplina, que enfatizaban en “reconocer la relación casa – hábitat para revalorar la relación objeto – entorno y reconocer el valor de los elementos pre-existentes”¹³⁸; en contraste con el prisma dominante que se había caracterizado en hacer y construir todo nuevamente.

La pionera en sentar las bases de este nuevo conocimiento sería la arquitecta Myriam Waisberg Izacson, quien “a partir de 1967, con una serie de estudios y proyectos de investigación (...) vino a consolidar el Curso de Arquitectura

¹³⁸ Gonzalo Abarca. “La gobernanza patrimonial. Apuestas y desafíos de un camino en construcción” (Conferencia presentada en la mesa 2 del Seminario “Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad. A 20 años de la inscripción Unesco. Balances y desafíos”, Valparaíso, 29 de Junio, 2023).

entregado por académicos de la Universidad de Chile, desde el año 1957”¹³⁹. Según su principal discípula, la arquitecta Cecilia Jiménez Vergara¹⁴⁰ – inicialmente ayudante de cátedra y subsiguientemente co-ejecutora de proyectos –, quien databa “desde 1976 que Weisberg venía dedicando sus estudios a la comuna, los que posteriormente fueron presentados a la Unesco”¹⁴¹, cuando se llevara a cabo el expediente técnico, entre 1998 y 2003, para postular a Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad. Sobre estos estudios, precursores y decisivos para la problemática patrimonial de Valparaíso, podemos hacer mención a las siguientes investigaciones: “La vivienda de fines del siglo XIX en Valparaíso” (1987); “Centros históricos de América Latina” (1990); “La arquitectura religiosa de Valparaíso” (1990); y “La traza histórico – urbana de Valparaíso” (1996)¹⁴².

Waisberg, sin duda, sería la responsable de los fundamentos epistemológicos de la postulación y, por cierto, de los discursos patrimoniales que han ido desbordando el lugar específico que fuera reconocido por la Unesco: el denominado “sitio histórico de la ciudad de Valparaíso”. Episteme que ha inspirado el desborde de los márgenes del sitio propiamente tal, posibilitando un proceso de patrimonialización expandido hacia el conjunto de la ciudad. Expresado en las diversas acciones, defensas y resistencias – algunas fallidas, otras exitosas – en contra de iniciativas e intereses que han puesto en peligro los fundamentos de este discurso patrimonial.

Si una serie de proyectos inmobiliarios despertaron la oposición de los barrios. Si una seguidilla de proyectos de rehabilitación del borde costero para fines ajenos al desarrollo portuario cayeron consecutivamente. Y en tanto, si el único proyecto de expansión portuaria, el T2, presentado por la Empresa Portuaria de Valparaíso, igualmente, resultara frustrado; se ha debido esencialmente al surgimiento de un discurso que ha concebido el desarrollo de la ciudad en el siglo XXI, solamente bajo estándares patrimoniales. Enraizados epistemológicamente tanto en la justificación del expediente que diera la inscripción de la Unesco como en las voces de los arquitectos que ejercieran influencia en los debates y agenciamientos regulatorios sobre la planificación de la ciudad hacia fines del siglo xx. Constituyendo la declaración del Sitio histórico de Valparaíso una consideración solamente nominal, ya que epistémicamente la ciudad propiamente tal, desde el inicio del discurso patrimonial consagrado en la aprobación del expediente, quedaría a merced de transformarse en objeto de la patrimonialización.

¹³⁹ Reseña histórica, Fondo Myriam Waisberg, Facultad de Arquitectura UV
<https://facultadarquitectura.uv.cl/fondo-myriam-waisberg/fondo-myriam-waisberg>

¹⁴⁰ Académica, y a la vez, funcionaria de la Municipalidad de Valparaíso a cargo del proceso de postulación del sitio histórico a Unesco (1998-2003)

¹⁴¹ “Académica y arquitecta analiza los diez años de Valparaíso Patrimonio de la Humanidad”, *Portal de noticias de la Universidad de Valparaíso*, 2 de Julio de 2013, <http://www.uv.cl/pdn/?id=5214>

¹⁴² Gonzalo Abarca. “La gobernanza patrimonial. Apuestas y desafíos de un camino en construcción” ...

Por lo tanto, la matriz conceptual de Waisberg, afín con el ideario de concebir a Valparaíso como una ciudad patrimonial en su conjunto¹⁴³ - en torno al concepto de “paisaje cultural”¹⁴⁴ -, estaría contenido en la noción de “traza urbana”. En su ensayo, “La traza urbana, patrimonio consolidado de Valparaíso”, publicado en 1995, plantearía a partir del estudio de 33 planos de una serie cartográfica del archivo nacional, la presencia de un proceso histórico iniciado en el siglo XVI y concluido a finales del siglo XIX, en donde “Valparaíso exhibe una trama urbana definida y estable, que en el siglo XX solo tiende a su densificación”¹⁴⁵. En donde el elemento geográfico asomaba como un “factor que va constituyendo desde la génesis una de las características que singulariza la historia urbana de Valparaíso en todo su desarrollo – siendo así –, la traza primitiva – afirmarí Waisberg - es el elemento auténticamente patrimonial que conserva Valparaíso, ya que la edificación ha ido sustituyéndose y, en cambio, la traza permanece. De hecho, no existen obras en pie anteriores al ciclo sísmico de 1822, mientras la traza se ha ido acuñando en un proceso que sobrepasa los cuatro siglos y medio de consolidación”¹⁴⁶.

Esta aproximación epistémica a la problemática patrimonial de Valparaíso, elaborada por la académica a lo largo de su trayectoria como investigadora, quedaría establecida en el epígrafe del primer expediente de postulación presentado a la Unesco, en 1998. Sin recibir mayores alteraciones cuando la municipalidad realice la entrega del segundo expediente (2002). Esta conceptualización acompañaría a la postulación hasta el final del proceso, cuando el sitio histórico fuera declarado Patrimonio de la Humanidad. No obstante, declarado oficialmente sobre una fundamentación teórica enquistada en el propio expediente, que sobrepasaba los márgenes físicos del denominado Sitio Histórico. El documento citaría desde un inicio: “Lo que corresponde destacar es el hecho que, aunque la edificación se va renovando con mayor o menor acierto, Valparaíso conserva su peculiar traza urbana, caracterizada por el diseño irregular, la dispersión de los centros históricos, la intimidad de los rincones, el despliegue de abruptas gradientes, la secuencia ininterrumpida de los cerros y quebradas que

¹⁴³ Esto porque “*Valparaíso no posee plano fundacional (...) no existe acta de fundación, como tampoco un plano generador de la ciudad. Es por eso que aquí no se da el caso de un barrio histórico fuerte, sino una dispersión de núcleos que han ido componiendo la fisonomía del puerto. La variedad de los emplazamientos condiciona la riqueza de expresión del conjunto y en ella reside la peculiaridad de la ciudad*”. En Myriam Waisberg, *La traza urbana, patrimonio consolidado de Valparaíso*, (Buenos Aires, Argentina: Centro internacional para la conservación del patrimonio, 1995), 3 – 15.

¹⁴⁴ Ver en Myriam Waisberg, “Breves referencias al concepto de Patrimonio arquitectónico en las últimas décadas” (conferencia presentada en seminario “Patrimonio y Gestión. Hacia el diseño de un modelo de gestión apropiado para Valparaíso”, Valparaíso, 20 al 22 de Octubre, 1999).

¹⁴⁵ Myriam Waisberg, *La traza urbana, patrimonio consolidado de Valparaíso*, (Buenos Aires, Argentina: Centro internacional para la conservación del patrimonio, 1995), 3 – 15.

¹⁴⁶ Myriam Waisberg, *La traza urbana, patrimonio consolidado de Valparaíso*, 10.

circundan la bahía”¹⁴⁷. Categóricas palabras que confirmaban que el proceso de patrimonialización, en su etapa de mayor agenciamiento institucional del Estado (1998 - 2003), forjaría un discurso, cuya naturaleza epistemológica, excedería desde la génesis de la postulación, el objetivo específico de declarar al determinado Sitio Histórico de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad. Demostrado desde el origen del discurso patrimonial en el énfasis puesto en las condicionantes topográficas que configuraron el espacio urbano de la ciudad: bahía, plan, cerros y anfiteatro. Haciendo del conjunto de la ciudad de Valparaíso su objeto patrimonial. Sobrepassando las fronteras operativas y nominales de la postulación, con la explícita justificación epistemológica contenida en el propio expediente. En particular, cuando señala, entre sus párrafos, que “los valores patrimoniales de la ciudad están contenidos en ella como un todo, y no en un sector específico”¹⁴⁸. Condicionando que toda acción patrimonial de la sociedad civil de Valparaíso, encuentre justificación en el discurso que se hiciera oficial el 2003, cuando la idea de paisaje cultural, lograra establecer un correlato en el ecosistema geográfico y urbano de la ciudad en su conjunto, y no meramente en el lugar específico que fuera reconocido por el Estado y la Unesco, con fines de gestión operativa. En definitiva, tanto las resistencias de defensa patrimonial como las declaraciones normativas de protección, se han ido expandiendo posteriormente por encima del mismo límite que fuera reconocido el 2 de Julio del 2003 por la Unesco, hasta llegar de cerro a mar y viceversa, a todos los puntos que componen la ciudad.

3.2. La instalación del patrimonio

Será a comienzos de los años noventa cuando surgirían las primeras propuestas sobre la temática patrimonial, provenientes desde la ciudadanía más ilustre que fuera convocada, por la Municipalidad de Valparaíso y su alcalde Hernán Pinto, para participar en la celebración del bicentenario del primer Cabildo realizado en la ciudad¹⁴⁹. Instancia concebida para que la comunidad organizada discutiera sobre el futuro de la ciudad, y las nuevas posibilidades de desarrollo que debían explorarse para revertir el estancamiento de las últimas décadas.

Según un estudio, realizado después del terremoto de 1985, se hacía imperativo desarrollar nuevas fuerzas productivas ya que “las inversiones portuarias por si solas no pueden tener un efecto importante en la economía de

¹⁴⁷ Myriam Waisberg, “*Valparaíso 1536 – 1986. Perspectiva histórica arquitectónica*” (Chile: Boletín regional de arquitectos de Chile A.G., 1987), en Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad. Expediente de postulación ante Unesco, 1998 (Valparaíso: Unidad Técnica del Patrimonio, Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 1998), 2.

¹⁴⁸ Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial Unesco, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N°70 (Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales, 2004), 31.

¹⁴⁹ Evento conmemorativo inspirado en el primer Cabildo realizado en Valparaíso en 1791

Valparaíso, sino que se necesita aplicar – dice el estudio - un enfoque de mayor alcance a los problemas de diversificación y desarrollo económico urbano”¹⁵⁰. Es decir, Valparaíso debía abandonar la monodependencia económica y social que había mantenido históricamente con la actividad portuaria. Las transformaciones tecnológicas, logísticas y jurídicas, introducidas durante el último tercio del siglo XX, habían impactado negativamente en el empleo portuario¹⁵¹. Se hacía imperativo, llegada la democracia, repensar en nuevas posibilidades que encaminaran el desarrollo de la ciudad hacia el nuevo siglo.

Para tales efectos, el Cabildo de 1991 plantearía una serie de mociones inéditas para la estructura económica tradicional de Valparaíso. Principalmente orientadas a fomentar el cuidado del patrimonio arquitectónico para el desarrollo futuro de la actividad turística. Siendo la conformada comisión industrial - turística, concluidas sus sesiones de trabajo, la más entusiasta en sugerir el turismo como ámbito para el desarrollo local, argumentando que “la industria turística en la actividad mundial es la tercera actividad generadora de riqueza – por lo tanto - Valparaíso debe recuperar su patrimonio cultural”¹⁵². Asimismo, personeros del Estado en materia turística, participantes de la comisión, declaraban “que Valparaíso es un patrimonio no sólo local y nacional, sino que también internacional, lo que obliga a mantenerlo y aún a fomentar sus características”¹⁵³. Lo que reflejaba la temprana intención, esbozada en dicho evento, de proyectar la preservación del patrimonio local como una actividad económica puesta al servicio del desarrollo turístico en torno a los valores patrimoniales de Valparaíso. Objetivo que sería compartido por la Comisión Cultural cuando señalaría como aspecto deficitario de la ciudad la “perdida de la capacidad de vender a Valparaíso como un producto”¹⁵⁴. Lo que permite visualizar los objetivos que representaría el cuidado del patrimonio tanto para las autoridades como para la comunidad organizada, reunida en el Cabildo.

Este discurso en ciernes sobre la recuperación del patrimonio adoptaría mayor fuerza hacia fines de 1993, con la formación del movimiento “Ciudadanos por Valparaíso”. Agrupación ciudadana surgida a partir de la polémica aprobación del anteproyecto para la construcción de una torre de 15 pisos, en el decimonónico edificio Blanco Encalada (1883); autorizado por la Dirección de Obras del Municipio de Valparaíso. Permiso de obras que buscarían revertir por considerarlo un “modelo totalmente ajeno al espacio urbano de Valparaíso”¹⁵⁵, que ponía en

¹⁵⁰ Estudio de los puertos de la V Región (Berget Int. Inecon para el MOP-Banco Mundial, 1985) en “Estrategias posibles de desarrollo económico urbano para la comuna de Santiago y Valparaíso”. (Seminario “Desarrollo económico y urbano en un sistema de gestión municipal descentralizada”, PUC, Abril 1990).

¹⁵¹ Proceso desarrollado en el capítulo anterior de la presente tesis: Atomización de la ciudad portuaria, p. 34.

¹⁵² “Valparaíso busca definición”, *Mercurio de Valparaíso*, 28 de Abril de 1991.

¹⁵³ Jorge Negrete, “Plantean iniciativas para el desarrollo de industrias”, *Mercurio de Valparaíso*, 24 de Abril de 1991.

¹⁵⁴ “Valparaíso busca definición”, *Mercurio de Valparaíso*, 28 de Abril de 1991.

¹⁵⁵ Necesidad de elaborar normas locales para regular e incentivar el desarrollo urbano. Un nuevo plano regulador para Valparaíso (Valparaíso: Ciudadanos por Valparaíso)

“juego nuestra identidad que no tiene otra base que su patrimonio”¹⁵⁶, sostenían desde el movimiento.

Integrado por abogados, arquitectos, historiadores y artistas, “Ciudadanos por Valparaíso” representaría una inédita defensa de la sociedad civil sobre los valores arquitectónicos mas históricos de la ciudad. Organizados para divulgar la importancia de la conservación del patrimonio, postulaban que la salvaguardia de las construcciones históricas, eran fundamentales para el desarrollo de Valparaíso y el de sus habitantes¹⁵⁷. Esto porque, según el “manifiesto” que redactaran para la defensa del patrimonio urbano, “la vocación de Valparaíso no es solo el puerto (actividad económica), sino también el turismo (actividad económico-cultural) el cual se basa fundamentalmente en su carácter urbano único”¹⁵⁸. Por lo que identificarían la preservación patrimonial como una preocupación indispensable para estimular la actividad turística. Siendo su eventual destrucción un peligro que debía ser prevenido mediante la reactualización del plan regulador, para “redefinir los cambios que conduzcan a la construcción de un Valparaíso como ciudad puerto y también como ciudad turística”¹⁵⁹.

De esta manera, “Ciudadanos por Valparaíso” ante la coyuntura abierta por la aprobación municipal del 29 de noviembre de 1993, que autorizaba demoler el edificio Blanco Encalada, decidirá instalar públicamente la necesidad de ajustar los instrumentos de planificación comunal, en función de una nueva estrategia basada en el desarrollo turístico de la ciudad. Y es mas, persistiendo la histórica definición de ciudad - puerto, los “Ciudadanos por Valparaíso” no dudarían en disputarle el mayor bien poseído por el puerto para expandirse en el futuro: el borde costero. Según las palabras del propio movimiento, “Valparaíso cuenta con un borde costero hasta hoy diseñado monofuncionalmente – por lo tanto – estamos en un momento adecuado para que Valparaíso rescate este borde para sus propios habitantes, solo entonces puede pretender recibir también turistas para este borde”¹⁶⁰.

No obstante, cabe destacar que detrás del discurso patrimonialista promovido por el movimiento, existían reconocidos intereses gremiales que permiten explicar la deriva asumida por dicho discurso en relación al desarrollo turístico que debía adoptar la ciudad. Su presidente, Raúl Alcázar - quien también encabezara la Cámara de Turismo y el Comité de Defensa del Patrimonio Arquitectónico -, era un empresario hotelero que había adquirido 4 casas de Cerro Alegre en el año 1992¹⁶¹. Inmuebles decimonónicos donde pretendía llevar a cabo una serie de

¹⁵⁶ Necesidad de elaborar normas locales para regular e incentivar el desarrollo urbano...

¹⁵⁷ Manifiesto por la defensa del patrimonio urbano de Valparaíso (Valparaíso: Ciudadanos por Valparaíso)

¹⁵⁸ Manifiesto por la defensa del patrimonio urbano de Valparaíso...

¹⁵⁹ “Ciudadanos por Valparaíso” quieren nuevo plan regulador para la ciudad”, *La Estrella*, 10 de Febrero de 1994.

¹⁶⁰ Necesidad de elaborar normas locales para regular e incentivar el desarrollo urbano...

¹⁶¹ Soy Valparaíso, Murió el Ciudadano Ilustre de Valparaíso Raúl Alcázar: empresario y dirigente del turismo, 5 de Diciembre de 2016

inversiones turísticas y culturales. En un lugar de alto valor patrimonial que había sido declarado zona típica por la Ley de Monumentos Nacionales en 1979. Carácter que le brindaba una oportunidad de negocio que consideraba “tanto o más rentable, que edificar cosas nuevas”¹⁶². Razón que causaría las motivaciones implícitas de su liderazgo en la oposición ejercida por la sociedad civil hacia el proyecto de demolición del edificio Blanco Encalada y, posterior construcción de una gran torre. La altura dañaría irreversiblemente la vista de los paseos Gervasoni y Atkinson: miradores de la bahía de Valparaíso, emplazados en el mismo lugar donde Alcázar escogería invertir durante los 90`.

Por lo tanto, el nacimiento de intereses vinculados a las potencialidades de la actividad turística, en torno a la patrimonialización de Valparaíso como eje estratégico para proyectar su desarrollo local, comenzarían a ejercer una progresiva presencia en los discursos y acciones emprendidos por la sociedad civil de la ciudad. Mancomunada con aquellas autoridades locales que percibían en el discurso patrimonial una oportunidad para constituir un nuevo relato para la ciudad, capaz de revertir el proceso de declive experimentado durante las últimas décadas. Representativo de esta articulación es la solicitud formulada a comienzos de 1994 por el propio Raúl Alcázar - en su calidad de presidente de la Cámara de Turismo - y el concejal Eugenio Trincado - presidente de la comisión de turismo del concejo municipal -, quienes plantearían, por causa del polémico proyecto aprobado en el edificio Blanco Encalada, la “necesidad de estudiar una legislación especial que regule la edificación en altura para Valparaíso”¹⁶³.

3.3. La institucionalización del patrimonio

Sin duda, el controvertido anteproyecto de una torre de 15 pisos sobre el histórico edificio Blanco Encalada aprobado por la Municipalidad de Valparaíso a fines de 1993, sería un punto de inflexión para la patrimonialización de la ciudad. Lo que había sido una de las conclusiones del “Cabildo para el Desarrollo de Valparaíso” (1991) aún no se había materializado en acciones que promovieran la adaptación de la regulación urbana hacia el cuidado del patrimonio histórico local.

El caso del edificio Blanco Encalada despertaría la acción de la sociedad civil representada en intereses que comenzaban a vislumbrar la importancia de la preservación de la arquitectura centenaria para el desarrollo futuro del sector turístico de Valparaíso. El patrimonio comenzaba a ser discutido mediática,

<https://www.soychile.cl/Valparaiso/Sociedad/2016/12/05/433665/Murio-el-Ciudadano-Ilustre-de-Valparaiso-Raul-Alcazar-empresario-y-dirigente-del-turismo.aspx>

¹⁶² “Al rescate de la elegancia porteña”, *El Mercurio de Valparaíso*, Agosto de 1996.

¹⁶³ “Solicitan estudiar legislación para construir en altura”, *La Estrella*, 13 de Enero de 1994.

académica y políticamente, tanto en la prensa escrita como en foros y corporaciones de interés económico y de representación política.

Por lo tanto, no es casual que en 1994 comenzara un proceso de debate e institucionalización de la temática patrimonial motivada por la mediática polémica del edificio Blanco Encalada. Ejemplo de aquello lo constituiría la jornada de balance de las ideas postuladas en el Cabildo de 1991, donde se reafirmarían los diagnósticos y se mejorarían las iniciativas - aún en ciernes - para el desarrollo de la problemática patrimonial¹⁶⁴. A su vez, se desencadenarían las declaraciones como “zona típica” del Pasaje Ross - lugar donde se emplazaba el mencionado edificio -; junto con la ampliación de los límites de la Plaza Aníbal Pinto; y el nombramiento del simbólico edificio Blanco Encalada¹⁶⁵ como Monumento Histórico. Tres declaraciones realizadas entre julio y agosto de 1994 mediante la Ley de Monumentos nacionales. Las que serían erigidas como una de las primeras acciones patrimonializadoras¹⁶⁶, a tres años de realizarse el “Cabildo para el Desarrollo”, cuando se instalara discursivamente la temática patrimonial como objeto de interés público sobre el devenir de la ciudad.

Igualmente, a propósito del discutido anteproyecto y la resistencia – ya analizada - ejercida por la sociedad civil, se iniciaría en 1994 un debate en torno a las normas que debían regular la edificación en altura de la ciudad. Para aquello la Municipalidad de Valparaíso, a través de la Dirección de Obras y haciendo uso de los instrumentos legales de intervención urbana dispuestos por la “Ley General de Urbanismo y Construcciones” (1976), decidió comenzar el estudio que finalmente derivaría en el denominado “Seccional¹⁶⁷ de Preservación de Vistas desde los Paseos Miradores”. Mecanismo que buscaba establecer normas de altura, de máximo 14 pisos, en los bordes de los cerros que abarcaban entre la Aduana y Plaza Victoria. Mientras que no había restricción para aquellas edificaciones que se construyeran entre Plaza Victoria y Avenida Argentina. Según declaraciones del alcalde Hernán Pinto, luego de que el consejo municipal ratificara el seccional en mayo de 1995, señalaría lo siguiente: “con esto se abre una puerta al fin positiva para aquellos empresarios que tienen interés en desarrollar proyectos habitacionales, pero que se han visto desalentados por las situaciones por todos conocidas”¹⁶⁸. Aludiendo directamente al desechado proyecto de edificación que fuera presentado por la Inmobiliaria Blanco Encalada e inmediatamente objetado

¹⁶⁴ Unidad Técnico-Municipal del Patrimonio de Valparaíso, 1996, Archivo Histórico Municipal de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso

¹⁶⁵ También conocido como Edificio Luis Cousiño.

¹⁶⁶ Después de 15 años de haberse declarado la última Zona Típica, correspondiente a los Cerros: Alegre, Concepción y Santo Domingo (1979); y 8 años de haberse nombrado el último monumento histórico de la ciudad: los galpones, maestranza y antigua tornamesa Estación Barón (1986).

¹⁶⁷ Disposiciones especiales para modificar las normas urbanas de sectores específicos de una ciudad.

¹⁶⁸ “Aprobadas normas en edificios en altura”, *El Mercurio de Valparaíso*, Mayo 1995

por organizaciones locales y concejales del municipio¹⁶⁹. Sin embargo, el tono de sus palabras denotaba las tensiones existentes sobre el curso que debía emprender el desarrollo urbano de Valparaíso y las necesidades e intereses que éste debía atender: ¿atenuar el déficit habitacional del plan con renovación urbana?; ¿preservar el patrimonio arquitectónico para el desarrollo turístico?; o bien, ¿proteger el patrimonio histórico para garantizar la armonía del hábitat y el bien común de la ciudad?

Para el “Comité de Ciudadanos por la Defensa de Valparaíso” el seccional presentado por la dirección de obras del municipio, representaba una acción aún insuficiente, ya que pretendía “solo preservar la visión a la bahía y el mar en los paseos miradores de Valparaíso”¹⁷⁰. Consigo negando la condición de “anfiteatro” que tenía la ciudad para acceder y ver el océano desde cualquier punto de sus cerros. O sea, en la protección de la ciudad como bien natural y cultural, - como afirmaba el arquitecto Juan Mastrantonio -, “está gran parte el futuro turístico de la ciudad, y en el día que terminen con esto, construyendo edificios de altura, nadie tendrá interés en venir a Valparaíso”¹⁷¹.

Perspectiva que era compartida por “Ciudadanos por Valparaíso”, quienes en continuidad con su anterior discurso contra la destrucción del edificio Blanco Encalada, discreparon del seccional de vistas y de la renovación urbana que éste autorizaría al permitir la edificación de una ciudad que estaría expuesta – decía su presidente -, “a la natural avidez de los intereses inmobiliarios que en su lógica (también natural) de máxima rentabilidad en el mínimo de tiempo, no entra en consideraciones tales como el bien común, el valor patrimonial del tejido urbano de Valparaíso, el respeto a la condición de anfiteatro sobre la bahía que la ciudad tiene, etc.”¹⁷². Reafirmando la premisa originaria del movimiento con respecto a un desarrollo urbano basado en la conservación y recuperación de los valores patrimoniales que componen la ciudad. Y en contradicción, con las miradas que habían planteado tanto el Alcalde Pinto como el Ministerio de la Vivienda sobre el carácter que debía asumir la renovación urbana. Más vinculada a la entrega de subsidios para el casco antiguo, mediante los programas habituales ofrecidos por el MINVU¹⁷³. Posiciones rechazadas por la organización ya que demostraban “una grave incomprensión cultural de la ciudad y sobre todo de las posibilidades que

¹⁶⁹ Entre las organizaciones detractoras destacamos la mencionada “Ciudadanos por Valparaíso y la Unión Comunal de Juntas Vecinales. Con respecto a los concejales, encontramos el rechazo ofrecido por Eugenio Trincado, Marisol Paniagua y Marina Huerta.

¹⁷⁰ “Discrepan con propuestas de seccional sobre vistas”, *El Mercurio de Valparaíso*, Agosto de 1995.

¹⁷¹ “Discrepan con propuestas de seccional sobre vistas”...

¹⁷² Jorge Coulon Larrañaga, “Ciudadanos por Valparaíso”, *El Mercurio de Valparaíso*, Abril de 1996.

¹⁷³ Subsidio de renovación urbana contemplado en el “Programa de Acción para el Desarrollo de la Ciudad de Valparaíso” presentado por el Gobierno de Eduardo Frei en Junio de 1995. Plan que en materia de desarrollo urbano también contemplaba el proyecto Inmobiliario Turístico en el borde mar de la ciudad, el Programa de Revitalización de los Ejes Transversales y un programa de recuperación de edificios de valor patrimonial de propiedad fiscal para desarrollar hoteles, museos, restaurantes, etc.

ella tendría si se apostara a su conservación y restauración”¹⁷⁴. En definitiva, en una preservación del patrimonio arquitectónico en función de la activación turística, que Ciudadanos por Valparaíso venían promoviendo para la ciudad.

Finalmente, el 4 de octubre de 1997, se promulgaría en el Diario Oficial la modificación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso (1984), “Seccional Preservación Vistas desde Paseos Miradores”, sin mayores ajustes en relación a la propuesta original emanada desde la Dirección de Obras de la Municipalidad de Valparaíso. Constituyendo, a pesar de las críticas recibidas por su estrecho margen regulatorio, un hito en materia de protección, en particular para las vistas de los paseos miradores, que ponía a la institucionalidad urbana en mayor sintonía con la perspectiva de resguardo de los valores urbanos e históricos, que comenzaría a dominar en las discusiones sobre desarrollo de la ciudad.

Casi simultáneamente, la Municipalidad determinaría llevar a cabo el Seccional Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica (1996), basándose en el fichaje de Edificios susceptibles a ser protegidos, realizado entre 1994 y 1995. Corresponde a uno de los primeros instrumentos de regulación urbana del país en integrar oficialmente el tema patrimonial a la planificación territorial¹⁷⁵. Desarrollado por la Dirección de Obras del Municipio, en estrecha colaboración con la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Valparaíso, buscaría la protección de “importantes edificios patrimoniales en zonas típicas expuestos a la demolición, a intervenciones indiscriminadas o a la construcción de obras nuevas ajenas al valor histórico urbano”¹⁷⁶.

Según la arquitecta encargada, Cecilia Jiménez, la “delimitación del estudio se basó en indicadores representados por las zonas típicas declaradas por el Consejo de Monumentos Nacionales en el sector del puerto desde la Plaza Aduana hasta la Plaza Aníbal Pinto”¹⁷⁷; entre las cuales encontramos: La Matriz, Plaza Sotomayor, Plaza Aníbal Pinto y los cerros Alegre y Concepción. Junto con la eventual inclusión de edificios aislados que podrían igualmente ser resguardados por dicho marco normativo.

El seccional sería promulgado el 10 de octubre de 1997, publicando en el Diario Oficial “la existencia de una zona con valores históricos-urbanos constituida por un cordón espacial continuo a pie de cerro no protegido (...) que forma parte de la traza original del Puerto que data desde los primeros asentamientos en el siglo XVI hasta su consolidación en una planta urbana unitaria a principios del siglo XIX”¹⁷⁸. Fundamentos de evidente sesgo académico, demostrativo de la influencia

¹⁷⁴ Jorge Coulon Larrañaga, “Ciudadanos por Valparaíso” ...

¹⁷⁵ Seccional “Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica”, Archivo Histórico Municipal de la Municipalidad de Valparaíso.

¹⁷⁶ “Categorías para la preservación de edificios históricos de Valparaíso”, *El Mercurio de Valparaíso*, 25 de Febrero de 1996.

¹⁷⁷ “Categorías para la preservación de edificios históricos de Valparaíso” ...

¹⁷⁸ “Aprueba modificación al Plan Regulador Comunal de Valparaíso, Seccional de Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica”, *Diario Oficial de la República de Chile*, 10 de Octubre de 1997.

que ejerciera la arquitectura como disciplina, imbuida en los discursos instalados sobre la importancia que podría significar el resguardo patrimonial en el destino de Valparaíso mediante los Planes Seccionales de vistas y de Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica¹⁷⁹.

Perspectiva que lograría penetrar en el ámbito de la administración municipal a manos de la arquitecta Cecilia Jiménez, discípula de la académica e investigadora patrimonial Myriam Waisberg, con quien desarrollarían gran parte de los argumentos del proceso de patrimonialización, tanto en sus roles y relaciones académicas “maestra-discípula”, consumadas tanto en la Universidad de Valparaíso como en la administración municipal cuando ejerciera Jiménez como funcionaria de la Dirección de Obras Municipales, y posteriormente, en la Unidad Técnica de Patrimonio. Departamento municipal que sería comisionado para llevar a cabo el expediente de postulación del sitio histórico de Valparaíso, para la obtención de la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

3.4. Derrotero de una declaración mundial

A medida que avanzaba la década, continuaban madurando las expectativas de las autoridades locales, en desarrollar la ciudad en virtud de nuevas actividades económicas no tradicionales, distintas a la histórica labor portuaria. Representativo de esto, sería la visión formulada respecto a Valparaíso del Diputado UDI, Francisco Bartolucci, quien resaltaba su “gran potencial cultural y turístico, campos en los cuales se puede transformarse en un centro de atracción”¹⁸⁰.

Mientras tanto, el alcalde Hernán Pinto volvería a convocar, hacia abril de 1995, y a modo de celebración del primer cabildo porteño, una nueva instancia de reflexión y propuestas: el ciclo de mesas redondas “Valparaíso: Ideas para realizar”. Encuentro que reinstalaba el tópico patrimonial en los debates sobre el desarrollo económico local, siendo la Mesa Redonda N°1, la más representativa de aquello. Tanto el nombre de la mesa: “Cultura, Turismo y Patrimonio” como sus problemáticas discutidas - “¿Cuáles son las ventajas comparativas de Valparaíso? ¿Cómo vincular estos aspectos al desarrollo?”¹⁸¹ -; manifestaban la intencionalidad cada vez más presente en los actores locales, de promover el patrimonio local como eje para el desarrollo económico de la ciudad hacia el cambio del nuevo siglo.

No obstante, será durante el desarrollo del Seminario Internacional de Arquitectura, organizado por la Universidad de Valparaíso en octubre de 1995, donde se levantaría por primera vez y públicamente, la idea de postular a la

¹⁷⁹ Esta ordenanza coincidiría con las zonas típicas del área histórica de postulación a la Unesco.

¹⁸⁰ “Bartolucci hizo llamado a colaborar por Valparaíso”, Mercurio de Valparaíso, Abril de 1995.

¹⁸¹ “Ciclo de mesas redondas en adhesión al aniversario del Cabildo porteño”, Abril de 1995.

ciudad de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Cuando los expertos invitados al encuentro académico se pronunciaron, en asamblea plenaria, para proponérselo al auditorio presente. Haciéndose público inmediatamente en informativos de prensa local, titulando: “Valpo. debe ser Patrimonio de la Humanidad. Especialistas chilenos y extranjeros reunidos en la ciudad postularán idea ante la Unesco”¹⁸². Una iniciativa que fuera planteada por el experto cubano, Daniel Taboada, quien recomendaría poner en marcha un plan de patrimonialización de la ciudad, como etapa previa para la realización del proceso de inscripción a la Unesco. ¿Cómo? Según, Taboada, mediante la denominación de determinadas zonas de Valparaíso como Monumentos Nacionales¹⁸³.

Asimismo, mas voces académicas estarían también presentes durante el desarrollo de la actividad. Visibilizando las diferentes problemáticas y desafíos por resolver en materias patrimoniales. Entre ellos, Pablo Mondragón, arquitecto y presidente de la comisión organizadora, quien en la inauguración de las jornadas denunciaría la “situación particularmente difícil en lo que se refiere a la mantención y preservación de sus valores (...) debido al aletargamiento que padece la ciudad”¹⁸⁴. A su vez, advirtiendo la ausencia de conocimiento acerca de “qué es lo que constituye el patrimonio de las ciudades – precisando que en éstas – a veces habrá algo tan tangible como un edificio, otras algo tan intangible como las características propias de un trazado”¹⁸⁵. Apuntando a los elementos que paulatinamente comenzaran a constituir el imaginario conceptual sobre la condición patrimonial de Valparaíso, permeado desde la academia hacia las principales instancias de administración política de la ciudad; consecuencia directa de las redes académico/administrativas forjadas en el seno de la Municipalidad de Valparaíso, durante la segunda mitad de los 90`.

En tanto, el propio Daniel Taboada, arquitecto y profesor del Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología de la Habana, plantearía la necesidad de “aprender a sacarle partido al patrimonio como un atractivo”¹⁸⁶. Aunque estuviera, incluso, siendo amenazado por las fuerzas destructivas de la economía de mercado: “hay que mantener, reciclar el patrimonio, y conservar la esencia, la fisonomía y espíritu de la ciudad”¹⁸⁷. Fundamental para el ejercicio de la actividad turística, en tanto, ésta, garantiza el resguardo del patrimonio de la ciudad mediante “todos los servicios gastronómicos, hoteleros y cobros en los museos

¹⁸² Portada Mercurio de Valparaíso, 13 de Octubre de 1995.

¹⁸³ “Valparaíso, debe ser patrimonio de la Humanidad, *Mercurio de Valparaíso*, 13 de Octubre de 1995.

¹⁸⁴ “La preservación urbana de Valparaíso está en crisis”, *Mercurio de Valparaíso*, Octubre de 1995.

¹⁸⁵ “La preservación urbana de Valparaíso está en crisis”...

¹⁸⁶ “Al rescate de la memoria urbana”, *Mercurio de Valparaíso*, Octubre de 1995.

¹⁸⁷ “Al rescate de la memoria urbana”...

que cancelan un impuesto destinado a la restauración”¹⁸⁸, como ocurre con el caso cubano.

Sin embargo, la principal proposición del Seminario será recibida de forma ambigua por la máxima autoridad local, Hernán Pinto. Quien, por un lado, señalaba con interés que algunos miembros del Consejo Municipal venían explorando la posibilidad de postular a la Unesco. Mientras que, paralelamente, también aseveraba “que no todo es patrimonio – sino – hay que recordar que en la ciudad de La Habana sólo una parte fue declarada como digno de preservar”¹⁸⁹. Declaraciones que recordaban sus explícitas diferencias con aquellos actores que promovían la patrimonialización de toda la ciudad, durante las mediáticas polémicas del edificio Blanco Encalada y del seccional de vistas para miradores, discutidos en 1994.

Las suspicacias del Alcalde Pinto con respecto a la patrimonialización de la ciudad como tal, como sugerían los expertos del seminario, radicaban fundamentalmente en la ausencia de un marco normativo que permitiera la sostenibilidad del resguardo patrimonial. Según Pinto, no hay “instrumento que nos ayude a mantener, preservar o dar la dignidad que les corresponde (...) y lo que es peor, terminan convirtiéndose en pesadas cargas para quienes son los dueños de esos inmuebles”. Sus sospechas serían sumamente elocuentes con lo que posteriormente sucedería en el proceso de patrimonialización, una vez conquistada la nominación de la Unesco, al decir “pues no basta con otorgar los honores, sino que también dar la posibilidad para que éstos se mantengan (...) en este momento no hay carga más grande para un municipio o particular que se le confiera el dudoso honor de que una zona o propiedad se constituya en patrimonio nacional”¹⁹⁰.

Sin mayores ambigüedades, serían las declaraciones del Obispo Jorge Medina, quien criticaría la propuesta del Seminario que Valparaíso sea declarada Patrimonio de la Humanidad. Relativizando los efectos del turismo patrimonial en una ciudad con enormes problemas de pobreza para quienes la habitan. “No sé qué pensarían esas personas si leyeran un día que sus cerros han sido declarados Patrimonio de la Humanidad, tal vez se preguntarían ¿de qué humanidad?”¹⁹¹. Según Medina, Valparaíso requiere de un “diagnostico objetivo y no nostálgico, (...) una política de incentivos que haga interesante invertir para progresar”¹⁹².

No obstante, ni las vacilaciones ni las críticas de ciertos actores, serán capaces de interrumpir la continuidad del proceso de patrimonialización e

¹⁸⁸ “Desarrollo puede afectar el patrimonio urbanístico”, *Mercurio de Valparaíso*, 18 de Octubre de 1995

¹⁸⁹ “Alcalde considera positivo dar a Valpo el rango de Patrimonio de la Humanidad”, *Mercurio de Valparaíso*, Octubre de 1995.

¹⁹⁰ “Alcalde considera positivo dar a Valpo el rango de Patrimonio de la Humanidad”...

¹⁹¹ “No creo que NU pueda conservar Valpo”, *Mercurio de Valparaíso*, Octubre de 1995

¹⁹² “No creo que NU pueda conservar Valpo”...

institucionalización de éste. Las acciones referidas a posicionar la temática patrimonial como eje protagónico en el desarrollo de la ciudad, seguirán su curso. Ejemplo de aquello, será la firma establecida en el Protocolo de Amistad y Cooperación entre la Municipalidad de Valparaíso y el Ayuntamiento de Barcelona, a fines de 1995. Particularmente, con la Agencia del Paisaje Urbano del ayuntamiento, quienes concluida su visita a Valparaíso recomendarían como “de una gran ayuda para el proyecto de revitalización de la ciudad la declaración de Patrimonio de la Humanidad, de los ascensores de Valparaíso”¹⁹³.

Entre los aspectos relevantes que la municipalidad pretendía aprovechar de la asesoría solicitada al Ayuntamiento de Barcelona, habían tres que constituían objeto del mayor interés para los actores municipales: 1) la protección y mejoramiento del paisaje urbano; 2) la recuperación del casco histórico; y 3) la ordenación del Borde costero¹⁹⁴. La municipalidad requería aprender de la experiencia de Barcelona, por ende, requería tener conocimiento del plan de recuperación del casco antiguo de Barcelona, “para confrontar situaciones de similar origen, propias de las ciudades-puertos para dar solución a la problemática urbana de desarrollo versus conservación de su patrimonio”¹⁹⁵. A su vez, el municipio solicitaría estudiar el “Plan de las Costas” propuesto por Barcelona, para encontrar soluciones aplicables al borde costero de Valparaíso: “frente que desarrollado permitirá revitalizar nuestra ciudad”¹⁹⁶.

Ad portas de finalizar la década, llegaría el momento que marcaría el inicio de la consagración de la institucionalización del proceso de patrimonialización de Valparaíso, cuando el Consejo de Monumentos Nacionales, en 1997, decidiera comunicarse con la Municipalidad para oficializarles la noticia de postular el patrimonio histórico de la ciudad como Sitio del Patrimonio Mundial¹⁹⁷. Propuesta que sería rápidamente ratificada por el Consejo Municipal, el 6 de enero de 1998, junto con la designación de la arquitecta Cecilia Jiménez, funcionaria de la Dirección de Obras, elegida por el Consejo para dirigir los trabajos e informes necesarios para poner en marcha el proceso de la postulación a la Unesco. Sin embargo, para agilizar las tareas administrativas de la postulación, el Municipio decidirá crear en marzo del 98, la Unidad Técnica del Patrimonio. Oficina dependiente del alcalde, cuyas funciones estarían estrictamente relacionadas con la preparación del expediente y de todos los antecedentes necesarios para gestionar la postulación exitosamente. Junto con proveer el soporte técnico solicitado para la ejecución del Programa Barcelona y del plan de recuperación de

¹⁹³ Ferran Ferrer, Agencia del Paisatge Urba, Barcelona, 1996. Archivo Histórico Municipal, Municipalidad de Valparaíso.

¹⁹⁴ Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Asesoría solicitada ayuntamiento de Barcelona, Archivo Histórico Municipal de la Municipalidad de Valparaíso.

¹⁹⁵ Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Asesoría solicitada ayuntamiento de Barcelona...

¹⁹⁶ Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Asesoría solicitada ayuntamiento de Barcelona...

¹⁹⁷ Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial Unesco, Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie N°70 (Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales, 2004), 15.

edificios, monumentos y espacios públicos, presentes entre la plazuela Turri y plaza Aníbal Pinto¹⁹⁸.

La Unidad Técnica del Patrimonio conducida por la arquitecta Cecilia Jiménez, será la responsable de articular los convenios de cooperación técnica con las universidades regionales con el fin de sustentar teórica y técnicamente el expediente de postulación. Por ejemplo, con la Universidad de Valparaíso se buscaría que ésta estableciera las pruebas de autenticidad e integridad del lugar; una visión urbana-arquitectónica de la historia y desarrollo de Valparaíso y del sector a proponer; y un informe sobre el actual estado en que se encontraba la conservación del lugar. En tanto, con la Universidad Católica de Valparaíso, la municipalidad le demandaría que determinara cuánto podría afectarle al sitio, las presiones del medio ambiente y la llegada masiva de turistas a la ciudad. Mientras tanto, la Universidad Técnica Federico Santa María debería aportar con la cartografía y planimetría del lugar¹⁹⁹. De igual modo, la Unidad Técnica de Patrimonio se encargaría de encauzar las políticas sectoriales del Consejo de Monumentos Nacionales, Seremi-Minvu, Seremi-Mop y Sernatur, con el fin de compatibilizarlas en función de la recuperación del patrimonio de la ciudad.

Con respecto a las gestiones diplomáticas hechas para oficializar la postulación a la Unesco, el Consejo de Monumentos Nacionales se comunicaría, en junio de 1998, con el Ministerio de Relaciones Exteriores para informar sobre su decisión de postular a Valparaíso en la Lista tentativa del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la Unesco. El gobierno de Chile presentaría la inscripción ese mismo año mediante la llamada Lista Tentativa, compuesta por 18 Sitios de valor geográfico, histórico y cultural para el país, donde Valparaíso representaría la principal prioridad para el Estado entre todos los lugares que presentaría. Al año siguiente, finalmente, el Gobierno haría la entrega del expediente de postulación a la Unesco, posteriormente retroalimentado con una serie de observaciones sobre el contenido del expediente, realizadas por Icomos²⁰⁰, organismo asesor de Unesco en asuntos patrimoniales.

En el informe de Icomos, se hacía reconocimiento de la “continua respuesta al paisaje, la mantención del anfiteatro natural de su emplazamiento, la mezcla de diferentes tipos de edificaciones, y la persistencia de los rasgos urbanos característicos”²⁰¹ que la convierten en una ciudad única en Latinoamérica. Sin embargo, el organismo asesor también formularía observaciones negativas, como: 1) insuficiencia en los criterios de justificación del valor universal del bien; 2) necesidad de un plan de gestión y conservación del patrimonio que sea

¹⁹⁸ 4 de Marzo 1998, Decreto Municipal Nº 215, Archivo Histórico Municipal, Municipalidad de Valparaíso.

¹⁹⁹ Unidad Técnica de Patrimonio, *Nominación de Valparaíso Patrimonio de la Humanidad 1998* (Chile: Municipalidad de Valparaíso, 1998)

²⁰⁰ Organización no gubernamental de carácter internacional que asesora a Unesco en materias patrimoniales.

²⁰¹ Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial/Unesco, Resumen Informativo (Valparaíso: Consejo de Monumentos Nacionales e Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2002), 4.

sustentable; 3) inexistencia de un sistema de incentivos económicos para la mantención, restauración, rehabilitación y gestión del patrimonio; 4) presencia de edificaciones que han dañado la integridad de los barrios patrimoniales; y 5) ausencia de un plan global de turismo, educación y recreación en torno al patrimonio²⁰². En consecuencia, el gobierno ante estos reparos, adoptara la decisión de solicitarle a Unesco la suspensión de la tramitación del expediente, con el fin de poder incorporar las observaciones planteadas por Icomos. Petición que sería aceptado y alentado por la propia Unesco e Icomos, quienes además recomendaban reducir el área a declarar como Patrimonio de la Humanidad, para que las acciones por resolver y emprender, tuvieran un mayor grado de eficiencia en un lugar que pudiera ser mas controlado.

Siendo así, para llevar a cabo la mejora del expediente y cumplir con aquellas observaciones señaladas por Icomos, la Municipalidad optaría por constituir 3 equipos deliberantes y operativos:

1) **Comité Directivo:** responsables de adoptar las decisiones relevantes para la obtención de la declaratoria Unesco. Integrada por el Intendente, alcalde, Director de Política Multilateral de la Cancillería, Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales y el Asesor Presidencial de Cultura.

2) **Comité Ejecutivo:** responsables de agregar los nuevos antecedentes al expediente de postulación, reformulado aquellos elementos técnicos y de gestión pertinentes para fortalecer el informe. Compuesto por la Unidad Técnica del Patrimonio del Municipio, el Minvu y Seremi correspondiente, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Publicas (nacional y regional), el Colegio de Arquitectos y el Consejo de Monumentos Nacionales.

3) **Comité asesor:** responsables de apoyar y orientar las tareas del comité ejecutivo en el fortalecimiento de la postulación, en materias relacionadas de gestión, conservación, incentivos y coordinación con las políticas publicas formuladas para la nominación, así como con el sector privado. Con la participación del Seremi-Minvu; representante de la Municipalidad; Consejo de Rectores de la Universidad de la Región; Cámara de Comercio y Turismo de Valparaíso; Corporación de Desarrollo de Valparaíso, Cámara Chilena de la Construcción, Centro de Estudios Regionales, Empresa Portuaria de Valparaíso, Fundación Valparaíso, Movimiento Ciudadanos por Valparaíso, Museo La Sebastiana y la Gobernación Provincial de Valparaíso²⁰³.

En contraste con la experiencia del primer expediente, centrada en la gestión exclusiva del municipio como actor principal de la postulación, la nueva estrategia involucraría la participación de actores tanto locales como nacionales. Asimismo, la decidida labor del gobierno central en materia cultural y patrimonial, asumida la presidencia de Ricardo Lagos (2000-2006), fortalecería aún más la candidatura del

²⁰² Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial/Unesco...

²⁰³ Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial/Unesco...

sitio histórico de Valparaíso. La cual recibiría un fuerte impulso cuando el gobierno decidiera anunciar el denominado Plan Valparaíso²⁰⁴ (2001), junto con la ratificación del Congreso Nacional sobre la propuesta del Gobierno para que la ciudad se convirtiera en la sede de la institucionalidad cultural del país (2003).

Asimismo, la patrimonialización de los inmuebles históricos de la ciudad experimentaría un crecimiento sustancial durante el lapso temporal de la postulación a la Unesco (1998-2003). Situación que contrasta con el dilatado tiempo que implicaría una no despreciable cantidad de edificios o monumentos decimonónicos (18) que fueran declarados monumentos nacionales, desde 1938 hasta 1986. Proceso que sería acelerado considerablemente en los 90`, desde la protección del Edificio Blanco Encalada (1994), y en las sucesivas declaratorias posteriores, preparativas para sostener la postulación de Valparaíso hasta el año 2003, cuando sea oficialmente nombrada su área histórica como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Monumentos Nacionales²⁰⁵ de Valparaíso, Área Histórica y Zona de Amortiguación

Nombre	Categoría de Protección	Año
Fuerte Esmeralda	Monumento Histórico	1938
Castillo San José	Monumento Histórico	1963
Iglesia La Matriz	Monumento Histórico	1971
Entorno Iglesia La Matriz	Zona Típica	1971
Torre Reloj Estación Barón	Monumento Histórico	1972
Antigua Aduana de Valparaíso	Monumento Histórico	1976
Edificio Óptica Hammersley	Monumento Histórico	1976
Entorno Plaza Aníbal Pinto	Zona Típica	1976, 1989, 1994
Ascensor Polanco	Monumento Histórico	1976
Palacio Ross	Monumento Histórico	1976
Ex Palacio de Intendencia	Monumento Histórico	1979
Plaza Sotomayor Muelle Prat	Zona Típica	1979, 1982
Iglesia Anglicana San Pablo	Monumento Histórico	1979
Cerros Alegre, Concepción y Santo Domingo	Zona Típica	1979
Palacio Baburizza	Monumento Histórico	1979

²⁰⁴ Programa de reactivación económica para la alicaída ciudad de Valparaíso. Fundado en la premisa de que el estancamiento de la ciudad se debía a una “sobredependencia” de ésta con respecto al puerto, por ende, se requerían desarrollar nuevos sectores productivos. Entre sus propuestas más destacadas estaría la apertura del borde costero, la rehabilitación patrimonial, la revitalización del casco histórico, reafirmar su condición de ciudad universitaria y el desarrollo de un polo de alta tecnología. En fin, un proyecto de ciudad postindustrial orientado al desarrollo del turismo, servicios asociados a éste e industrias culturales, del conocimiento y tecnología.

²⁰⁵ Protegidos por el Estado bajo el amparo de la Ley 17288 de Monumentos Nacionales. Cuyas categorías aplicadas mayoritariamente en Valparaíso corresponden a las de Monumento Histórico: lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular; y la de Zona Típica: poblaciones o lugares de aspecto típico y pintoresco de interés público.

Palacio Lyon	Monumento Histórico	1979
Iglesia y Convenio San Francisco	Monumento Histórico	1983
Galpones, Maestranza y antigua tornamesa Estación Barón	Monumento Histórico	1986
Edificio en Crucero Pasaje Ross	Monumento Histórico	1994
Sector Pasaje Ross	Zona Típica	1994
Ascensores de Valparaíso²⁰⁶	Monumento Histórico	1998
Ampliación Cerros Alegre y Concepción	Zona Típica	1999
Área Histórica de Valparaíso²⁰⁷	Zona Típica	2001
Zona de Amortiguación²⁰⁸	Zona Típica	2001

Fuente: elaboración propia, Archivo Histórico Municipal de Valparaíso

En definitiva, luego del fracaso del primer expediente de postulación (2000), que estimulara el aumento en los esfuerzos de autoridades nacionales y locales, se volvería a presentar, a comienzos del 2002, un remozado expediente con los nuevos antecedentes recogidos de las observaciones realizadas por el informe de la experta argentina de Icomos, María de las Nieves Arias Incollá. Segundo expediente que finalmente sería preseleccionado favorablemente por el Centro del Patrimonio Mundial de la Unesco, dándose inicio a la siguiente etapa del proceso de postulación: la visita de la evaluadora de Icomos, la brasileña, Adriana Castro.

El informe elaborado por Castro ofrecería una interesante interlocución con actores protagónicos del proceso de patrimonialización, cuyos discursos y acciones habían madurado hacia la conversión de la temática patrimonial como el eje estratégico para el desarrollo de Valparaíso, en el siglo XXI. Por ejemplo, después de dos años del frustrado primer expediente, la ciudad contaría con un programa especial elaborado por el gobierno central para conseguir la anhelada reactivación económica, denominado Plan Valparaíso (2001). Proyecto que nace - según Alfonso Salinas, su Director de Proyectos - desde el reconocimiento que “el gran capital de Valparaíso era la ciudad misma y en torno a ella había que aprovechar el potencial económico que de ahí se desprendía y que tenía que ver, básicamente, con el turismo, las universidades, el tema cultural, bohemio, y la apuesta de desarrollo de nuevas tecnologías”²⁰⁹. Premisa surgida a partir del categórico diagnóstico ofrecido por la Comisión Plan Valparaíso cuando arribara a la ciudad para poner en marcha su programa de intervención: “la relación de

²⁰⁶ Catorce ascensores: Barón, El Peral, Reina Victoria, San Agustín, Florida, Mariposas, Monjas, Artillería, Cordillera, Concepción, Larraín, Espíritu Santo, Villaseca y Lecheros.

²⁰⁷ Compuesta por una ampliación de las Zonas Típicas Plaza Sotomayor y Cerros Alegre y Concepción; declara las de Plaza Echaurren y calle Serrano, Sector Bancario de calle Prat y Cerro Cordillera

²⁰⁸ Integrada por la ampliación de las Zonas Típicas Entorno de la Iglesia La Matriz, Plaza Sotomayor y Cerros Alegre y Concepción; además, se declara las de Quebrada Márquez y Cerro Cordillera.

²⁰⁹ Juan Pablo Sáez, “Plan Valparaíso. Un esfuerzo a la deriva”, Ciudad/Arquitectura, Septiembre, Octubre, Noviembre 2004, 32.

dependencia entre la ciudad y el puerto debe ser superada – por lo que ésta - requería desarrollar motores económicos adicionales”²¹⁰.

En lo particular, la representante de Icomos, tras reunirse con el Secretario Ejecutivo, Iván Valenzuela, y escuchar los objetivos del Plan Valparaíso, destacaría la iniciativa, pero planteando algunas interrogantes que, según ella, no serían satisfactoriamente respondidas por Valenzuela. ¿Hay un Plan Regulador de toda la comuna que se esté preparando para que las actividades que se generan a partir de este Plan no surjan sin una planificación que las acoja en forma debida?²¹¹. Pregunta formulada por la experta alusiva a la necesidad de generar un marco normativo urbano que permitiera la ejecución satisfactoria de las propuestas que dicho plan gubernamental buscaba aplicar para la ciudad.

Igualmente, la asesora de Unesco, se reuniría con más actores relevantes del proceso, como la arquitecta, profesora y asesora, Myriam Waisberg; y la arquitecta, profesora y funcionaria de la municipalidad de Valparaíso, Cecilia Jiménez; con quienes trabajaría en torno a las tipologías arquitectónicas que sustentaban la postulación de la ciudad y su sitio histórico. Asimismo, iba a compartir encuentros con funcionarios de distintas reparticiones gubernamentales, sean éstas, centrales, regionales y comunales: Minvu, Mop, Consejo de Monumentos Nacionales, Corfo, Sernatur, Epv, etc. O sea, con la institucionalidad del Estado en su conjunto y en sus diferentes niveles. Tal cual habían sugerido las observaciones del primer informe de Icomos, fundamentales para concitar el compromiso del Estado para conseguir el objetivo de ingresar a Valparaíso en la lista del Patrimonio Mundial.

En efecto, los distintos ejes que convocaron las reuniones de trabajo entre Adriana Castro y los actores del proceso de postulación: Plan Valparaíso; tipologías arquitectónicas; definición de zonas de postulación, criterios y normativa; gestión del Área Histórica; comité ejecutivo; y gestión del borde costero; forjarían sus recomendaciones finales: 1) transformar el Plan Valparaíso en un Plan Maestro de toda la ciudad que la encamine al cumplimiento de los proyectos de dicho Plan; 2) actualizar el Plan Regulador de la Comuna para encauzar la planificación urbanística y estratégica general en función de los nuevos proyectos de desarrollo; 3) elaboración de Seccional con nueva y ampliada Zona de Conservación Histórica, más allá de la actual área de postulación, Zona Típica y Amortiguación; 4) mayor participación, educación, difusión; 5) Plan Maestro para las zonas de postulación y amortiguación, que defina, coordine y permita controlar, las acciones, proyectos que aseguren la conservación del bien

²¹⁰ Juan Pablo Sáez, “Plan Valparaíso. Un esfuerzo a la deriva”...

²¹¹ Visita Arquitecta Sra. Adriana de Castro, *Informe evaluadora Icomos Brasil*, para Expediente Postulación de Área Histórica de Valparaíso como Sitio de Patrimonio Mundial, Agosto 2002, en Archivo Histórico Municipal de Valparaíso

postulado; y 6) solicitar variables de investigación histórica y arqueológica a las autoridades del Puerto de Valparaíso²¹².

En suma, las sugerencias de la experta de Icomos, en su calidad de arquitecta, no serían más que la visión académica presente entre los arquitectos locales, que ya venían representando discursivamente a Valparaíso desde su dimensión patrimonial más integral, donde los elementos físico-espaciales referidos a cerros, vistas, pendientes, plano y mar, se entremezclaban con aquellos de carácter construido como inmuebles e hitos urbanísticos; junto con elementos intangibles vinculados a costumbres, tradiciones, gente, etc. Mirada reflejada en las apreciaciones de Castro cuando afirmaba que, “si bien el límite fue ajustado por recomendación de Unesco, está claro que no coincide con el límite real en terreno. El área de valor se advierte que tiene mayor extensión”²¹³. Lo cual hacía manifiesto la ponderación de los actores internacionales sobre la condición de “paisaje cultural” de Valparaíso, compartida, a su vez, por los círculos académicos locales, y cierta sociedad civil organizada; quienes venían promoviendo sistemáticamente, desde la década anterior, la idea de que cada elemento presente en Valparaíso era la condición sine qua non de los demás, por lo tanto, constitutivos de su valor patrimonial integral.

Continuando, en enero del 2003, se llevaría a cabo la visita oficial del Director General de la Unesco, Koichiro Matsuu, quien llegaría a la ciudad de Valparaíso por invitación del Ministerio de Educación (cartera rectora del Consejo de Monumentos Nacionales). Sobre su visita, Matsuu, señalaba su convencimiento “de que Valparaíso tiene los méritos para estar inscrito en el Patrimonio de la Humanidad”²¹⁴. Sin embargo, esta visita no era más que una cita protocolar entre dos organismos institucionales: el Estado chileno y la Unesco. En cambio, la opinión relevante que realmente debía considerarse, seguía siendo lo que definiría Icomos en relación a su visita y estudio del segundo expediente de postulación. Decisión que finalmente se daría a conocer en mayo del 2003, cuando Icomos se inclinó favorablemente en recomendar a la Unesco la inclusión de Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial.

Finalmente, el 2 de Julio del año 2003, en la 27ª Reunión del Comité del Patrimonio Mundial, realizada en París, la Unesco nominaría un Sector del Área Histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad. Nombramiento, amparado en el criterio iii) de valor universal de bienes culturales, escrito en la Convención del Patrimonio Mundial de la Unesco, y fundamentado en que “Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización

²¹² Visita Arquitecta Sra. Adriana de Castro, *Informe evaluadora Icomos Brasil...*

²¹³ Visita Arquitecta Sra. Adriana de Castro, *Informe evaluadora Icomos Brasil...*

²¹⁴ “De paso por la ciudad”, *Mercurio de Valparaíso*, 21 de Enero de 2003.

de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica”²¹⁵.

²¹⁵ Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial/Unesco, Resumen Informativo (Valparaíso: Consejo de Monumentos Nacionales e Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2002), 17

Conclusiones:

A modo de conclusión es posible afirmar que tanto la bibliografía como las fuentes analizadas en la presente tesis, reconocen explícitamente que el agotamiento de la estructura económica exhibida por Valparaíso a finales del siglo XX, fue debido a la descomposición de su complejo productivo más histórico: la industria y el puerto. Las dos vocaciones productivas que habían posibilitado la etapa de auge de la ciudad entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX. Las que ad portas del nuevo siglo XXI, quedaban casi extinguidas por causa del proceso de transformaciones político, económico y tecnológico, acaecido en la Dictadura cívico-militar tras el golpe de Estado de 1973, que afectaran tanto a la actividad industrial como a la portuaria, en su relación con la ciudad.

En segundo lugar, el proceso de desindustrialización de Valparaíso no parte con la instalación del neoliberalismo impuesto en Dictadura, pero sí se consolida irreversiblemente a causa de la política económica establecida por ésta. No obstante, la industria local venía en retroceso desde el anterior modelo de sustitución de importaciones, que paradójicamente desincentivaría el desarrollo de la manufactura de Valparaíso, trasladando el eje del desarrollo nacional industrial hacia Santiago. En tanto, restablecida la apertura comercial hacia el exterior, lo que había sido estímulo en el pasado para la instalación de industrias cercanas al puerto, dejaba de serlo con la reapertura neoliberal, debido al proceso de transformación en curso de la logística portuaria tras la invención del contenedor. Lo que permitiría, sumado a la desindustrialización estimulada por las racionalidades del modelo hegemónico, consolidar el éxodo industrial que venía desarrollándose desde la ISI en torno al gran mercado de consumo de Santiago.

En tercer lugar, la consolidación de la modernización neoliberal de los puertos chilenos durante el Gobierno de Eduardo Frei-Ruiz Tagle (1994-2000) consagraría un proceso de privatización de las funciones e infraestructura portuaria iniciado en Dictadura. La reafirmación de la política de libre comercio de las autoridades concertacionistas, avalada por los tratados de libre comercio suscritos con importantes economías del mundo durante la década del 90`, motivaría la necesidad de intervenir la propiedad en la gestión de la infraestructura portuaria, con el propósito declarado de aumentar la eficiencia de ésta. Cuya competitividad portuaria se llevaría a cabo mediante la adaptación de las innovaciones tecnológicas ofrecidas por la actividad portuaria mundial; y, asimismo, mediante las condiciones jurídicas impuestas en Dictadura - y continuadas en democracia - que alentaron la privatización de la administración y la precarización laboral del trabajo portuario. Contexto determinante en la ruptura de la histórica relación económica, social y cultural, que había mantenido la ciudad de Valparaíso con su

puerto, por más de un siglo. Igualmente, eclipsada por una actividad portuaria atomizada debido al crecimiento del Puerto de San Antonio, convertido paulatinamente, desde finales de los 90`, en el eje del desarrollo portuario del futuro, por obra tanto del centralismo santiaguino como por las lógicas de la modernización neoliberal.

En cuarto lugar, el proceso de deterioro en las condiciones económicas de Valparaíso, generalizado a finales del siglo XX, permitirá la formulación de diagnósticos sobre el declive estructural en que yacía la ciudad desde hace décadas; junto con la emergencia de discursos tendientes a buscar nuevas formas para enfrentar el estancamiento de Valparaíso camino al siglo XXI. Siendo este escenario de crisis, el contexto histórico que posibilitaría el surgimiento del discurso patrimonial sobre la preservación de la arquitectura histórica de la ciudad, como alternativa – o ventaja comparativa, según el lenguaje de algunos actores - a disposición del desarrollo turístico. Dándose inicio al proceso de patrimonialización de Valparaíso: inmediatamente vociferado para fines estrictamente económicos; posteriormente complejizado por actores académicos; simultáneamente defendido por acciones de ciertos grupos de interés; y finalmente, institucionalizado mediante su incorporación al cuerpo normativo de la planificación urbana de la comuna, para encauzarse hacia su definitiva consolidación: la declaración del sitio histórico como patrimonio de la humanidad por la Unesco (2003).

En quinto lugar, la incorporación de nuevas zonas declaradas como patrimoniales al plano regulador de la comuna, la creación de nuevas unidades técnicas especializadas en patrimonio dentro del municipio, la sistemática declaración de edificaciones y sectores como monumentos nacionales, y la creciente resistencia de la ciudadanía contra todo aquel proyecto que peligrara la integridad patrimonial de la ciudad, constituirán la pauta de un proceso de patrimonialización que no se detuvo conseguida la declaración de Unesco del llamado sitio histórico de Valparaíso. Siendo desbordado por una perspectiva holística, cuyas premisas epistemológicas contenidas en el expediente de postulación, sobrepasaban paradójicamente los límites operativos del propio nombramiento. Motivando acciones que encontraron inspiración a partir de la expansión del discurso patrimonial formulado desde el ámbito académico durante la década de 1990; en estrecha relación con las urgentes soluciones que apremiaban la economía de Valparaíso desde la segunda mitad del siglo XX. Adoptado tanto por intereses económicos derivados del resguardo patrimonial para fines turísticos como por comunidades que encontraron en el discurso patrimonial los fundamentos del bien común para defenderse frente a proyectos inmobiliarios que amenazaban la armonía de sus barrios. En fin, un proceso de patrimonialización prolongado por más de tres décadas, desde que fuera instalado a principios de los 90`, no sin conflicto con otros grupos de interés de la ciudad.

Sin embargo, perfilado como la mayor apuesta estratégica de los actores locales y nacionales, de convertir a Valparaíso en un destino mundial del turismo basado en la preservación patrimonial.

Finalmente, con respecto al desenvolvimiento de dos décadas de la puesta en marcha de la patrimonialización, la presente tesis exhorta a futuras investigaciones a posicionarse sobre la pertinencia del modelo patrimonial como medida de reconversión productiva de la ciudad de Valparaíso, desde que fuese declarado su sitio histórico como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Dado que luego de años de haberse obtenido tal reconocimiento internacional, continúa siendo recurrente la aparición de columnas escritas y reportajes televisivos dando cuenta del estado de deterioro en que se encuentra la ciudad. Paradójicamente, cuando ésta ha emprendido hace 20 años una nueva etapa histórica fundada, precisamente, en la preservación de sus valores urbanos históricos.

Es más, acontecimientos recientes como el estallido social del 2019 y la pandemia del 2020-21, no hicieron más que profundizar el “estado calamitoso”²¹⁶ de la ciudad, configurándose un escenario actual que ha seguido prolongando la crisis generalizada de finales del siglo XX. Pareciera que la fórmula de poner en valor el patrimonio de Valparaíso, tras dos décadas de su aplicación, no ha mostrado resultados coherentes con la expectativa mediáticamente divulgada por sus patrocinadores durante todo el proceso de puesta en marcha de la patrimonialización. Tanto el desempleo como el comercio ambulante, actualmente desbordado en lo amplio de la ciudad, siguen siendo los síntomas de un declive que está lejos de desaparecer. Por lo tanto, se hace sumamente necesario un estudio que plantee una óptica explicativa acerca de los débiles resultados adoptados por el curso económico de Valparaíso en su ciclo patrimonialista; y no necesariamente desde el limitado prisma crítico, usualmente difundido, sobre la valorización del patrimonio como un problema esencialmente de inversión turística de empresarios hoteleros y gastronómicos, sino, por un enfoque que aterrice dicha ensoñación economicista e ilumine una comprensión que permita discernir sobre las limitaciones inherentes que la propia economía y modelo de Estado neoliberal han impuesto sobre el resguardo patrimonial. En donde, por cierto, las actividades económicas terciarias derivadas del turismo patrimonial, encuentran unas posibilidades y expectativas de desarrollo restringidas, en función del lugar que éstas ocupan en la misma estructura mundial configurada por la división internacional del trabajo del Capitalismo globalizado. Siendo la patrimonialización de Valparaíso - junto con su economía de servicios derivados - un eslabón menor dentro del circuito económico mundial, subordinado a las condicionantes estructurales que ésta impone para las economías atrasadas de países

²¹⁶ Juan Luis, Isaza. *Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, para el sitio denominado Área Histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso, Chile*. Abril de 2016.

subdesarrollados, incluida la dimensión cultural en cuanto recurso de explotación mercantil.

Bibliografía:

- Abarca, Gonzalo. 2023. La gobernanza patrimonial. Apuestas y desafíos de un camino en construcción. Conferencia presentada en la mesa 2 del Seminario “Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad. A 20 años de la inscripción Unesco. Balances y desafíos”, 29 de Junio, en Valparaíso, Chile.
- Aravena, Pablo, Bernardo Cataldo, Nayadet Contreras, y Alejandra Villanueva. 2006. Trabajo, memoria y experiencia: Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes Fondart, Universidad Arcis sede Valparaíso, Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso.
- Aravena, Pablo, y Mario Sobarzo. 2009. Valparaíso: Patrimonio, mercado y gobierno. Primera Edición. Concepción, Chile: Escaparate Ediciones.
- Aravena, Pablo. 2020. La destrucción de Valparaíso. Escritos Antipatrimonialistas. Valparaíso, Chile: Ediciones Inubicalistas
- Ariño Villarroya, Antonio. 2016. “La patrimonialización de la cultura y sus paradojas postmodernas”. Accedido mayo 2. https://www.academia.edu/1198690/La_patrimonializaci_o_n_de_la_cultura_y_sus_paradojas_postmodernas.
- Bailey Bergamin, Gino. 2016. Transformación y crisis identitaria de una ciudad portuaria en la era global: El Wáterfront de Valparaíso. 38 http://www.eltopo.cl/media/users/1/80748/files/12876/N6_2_Transformacion_y_crisis-G_Bailey.pdf.
- Barada, Julieta. 2011. “El turismo y las ciudades: Puerto Madero y la construcción de la ciudad ‘oasis’.”, junio 28.
- Bauman, Zygmunt. La cultura en el mundo de la modernidad líquida. Primera edición. México: Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Bermúdez, Julio. 1990. La comuna de Valparaíso. *Revista Crear-Región*. (Noviembre): 7 – 12.

- Carroza, Nelson. 2015. "Mercado de trabajo y morfología social en el Gran Valparaíso: Transformaciones en la distribución espacial de los grupos sociales. El caso de los trabajadores no calificados." TESIS PAIS. Accedido agosto 7. http://www.superacionpobreza.cl/wp-content/uploads/2014/01/tesis_pais_2011_baja.pdf#page=104.
- Chonchol, Jacques. 1999. ¿Hacia dónde nos lleva la globalización? Reflexiones para Chile. Primera edición. LOM Ediciones.
- Cohen, Daniel. 2007. "Tres lecciones sobre la sociedad postindustrial". https://clasesmunicipios.files.wordpress.com/2008/06/peirano_tres.pdf.
- Corvalán Marquéz, Luis. 2002. Del anticapitalismo al neoliberalismo en Chile. Izquierda, centro y derecha en la lucha entre los proyectos globales. 1950-2000. Santiago, Chile: Sudamericana.
- Cuevas, Hernán y Jorge Budrovich. 2020. La neoliberalización de los puertos en Chile: El caso de la ciudad-puerto de Valparaíso, *Revista Austral de Ciencias Sociales* 38: 337 - 363
- De La Calle Vaquero, Manuel, y Agustín Ruiz Lanuza. 2012. "Ciudades Patrimonio de la Humanidad y turismo: un ambito de reflexión compartido." <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00875588/document>.
- Deavila Pertuz, Orlando. 2015. "Los desterrados del paraíso: turismo, desarrollo y patrimonialización en Cartagena a mediados del siglo XX". https://www.academia.edu/20292495/Los_desterrados_del_para%C3%ADso_o_turismo_desarrollo_y_patrimonializaci%C3%B3n_en_Cartagena_a_medios_del_siglo_XX.
- Esping-Andersen, Gosta. 2000. Fundamentos sociales de las economías postindustriales. Primera Edición. España: Ariel.
- Faletto, Enzo. 2007. Dimensiones sociales, políticas y culturales del desarrollo. Flacso - Catalonia.
- Gonzalorená, Jorge. 1999. El modelo económico chileno: análisis crítico de sus resultados y perspectivas. Universidad Católica Cardenal Raúl Silva Henríquez.

Herrero, Luis. 2008. Bases para una economía del patrimonio histórico. En *El patrimonio cultural como factor de desarrollo en Chile*, coords. Pablo Andueza, 90-118. Chile: Universidad de Valparaíso-ediciones.

Herrero, Luis. s. f. "Economía del Patrimonio Histórico".

Isaza, Juan Luis. 2016. Estudio de Impacto Patrimonial, EIP, para el sitio denominado Área Histórica de la Ciudad Puerto de Valparaíso, *Chile*.

Jameson, Fredric. 1991. *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*.

Leal, Valentina, y Carlos Aguirre. 2012. *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938-1981)*. Primera. Valparaíso, Chile.

Márquez, Lisett, y Emilio Pradilla. 2008. "Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario". *Cuadernos del CENDES*, no 69: 21–45.

Meller, Patricio. 2007. *Un siglo de economía política chilena (1890-1990)*. Tercera Edición. Santiago, Chile: Andrés Bello.

Méndez, Ricardo. 2012. "Transformaciones económicas de la metrópoli neoliberal en América Latina y Europa: tendencias comunes v/s trayectorias locales." *América Latina: La autonomía de una región*. Madrid: Trama.

Narbona, Karina, y Alexander Páez. 2015. "La acumulación flexible en Chile: Aportes a una lectura socio-histórica de las transformaciones recientes del trabajo". Fundación Sol. Accedido noviembre 20. <http://www.fundacionsol.cl/2014/07/la-acumulacion-flexible-en-chile-aportes-a-una-lectura-socio-historica-de-las-transformaciones-recientes-del-trabajo/>.

Palma, Gabriel. 2005. "Cuatro fuentes de desindustrialización y un nuevo concepto del síndrome holandés". *Más allá de las reformas: Dinámica estructural y vulnerabilidad macroeconómica*, editado por José Antonio Ocampo Bogotá: Alfaomega y CEPAL, Capítulo 3: 79–129.

Panez, Alexander. 2013. "El desarrollo metropolitano del Gran Valparaíso en debate: La cuestión de las divergencias entre discursos y prácticas espaciales de intervención de sus actores políticos." Universidad de Chile.

- Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial Unesco. 2004. Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales. Segunda Serie N°70. Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales.
- Proposición Asociación gremial de Industrias de Valparaíso y Aconcagua para el desarrollo industrial de Valparaíso. 1991. s/ p: ASIVA
- Rioja Rodríguez, Felipe. 1989. El sistema portuario de la V Región como polo de desarrollo. s/p: Colección Terra Nostra.
- Rodríguez, Antonio. Valparaíso y centralismo chileno, auge y estancamiento: 1830 – 1950, *Revista Archivum* año VIII N° 9: 235 – 249.
- Ruiz, Carlos, y Giorgio Boccardo. 2014. Los chilenos bajo el neoliberalismo: clases y conflicto social. Primera edición. 500 ejemplares vols. Santiago, Chile: Ediciones y Publicaciones El Buen Aire S.A.
- Salazar, Gabriel, y Julio Pinto. 2002. Historia contemporánea de Chile: La economía: Mercados, empresarios y trabajadores. LOM Ediciones.
- Sáez, Juan Pablo. 2004. Plan Valparaíso. Un esfuerzo a la deriva, *Ciudad/Arquitectura*, Septiembre, Octubre, Noviembre, 32.
- Seguel, Pablo. 2020. La modernización portuaria en la Región del Biobío. Un caso de privatización con precarización del empleo (1998-2018). *Revista Territorios y Regionalismos* N°2: 101 – 121
- Senarega, Humberto. 2000. “Modernización portuaria: un desafío para el bicentenario”. Ensayo ganador del Primer Concurso de Extensión Académica auspiciado por la Liga Marítima y la Academia de Guerra Naval. Valparaíso: s/e
- Warnier, Jean Pierre. 2001. La mundialización de la cultura, Ediciones Abya-Yala.
- Waisberg, Myriam. 1995. La traza urbana, patrimonio consolidado de Valparaíso. Buenos Aires: Centro internacional para la conservación del patrimonio.
- Yúdice, George, 2002. El recurso de la cultura. Primera edición. Barcelona: Gedisa.



Pauta para la evaluación de Tesis de Licenciatura en formato tradicional

Estudiante	Gustavo Lillo Saavedra
Título	Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad: desintegración de la ciudad portuaria, nacimiento de la ciudad patrimonial (1991-2003)
Profesor guía	Luis Alegría Licuime
Profesor informante	Maximiliano Soto

Evaluar cada uno de los siguientes componentes con nota de 1.0 a 7.0 puntos, con intervalos de 0.5 en cada tramo, si se considera necesario (ejemplo 1.0 - 1.5 - 2.0 - 2.5, etc.).

a) DE LA INTRODUCCIÓN		
Indicador	Nota	Comentarios
El título de la investigación es congruente con el objeto de estudio	7.0	El título es llamativo y coherente con la propuesta a investigar.
Plantea la relevancia del estudio.	7.0	Logra realizar una buena presentación del trabajo
Señala el propósito general y la estructura de la investigación y los principales aspectos que la componen.	6.5	El propósito y la estructura de la tesis están bien, en su formulación y alcance se ve una propuesta interesante situada desde un pasado reciente para abordar una historia del tiempo casi presente de Valparaíso y su patrimonialización.
Promedio	6.8	(Ponderación 5%)
b) DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN		
Indicador	Nota	Comentarios
Señala con claridad la relevancia de la investigación.	6.0	Logra declarar de forma clara la relevancia del tema, en especial en el contexto de los 20 años de declaratoria de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad.
Fundamenta el estudio utilizando referencias bibliográficas e investigaciones previas congruentes con la investigación.	6.0	Muy bien el trabajo de abordaje de historia económica, faltó un mayor trabajo desde la historia reciente o del tiempo presente. En la bibliografía se identifica una falta de discusión más relevante de la concepción de patrimonio y el proceso de patrimonialización.
Formula con claridad el problema de investigación. (y/o sus preguntas orientadoras e hipótesis)	6.0	El problema esta planteado y delimitado, aunque quizás faltó una mayor profundización de ciertas ideas como la propia noción de patrimonialización.

Los objetivos de la investigación son congruentes con el problema.	6.0	Los objetivos poseen cierta coherencia argumental, pero no queda del todo claro con el diseño metodológico.
Promedio	6.0	(Ponderación 20%)
c) DEL MARCO TEÓRICO/CONCEPTUAL		
Indicador	Nota	Comentarios
Señala con claridad los enfoques o perspectivas de investigación histórica en los cuales se inscribe el estudio.	6,5	La tesis logra abordar una perspectiva histórica para un tema del pasado reciente.
Presenta referencias y citas bibliográficas congruentes con los enfoques o perspectivas declarados.	5.5	Faltaron textos que problematizaran el patrimonio cultural como una categoría de análisis. Si bien se anuncia la idea de patrimonialización, esta no se profundiza del todo.
Promedio	6,0	(Ponderación 10%)
d) DEL MARCO METODOLÓGICO		
Indicador	Nota	Comentarios
Desarrolla o describe la metodología de análisis de las fuentes	5.5	Faltó un mayor desarrollo de la metodología, definir claramente los pasos de la investigación y sus técnicas asociadas.
Caracteriza las fuentes utilizadas en la investigación	6.0	Si bien se identifican las fuentes, faltó una mayor estrategia de tratamiento de éstas.
La metodología de análisis y el análisis de fuentes son congruentes con el problema de investigación.	5.5	Si bien hay cierta congruencia, el texto queda muy en el formato ensayo, lo que no es del todo pertinente para una tesis.
Promedio	5.6	(Ponderación 20%)
e) DEL ANÁLISIS		
Indicador	Nota	Comentarios
Presenta y organiza de modo congruente la información de las fuentes trabajadas	6.5	Presenta un análisis congruente, pese a ciertas limitaciones, donde reitera algunas ideas.
Relaciona las evidencias recogidas con el marco conceptual del estudio. (utilizando citas)	6.5	La teoría y buen uso de citas en general.
Presenta inferencias a partir de las fuentes y el marco conceptual orientado a describir, explicar y/o comprender el objeto de investigación.	6.5	hay indicios de inferencias interesantes al momento de exponer ciertas ideas, como la vinculación entre mercado, modernización y patrimonio.
Sintetiza los hallazgos del estudio de la investigación	6.5	Logra llegar a una buena síntesis.
Promedio	6.5	(Ponderación 25%)
f) DE LAS CONCLUSIONES		
Indicador	Nota	Comentarios
Plantea conclusiones que respondan al objetivo y o hipótesis que orienta la investigación.	6.5	Las conclusiones si bien logran dar cuenta del objetivo, problema e hipótesis, carecen de cierta fuerza explicativa para el caso a estudiar.
Reflexiona sobre las condiciones de desarrollo de la investigación	6.5	la reflexión es relevante, quizás exceden incluso el diseño de la investigación.
Formula proyecciones futuras de investigación.	6.5	Logra generar un aporte al campo de estudio que vincula historia y patrimonio en la ciudad de Valparaíso.
Promedio	6.5	(Ponderación 15%)

g) DE LOS ASPECTOS FORMALES		
Indicador	Nota	Comentarios
La bibliografía citada, se encuentra presente en el desarrollo del texto.	6.0	Falta mejorar las referencias y la bibliografía en patrimonio
Las citas se incorporan de modo coherente con el texto	6.0	Hay un uso profuso de citas, bien en ese aspecto, quizás falto un análisis mayor de ellas.
La bibliografía se estructura de acuerdo a un patrón único.	6.5	La mayoría de las veces.
Se observa que el texto posee una estructura adecuada y uniforme en toda su extensión. Redacción, ortografía, tipo y tamaño de letra, interlineado, justificado, márgenes, entre otros.	6.0	El texto en general posee una estructura.
Promedio	6,1	(Ponderación 5%)

Comentarios/Observaciones:


(rellene en caso de considerarlo necesario)

El problema de estudio se centra sobre una aproximación histórica al tipo de relación que ha configurado el proceso de modernización neoliberal en la ciudad de Valparaíso a partir de dos ejes de desarrollo local: la histórica actividad portuaria de su borde costero y la naciente patrimonialización de su espacio urbano. Si bien hay una presentación de conceptos y nociones analíticas interesantes, el despliegue es confuso pues en muchos pasajes el autor se centra en comentar las referencias sin problematizar en su problema de investigación. En cuanto a la metodología se denota una ausencia de la identificación de actores claves y de sus discursos. Un problema fácil de abordar a través de ciertas referencias bibliográficas o una base de documentación más amplia. Pese a las observaciones señaladas la tesis plantea un tema interesante de estudio necesario para la comprensión del proceso de patrimonialización en la ciudad-puerto de Valparaíso.

Nota final del Trabajo escrito	6,2
---------------------------------------	------------

Se compone de la ponderación de cada componente según se indica en los cuadros anteriores.

**Nombre y firma
del académico**



LUIS ALEGRIA LICUIME

Fecha

12-12-23



Pauta para la evaluación de Tesis de Licenciatura en formato tradicional

Estudiante	Gustavo Lillo Saavedra
Título	Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad: desintegración de la ciudad portuaria, nacimiento de la ciudad patrimonial (1991-2003)
Profesor guía	Luis Alegría Licuime
Profesor informante	Maximiliano Soto Sepúlveda

Evaluar cada uno de los siguientes componentes con nota de 1.0 a 7.0 puntos, con intervalos de 0.5 en cada tramo, si se considera necesario (ejemplo 1.0 - 1.5 - 2.0 - 2.5, etc.).

a) DE LA INTRODUCCIÓN		
Indicador	Nota	Comentarios
El título de la investigación es congruente con el objeto de estudio	7.0	El título de la tesis es completamente pertinente
Plantea la relevancia del estudio.	7.0	Queda muy bien declarada
Señala el propósito general y la estructura de la investigación y los principales aspectos que la componen.	6.0	El eje central de la investigación queda declarado al indentificar el patrimonio cultural como elemento articulante de la globalización o mundialización. Sin embargo, la estructura del manuscrito tienden a confundir ciertos aspecto teóricos y metodológicos
Promedio	6.7	(Ponderación 5%)
b) DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN		
Indicador	Nota	Comentarios
Señala con claridad la relevancia de la investigación.	7.0	La relevancia queda bien declarada dentro del contexto de declaración de Valparaíso como sitio del Patrimonio Mundial de la Humanidad
Fundamenta el estudio utilizando referencias bibliográficas e investigaciones previas congruentes con la investigación.	5.5	Si bien se observa una interesante revisión bibliográfica se evidencia la ausencia de documentos relacionados con la historia de Valparaíso, documentos oficiales del patrimonio como son las convenciones y otros documentos normativos como son los decretos y leyes. Se pudo haber incluido además documentos de prensa

Formula con claridad el problema de investigación. (y/o sus preguntas orientadoras e hipótesis)	6.0	La pregunta articula un enfoque de historia económica junto a una lectura sobre el patrimonio cultural. Si bien se observa un buen planteamiento la estructuración de preguntas secundarias confunde el seguimiento de la argumentación hacia los objetivos y métodos.
Los objetivos de la investigación son congruentes con el problema.	5.5	El objetivo general y los específicos están planteados. Sin embargo no se observa una comunicación entre los específicos y las técnicas metodológicas
Promedio	6.0	(Ponderación 20%)
c) DEL MARCO TEÓRICO/CONCEPTUAL		
Indicador	Nota	Comentarios
Señala con claridad los enfoques o perspectivas de investigación histórica en los cuales se inscribe el estudio.	7.0	Sí
Presenta referencias y citas bibliográficas congruentes con los enfoques o perspectivas declarados.	5.5	Si bien se observa una presencia de una literatura general se observa una ausencia de referencias relacionadas con patrimonio cultural y sobretodo con temas puntuales ligados a la patrimonialización de Valparaíso como son libros, capítulos de libros, artículos y tesis varias.
Promedio	6.3	(Ponderación 10%)
d) DEL MARCO METODOLÓGICO		
Indicador	Nota	Comentarios
Desarrolla o describe la metodología de análisis de las fuentes	5.0	No queda declarada de manera explícita las técnicas metodológicas en cuanto a la recolección de datos y a su tratamiento
Caracteriza las fuentes utilizadas en la investigación	6.0	En la mayoría de los casos se observa una caracterización general pero faltan fuentes para el ejercicio de problematización
La metodología de análisis y el análisis de fuentes son congruentes con el problema de investigación.	5.5	La falta de una explicitación en las técnicas dificulta la comprensión del análisis
Promedio	5.5	(Ponderación 20%)
e) DEL ANÁLISIS		
Indicador	Nota	Comentarios
Presenta y organiza de modo congruente la información de las fuentes trabajadas	5.5	En la mayoría de los casos
Relaciona las evidencias recogidas con el marco conceptual del estudio. (utilizando citas)	6.0	En ciertos casos el concepto se antepone a la evidencia recogida
Presenta inferencias a partir de las fuentes y el marco conceptual orientado a describir, explicar y/o comprender el objeto de investigación.	5.5	En la mayoría de los casos
Sintetiza los hallazgos del estudio de la investigación	6.0	Hay una síntesis general
Promedio	5.8	(Ponderación 25%)

f) DE LAS CONCLUSIONES		
Indicador	Nota	Comentarios
Plantea conclusiones que respondan al objetivo y o hipótesis que orienta la investigación.	6.0	Las conclusiones se desglosan en punto que responden de manera general a los objetivos y a la hipótesis
Reflexiona sobre las condiciones de desarrollo de la investigación	6.0	Hay una reflexión general que no entra en detalles
Formula proyecciones futuras de investigación.	7.0	Se plantea un investigación abierta
Promedio	6.3	(Ponderación 15%)
g) DE LOS ASPECTOS FORMALES		
Indicador	Nota	Comentarios
La bibliografía citada, se encuentra presente en el desarrollo del texto.	6.0	Se observan ciertas impresiones
Las citas se incorporan de modo coherente con el texto	5.5	La mayoría de las citas están bien situadas pero no son adecuadamente presentadas ni comentadas
La bibliografía se estructura de acuerdo a un patrón único.	6.5	En algunas referencias faltan datos (APA, 2019)
Se observa que el texto posee una estructura adecuada y uniforme en toda su extensión. Redacción, ortografía, tipo y tamaño de letra, interlineado, justificado, márgenes, entre otros.	6.0	El manuscrito está bien estructurado. Sin embargo hay ciertos errores ortográficos y de redacción
Promedio	6.0	(Ponderación 5%)

Comentarios/Observaciones:


(rellene en caso de considerarlo necesario)

El problema de estudio se centra sobre una aproximación histórica al tipo de relación que ha configurado el proceso de modernización neoliberal en la ciudad de Valparaíso a partir de dos ejes de desarrollo local: la histórica actividad portuaria de su borde costero y la naciente patrimonialización de su espacio urbano. Si bien hay una presentación de conceptos y nociones analíticas interesantes, el despliegue es confuso pues en muchos pasajes el autor se centra en comentar las referencias sin problematizar en su problema de investigación. En cuanto a la metodología se denota una ausencia de la identificación de actores claves y de sus discursos. Un problema fácil de abordar a través de ciertas referencias bibliográficas o una base de documentación más amplia. Pese a las observaciones señaladas la tesis plantea un tema interesante de estudio necesario para la comprensión del proceso de patrimonialización en la ciudad-puerto de Valparaíso

Nota final del Trabajo escrito	6,0
---------------------------------------	------------

Se compone de la ponderación de cada componente según se indica en los cuadros anteriores.

Nombre y firma del académico



Fecha

06-12-23