

Valparaíso Profundo: Patrimonio Ciudadano.

Ángel Cabeza Monteiro¹

1.- El otoño del patriarca del Pacífico Sur.

Adaptarse a los nuevos desafíos y mantener la vitalidad esencial de su patrimonio es el dilema permanente de toda ciudad que valora su pasado y su identidad. En sus inicios, cada poblado que se convierte en ciudad vive transformaciones profundas con cambios radicales de su paisaje urbano. Al comienzo todo es creación, es innovación, es fundacional, aunque tome muchos años y generaciones. Las gentes que las habitan, las que allí nacen y las que llegan le van dando su propia fisonomía de acuerdo a sus aspiraciones, necesidades y experiencias. El espacio se nutre, se hace diverso en lo material y en lo inmaterial, adquiere casi vida propia, dejando también su propia huella y sello en sus habitantes, creando una forma particular de sociabilidad.

Con el transcurso del tiempo algunas ciudades comienzan a atesorar una herencia material e intangible que dan cuenta de su historia y de su ser, que les permiten desarrollar fuerzas renovadas si saben alimentarse de sus propias raíces y lograr incorporar lo novedoso, lo extraño, lo foráneo a su propia estructura y proceso. Ser capaces de reinventarse tanto como apreciar lo positivo del ayer, aprendiendo de los errores del pasado, ha sido la clave para aquellas ciudades que se han mantenido a lo largo de los siglos.

Valparaíso vive en la actualidad un proceso clave para su desarrollo futuro ya que debe decidir cuáles son y serán sus ejes de progreso y bienestar para su población, como también las reglas que normen y le den armonía en todos sus ámbitos. Es por ello fundamental que los principios que guíen este cambio sean debatidos por todos y donde la libertad de crear y conservar no sea una contradicción y un conflicto permanente.

Valparaíso es una ciudad con historia, con una identidad propia reconocida y una arquitectura tan diversa como su gente, la cual supo libremente hacer de un puerto arrinconado por cerros y quebradas un lugar habitable, que por su ubicación geográfica se convirtió en uno de los nudos más estratégicos de las comunicaciones y el comercio de los mares del sur durante el siglo XIX y comienzos del XX.

Pero esas circunstancias que dieron vitalidad y sentido a su progreso cambiaron a partir de los años 20 y 30 del siglo pasado debido a la apertura del Canal de Panamá, la expansión de los ferrocarriles, el desarrollo de la aviación, la construcción de carreteras y la configuración de nuevas redes de comercio y producción. Valparaíso perdió parte de su fuerza vital, de sus industrias, de su sistema financiero y de su gente que migró hacia Santiago y otros lugares del país. Así también el cabotaje nacional y el transporte de pasajeros que hacía del puerto un eje marítimo de las comunicaciones de Chile disminuyó y la

¹ Arqueólogo. Secretario Ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales 1994-2006. Distinción Miembro de Honor del Colegio de Arquitectos de Chile 2006. Miembro de la Comisión de Patrimonio del Colegio de Arquitectos de Chile.

ciudad entró en un letargo junto con el deterioro de la inversión pública y privada. Frente a este proceso, su vecina Viña del Mar comenzó a crecer partiendo como un simple balneario pero que daba oportunidades de un nuevo emprendimiento ciudadano, alejado, aunque próximo, de un Valparaíso que vivía su depresión económica, social y cultural.

Esta situación, aquilatada en dos o tres generaciones, ha tenido un impacto profundo en las energías sociales de las gentes e instituciones públicas y privadas de Valparaíso, desgastadas éstas por el eclipse productivo y la imagen de un pasado esplendoroso y dinámico que se diluía en el presente. El futuro se veía oscuro y borrascoso como las tormentas de invierno. Por otro lado el crecimiento del puerto de San Antonio, como una salida natural para el cobre y otros productos agrícolas completaba el corolario de debilidades estructurales para Valparaíso. Muchos porteños vieron en Santiago y sus políticas centralizadoras un golpe mortal y una atracción fatal para sus fuerzas productivas e intelectuales. Valparaíso, el puerto de oportunidades para chilenos y extranjeros parecía agotado, hundiéndose en su propio mar, no obstante el esfuerzo de muchos por darle un nuevo rumbo y esperanzas. A finales de los ochentas el Gobierno Militar decidió instalar en Valparaíso la sede del Congreso Nacional tanto por razones políticas como de descentralización del Estado, lo cual alivió y creó renovadas expectativas para un nuevo despegue de la ciudad. Pero esta migración política forzada tampoco logró los resultados que algunos esperaban.

2.- El patrimonio de Chile y Valparaíso en el escenario de la nueva globalización.

En otro contexto, con la democracia reinstalada, Chile impulsaba en la segunda mitad de los noventas, una nueva política estatal patrimonial y cultural después de casi dos décadas de letargo. La vuelta a la democracia fue un aliciente para las instituciones públicas dedicadas a este campo, las cuales tuvieron un mayor dinamismo y recursos crecientes que la comunidad y los actores culturales reclamaban. Se elaboraron nuevos programas para fomentar la creación y difusión cultural, iniciándose, o más bien retomándose la aspiración de muchas décadas atrás, de cómo dotar a Chile de una institucionalidad cultural sólida que promueva la creación en todos los campos. En el ámbito patrimonial se impulsaron diversas iniciativas en favor de los museos y las bibliotecas, se creó el Día del Patrimonio y se elaboró una lista tentativa de lugares de Chile que podían ser nominados a ser sitios del patrimonio mundial de UNESCO. Para esto último se realizó una selección de 18 lugares que representaban la diversidad geográfica, histórica y cultural del país, entre los cuales estaban las iglesias de Chiloé, las oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura, el campamento minero de Sewell y por supuesto Valparaíso. Con ello se quería se quería poner el patrimonio de la nación en la discusión pública y posicionarlo como un elemento primordial de las identidades culturales y del desarrollo del país.

El patrimonio arquitectónico y urbano del puerto de Valparaíso, a pesar de su deterioro, era algo reconocido por los expertos desde hacía varios años, tanto dentro del país como en el extranjero, aunque la población local y las

instituciones porteñas, salvo excepciones, no lo consideraban como un activo para su desarrollo. Por el contrario, había quienes lo veían como un problema, como un peso que impedía la renovación urbana, la construcción de edificios de altura y una dificultad para la expansión del puerto y su ansiada modernización.

En ese contexto, distintas personas apreciamos que uno de los polos de desarrollo futuro de la ciudad, que le daría fuerzas para enfrentar sus graves problemas, era precisamente el rescate de su patrimonio en su más amplio sentido, bajo la máxima de que un pueblo que reconoce la vitalidad de su pasado, que lo valora y se siente identificado con él, siempre descubre energías ocultas que lo animan a seguir adelante y que le dan razones para encarar las adversidades. En 1997 el Consejo de Monumentos Nacionales, siendo su vicepresidenta la Sra. Marta Cruz-Coke, que a la vez era la Directora de la DIBAM, junto con el suscrito que ocupaba el cargo de secretario ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales, iniciaron los contactos oficiales con la Municipalidad de Valparaíso y su Concejo Municipal para lograr el respaldo local para la nominación de un sector de la ciudad como Sitio del Patrimonio Mundial ante UNESCO. Al comienzo hubo ciertas reticencias, voces que planteaban que tal nominación sería un problema más que una ventaja para Valparaíso, pero finalmente se logró el respaldo de sus autoridades lo cual fue recibido con beneplácito por los porteños de manera creciente. Se reconocía así también el trabajo de muchos arquitectos e historiadores porteños que por muchos años registraron su patrimonio, lo difundieron y acariciaron dicha idea como la arquitecta Sra. Myriam Wiesberg.

Comenzó entonces un largo y difícil proceso para elaborar el expediente que debía ser presentado a UNESCO para su evaluación por ICOMOS y su posterior aprobación por el Comité de Patrimonio Mundial, que era integrado por 21 países miembros de la UNESCO. Por cierto hubo dificultades, una compleja relación y coordinación con las diversas instancias que debían ser parte del proceso, tanto a nivel local, regional como nacional, que no es del caso relatar aquí, pero finalmente el 2003 la UNESCO reconoció a un sector de la ciudad de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial.

El proceso de declaración sirvió para develar la riqueza patrimonial del puerto y su historia, pero también sus graves problemas. Muchos vieron y todavía creen que la nominación era un fin en si mismo que resolvería muchas situaciones negativas y que existiría una gran inversión pública y privada de manera casi inmediata. Se realizaron muchos esfuerzos para explicar que el proceso de declaración y el reconocimiento de los valores patrimoniales de Valparaíso era un medio, un instrumento, más que un fin en si mismo, que la nominación sólo daba un marco de posibilidades que la ciudad y el país debían aprovechar y que el rescate de su patrimonio solo sería posible si se integraba a un plan de desarrollo coherente y dinámico, donde dialogaran de manera innovadora todas sus fuerzas, minimizando los normales conflictos que siempre existen entre conservación y desarrollo, enfatizando que no hay progreso real, sólido y sustentable sino se incluye de manera creativa el patrimonio material e inmaterial de la ciudad.

3.- La arquitectura ciudadana de Valparaíso.

Al respecto es fundamental señalar cuáles son los valores universales de Valparaíso que permitieron su inclusión en la lista de patrimonio mundial de la UNESCO, ya que de ello se desprende como comprender la autenticidad e integridad que se debe resguardar en lo que respecta al patrimonio de la ciudad y, particularmente, del área nominada, que incluye algunos de sus barrios históricos concentrados en parte del plan y de los cerros aledaños al sector fundacional del puerto. Conservar la autenticidad y la integridad son los conceptos claves que validan la permanencia de los sitios en la lista de acuerdo a la Convención de Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO y sus instrumentos operativos y normativos.

En el caso de Valparaíso lo que se reconoció como valor universal era su condición de ser un testimonio excepcional de una primera fase de la globalización durante el siglo XIX, cuando Valparaíso se convirtió en el puerto más importante del costa sudamericana del Pacífico, siendo un eje clave en la comunicaciones y el comercio marítimo mundial.

Tal situación convirtió a la ciudad en un reservorio de gentes e ideas de diferentes partes del mundo que se asentaron en el puerto con un efecto dinamizador en la cultura nacional, en un período en que Chile dejaba su ancestral ostracismo colonial y se abría al mundo. Siguiendo la misma atracción campesinos, obreros, comerciantes, empresarios y empleados públicos de diversas ciudades y lugares de Chile se acercaron en el puerto, fundiéndose antiguas tradiciones y formas de ser con las de los recién llegados y creándose una identidad propia. Este proceso se expresaba en una arquitectura de variada procedencia europea y de los puertos norteamericanos, y donde también tenía lugar la antigua arquitectura hispana y republicana junto con los nuevos estilos arquitectónicos que se abrían paso en las más modernas ciudades de entonces.

Tal tipo de construcciones, que reflejaban el origen de los inmigrantes: ingleses, alemanes, croatas, italianos, franceses, españoles, sirios, entre otros, se apretaban entre los cerros y el mar, separadas por quebradas y en laderas muy inclinadas, aprovechando todo espacio posible, desafiando la gravedad y ganando poco a poco las partes más altas de los cerros. En tal contexto, la planificación urbana era casi ausente, aunque en algunos lugares esta fue posible, pero primando siempre una libertad ciudadana por construir donde más la imaginación que la realidad lo permitían. Esto fue transformando la ciudad en un anfiteatro vertical, conectada por múltiples escaleras, ascensores y calles empinadas que se precipitaban a la limitada planicie litoral, la cual rápidamente comenzó a ganarle terreno al mar para darle también a la urbe una conectividad horizontal. La población de escasos recursos fue poblando las partes altas de los cerros y quebradas utilizando todo tipo de materiales de construcción de acuerdo a sus posibilidades, privilegiando siempre una vista al mar que en la imaginación de los habitantes era el medio integrador de la ciudad.

En los cerros, a pesar de los intentos de trazado ortogonal, como el de los Cerros Alegre y Concepción, la trama urbana estaba determinada por la irregular topografía. A las vías habilitadas en algunas quebradas, que desembocan en el plan, se unía una red de angostas calles de sinuosos y accidentados recorridos. Con frecuencia las vías se bifurcaban o discontinuaban, formándose encrucijadas que crearon los típicos rincones del puerto. A las escaleras, pasajes, paseos-miradores, senderos, y a las situaciones creadas por la irregularidad del terreno y los desniveles, se sumaban los múltiples quiebres de las vistas, que relacionan cualquier punto de la ciudad con el paisaje natural y construido, próximo y lejano del mar.

En los cerros de Valparaíso, los límites entre el espacio público y el privado son difusos, están totalmente confundidos en la estrechez. Los espacios públicos son extensiones naturales de la vivienda y a la vez vías de tránsito o recreación para toda la población. En este contexto se fue haciendo ciudad y con el tiempo un patrimonio particular. La arquitectura del puerto presenta obras de las más variadas tipologías y estilos, que se reflejan en construcciones que van desde viviendas muy sencillas hasta los exponentes de arquitectura más compleja en el plan, pasando por las señoriales casas de los inmigrantes en los Cerros Alegre y Concepción. Comprende desde obras eruditas, diseñadas por arquitectos con formación académica, hasta obras de arquitectura espontánea o vernácula, pasando por una gran cantidad de edificaciones de excelente calidad, erigidas por diestros maestros constructores.

La variedad de inmuebles va desde la arquitectura propia de los comienzos de la República -que recoge elementos de la arquitectura colonial, incorporándole rasgos neoclásicos- hasta las primeras manifestaciones de la arquitectura moderna y racionalista. Hay arquitectura historicista y ecléctica de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX, con referencias neobarrocas, neorenacentistas y neoclásicas. Hay también edificaciones racionalistas de mediados del siglo XX, que tienen en Valparaíso una especial expresión, dado el desafío de su adaptación a profundos desniveles de los cerros.

Los ascensores son esenciales dentro de la identidad de la ciudad, de sus barrios y de su vida cotidiana. Valparaíso alcanzó a contar con 30 ascensores en funcionamiento y actualmente tiene unos 15 operativos, de data centenaria. La creación de estos elementos a nivel universal ocurrió alrededor de 1880, gracias al perfeccionamiento del método de producción del cable de acero. El primer ascensor de Valparaíso -el Ascensor Concepción, en funciones hasta hoy- se instaló en 1883, gracias a la iniciativa privada, a la rápida transferencia tecnológica de la era industrial y a la creatividad aplicada para resolver los problemas de transporte que imponía el medio geográfico a la vida diaria de los habitantes de la ciudad. Por su lado los trolebuses también le dieron un sello distintivo a Valparaíso y son objeto de gran valoración por parte de los porteños. Este medio eléctrico y no contaminante, apto para el tráfico en el plan, era el heredero de los tranvías, y cuenta todavía hoy entre sus ejemplares con los troles más antiguos del mundo en estado operativo y condición original, fabricados por Pullman Standard a fines de la década de 1940 y comienzos de la siguiente.

La importancia marítima del puerto implicó que fuera sede de importantes casas comerciales, de empresas de exportación e importación, de bancos, de la primera bolsa de valores del país y de edificación pública. Por otra parte, Valparaíso se convirtió en el puerto principal de las fuerzas navales del país. La llegada del ferrocarril vino a completar este escenario, integrando el puerto de manera más eficiente con el interior del país e incluso con Argentina a comienzos del siglo XX, lo que facilitó las exportaciones agrícolas.

4.- La construcción permanente de la identidad porteña.

Es este conjunto de situaciones, que se integran y recrean entre sí, las que dan forma a la identidad profunda de los habitantes de Valparaíso, diversa en lo particular pero unida en lo esencial y que se expresa en la manera de ser, de sentir, de pensar y de hacer de sus gentes. Como todas las identidades, la de Valparaíso está en permanente construcción, a veces mostrándose con mayor fuerza, otras sumergida en cada hogar, esperando que pase el vendaval de la novedad superflua, vacía y sin contenido, para posteriormente expresarse con mayor energía, obteniendo de la herencia aquilatada en generaciones nuevas fuerzas para resolver las interrogantes del futuro.

De acuerdo a lo anterior no puede entenderse el patrimonio de una ciudad y su gente de manera separada de su proyecto de futuro. Tampoco es viable plantear que su proyección y progreso no considere su pasado. A pesar de todo el voluntarismo que se imponga, a la larga esa identidad profunda se impondrá o hará fracasar todo gran proyecto que la niegue. Solo comprendiendo esa dinámica será posible llevar adelante con éxito proyectos de desarrollo integradores y validados por las mayorías. Esto no implica quedarse en el pasado, sino captar la trascendencia de este, uniéndolo a lo nuevo.

Por tanto el patrimonio es un capital heredado que es esencial para el desarrollo verdadero. Por cierto ese patrimonio es seleccionado por sus propios herederos y estará sujeto a diversos valores e interpretado de manera diferente por cada persona y quienes tengan más influencia y poder. Algunos bienes culturales serán subvalorados, negados e incluso destruidos, ya que el patrimonio, al igual que las identidades, son construcciones sociales y culturales que reflejan las propias contradicciones de toda comunidad. Solo la sabiduría, la tolerancia, la comprensión, la justicia y el respeto a las diferencias permiten que una sociedad madure su pasado logrando cada generación lecturas cada vez más integrales y duraderas.

5.- El patrimonio como medio para el desarrollo del puerto.

Una vez alcanzada la nominación de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad, todos estos procesos se manifestaron con mayor claridad, y se verbalizaron por los diferentes grupos, incluidas las propias instituciones públicas y sus autoridades. El entusiasmo del momento se expresó en celebraciones y se elaboraron iniciativas para rescatar y poner en valor su patrimonio. El apoyo de la presidencia de la república de entonces colocó a Valparaíso como una prioridad nacional, la ciudad es denominada como capital

cultural del país, se destinaron recursos públicos, se gestionó un crédito BID, y se crearon instancias municipales y de nivel nacional para administrar tales proyectos, etc. En este proceso fue vital el Sr. Agustín Squella, un porteño que el Presidente de la República Ricardo Lagos había nombrado como su asesor cultural.

Sin embargo, al poco andar, al igual que en los momentos iniciales del proceso de nominación, se develan los problemas estructurales que dificultan la ejecución de los proyectos. Por una parte se evidencia la fragmentación del Estado en todos sus niveles y la lógica de la competencia institucional por alcanzar metas visibles. Por otro lado las normas legales que deben aplicarse para la planificación territorial y para regular las construcciones y las intervenciones en los inmuebles patrimoniales, emanan de distintas leyes y su aplicación es competencia de diferentes instituciones públicas, tanto de carácter nacional, regional como municipal. Otro aspecto fundamental del problema que se enfrentaba era la carencia de un sistema de incentivos públicos y privados para la conservación y restauración patrimonial de la ciudad y, especialmente, del área histórica definida como sitio del patrimonio mundial.

La postulación y posterior nominación mostró claramente todos estos problemas y carencias, que tanto los profesionales como las propias autoridades visualizaban de antemano. Sin embargo era urgente impulsar iniciativas y desarrollarlas, mientras se elaboraba un plan coherente que las integrara a todas. La tarea era doble: se requería un plan general para la ciudad que orientara su futuro desarrollo económico y que resolviera los agudos problemas de empleo, pero también era imperioso concordar un plan director para el área patrimonial, de tal manera que existieran objetivos y normas claras de intervención.

El Gobierno creó instancias al más alto nivel para enfrentar este desafío en coordinación con el municipio. Se debía conciliar tanto el progreso del puerto como la conservación de su patrimonio. Tarea compleja, no sólo por la inversión pública que se requería sino también por las visiones de desarrollo que el modelo económico que Chile tiene impone. Los ministerios de Interior a través de la SUBDERE, Vivienda y Urbanismo a través de la SEREMI respectiva, como el de Obras Públicas a través de la Dirección Nacional y Regional de Arquitectura, emprendieron con entusiasmo diversos proyectos destinados a recuperar los espacios públicos, ofrecer ciertos incentivos para la restauración y compra de inmuebles patrimoniales, mejorar la infraestructura portuaria permitiendo que la gente ampliara su acceso al mar, resolver un mejor acceso al puerto facilitando los procesos de carga, descarga y transporte de las mercaderías fuera de la ciudad, mejorando los catastros de inmuebles patrimoniales de la ciudad y realizando intervenciones puntuales en edificios de propiedad fiscal. Por su lado la CORFO diseñó programas de fomento especialmente para promover el turismo. Lo propio realizó el municipio de Valparaíso creando una oficina de gestión patrimonial donde profesionales se fueron perfeccionando, elaborando políticas y proyectos para restaurar el patrimonio. Por su parte, el Consejo de Monumentos Nacionales, que tuvo la responsabilidad de liderar el proceso de nominación de patrimonio mundial, elaboró un instructivo que normara las intervenciones en el área patrimonial

protegida por la Ley de Monumentos Nacionales, promoviendo la coordinación con todas las instancias que tenían que dar una autorización para la intervención en los inmuebles.

La obtención de un crédito BID le dio mayor dinamismo a todo este proceso, el cual, junto con uno similar conseguido previamente para la restauración de las iglesias de Chiloé, también declaradas sitios del patrimonio mundial en el año 2000, constituían los primeros proyectos de esta naturaleza en Chile, donde el componente patrimonial era esencial. Los proyectos BID eran coordinados por la SUBDERE y la ejecución de los mismos estaba en manos de diversos servicios públicos como también corporaciones o fundaciones sin fines de lucro.

En el caso de Valparaíso, el proyecto buscaba dinamizar el desarrollo de la ciudad teniendo como una de sus anclas el patrimonio. El BID, al igual que el BM, ya tenía varios años de experiencia en proyectos similares en América Latina y contaba con profesionales expertos en el desarrollo de estas iniciativas y programas semejantes que ya estaban en curso en otros centros urbanos históricos, como por ejemplo el de Quito, uno de los primeros en implementarse. En todos estos casos de ciudades patrimoniales, con algunas variantes, los problemas centrales eran los mismos: conflictos no resueltos entre conservación y desarrollo, deterioro progresivo del patrimonio arquitectónico, pauperización de los barrios patrimoniales, especulación del valor del suelo, proyectos compulsivos de densificación, transporte urbano colapsado, contaminación ambiental, aumento de la delincuencia y la pobreza, ausencia de planes directores urbanos coherentes, legislación anticuada, competencia entre los diferentes niveles de poder del estado con la administración municipal, falta de profesionales con experiencia de gestión patrimonial, comunidad local con bajos niveles de participación, etc.

Por otro lado la evolución de los primeros proyectos de este tipo, si bien tuvieron resultados positivos en cuanto a la conservación material del patrimonio construido, potenciaron el turismo y también lograron cierta inversión privada, también produjeron efectos no deseados o no bien evaluados al comienzo de los mismos, como por ejemplo el desplazamiento de los residentes de los barrios patrimoniales y un acelerado traspaso del uso residencial al de servicios, fundamentalmente dirigidos estos a satisfacer la demanda del turismo.

La contradicción o paradoja principal de estos proyectos era que su sentido o propósito primordial – integrar el patrimonio al desarrollo integral de la ciudad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes – podían derivar en alterar de manera negativa los valores patrimoniales fundamentales y las identidades locales que precisamente eran el sustento profundo que los convocaba. En un sentido general, parte de la población que precisamente debía ser la beneficiaria se sentía excluida, marginada, observando como su patrimonio era un objeto más de consumo cuyas ganancias quedaban en manos de otros, siendo incluso desplazados de sus propios barrios. Tal situación ha llevado a la conformación de organizaciones de vecinos y también de ciudadanos sensibles al tema patrimonial que han ocasionado fuertes disputas al interior de las

propias comunidades pero también contra las autoridades locales, teniendo una influencia creciente en la política.

Tales situaciones se pueden observar en el caso de Valparaíso de manera incipiente con algunas de las iniciativas impulsadas. Por ello uno de los componentes principales del proyecto BID fue la elaboración de un plan director o plan maestro para el área patrimonial protegida, en el cual actualmente se está trabajando a través de una consultoría con la Universidad Católica de Santiago que tiene como contraparte al municipio y un comité integrado por representantes de los distintos servicios públicos involucrados. Por cierto, dicho plan debería haber sido confeccionado, consensuado y aprobado por todas las instancias antes de la ejecución de los proyectos de intervención patrimonial, pero por lo explicado anteriormente esto no fue posible. Dicho plan ha reunido la información existente, ha realizado un nuevo levantamiento de los inmuebles patrimoniales, estudiado la capacidad de carga, ha analizado la dispersión de las normas de construcción y conservación que existen para el área y propone soluciones para uniformarlas e integrarlas, ha impulsado la participación ciudadana y ha analizado las instancias de gestión patrimonial que hoy existen recomendando como potenciarlas.

Sin duda este trabajo será de gran ayuda, es una primera fase de planificación, pero todavía hay mucho camino que recorrer para validarlo y que se convierta en una verdadera guía para la acción que sea coordinada y coherente con el plan global de desarrollo de la ciudad. En este ámbito, concordar las normas unificadas que reglamenten la construcción y la conservación urbana es clave, como también la definición de la autoridad patrimonial que esté a cargo de la gestión. Estos dos aspectos son cruciales para el éxito del proceso junto con el apoyo político y financiero que lo sustenten.

En lo que respecta a las normas, es de consenso común la urgencia de homologar las existentes y de concordar otras. Aquí coinciden dos cuerpos legales fundamentales, la ley general de urbanismo y construcciones, y las normas que establece la ley de monumentos nacionales para sus diferentes categorías de bienes patrimoniales. Si bien hay claridad teórica en el objeto preciso de cada una de estas legislaciones, han existido problemas en la aplicación práctica de ellas, particularmente en la ejecución de las normas que establecen los planes reguladores comunales, donde por desconocimiento, falta de coordinación institucional surgen problemas. Desde el punto de vista jurídico cuando dos o más leyes coinciden en una misma materia prevalece la norma específica o especial. Si hay diferencias de interpretación es la Contraloría General de la República y después los Tribunales de Justicia quienes resuelven la controversia. Al respecto la Contraloría General de la República ha sido clara en dictaminar la preeminencia de la legislación de monumentos nacionales, pero en lo atinente a la aplicación de las normas de ésta última cuando afectan bienes de propiedad privada han existido conflictos, algunos de los cuales han llegado incluso a la Corte Suprema.

En lo relacionado al rol que tienen los diversos servicios públicos en lo que compete al patrimonio construido hay situaciones contradictorias o confusas en lo que respecta a los servicios públicos que tienen a su cargo la gestión directa

debido a la desigual evolución histórica de ellos y su posición dentro del Estado. Este es el caso del Consejo de Monumentos Nacionales que si bien tiene claras atribuciones de carácter nacional no posee los recursos financieros y humanos para actuar en cada lugar, no obstante que en la última década esta institución ha sido fortalecida. Para hacer más complejo este contexto jurídico e institucional hay quienes han planteado incluso la inconstitucionalidad de algunas normas, especialmente las relacionadas con las obligaciones que impone la ley de monumentos nacionales a los bienes de propiedad privada como hemos indicado más arriba.

Es por ello que el plan director de Valparaíso propone como estrategia la elaboración de un plan seccional para el área patrimonial donde coincidan tanto las normas generales del plan regulador como también las especiales de la ley de monumentos nacionales, de tal manera que exista un solo instrumento normativo donde tanto el Consejo de Monumentos Nacionales como la Dirección de Obras Municipales y cuando corresponda el SEREMI del MINVU participen en las decisiones, reduciendo o concentrando los aspectos burocráticos de los permisos de construcción o intervención patrimonial que se deben conceder.

En teoría esto es coherente, pero en la práctica implica concretar voluntades políticas y administrativas que buscan concentrar en el municipio de Valparaíso, como entidad de gestión territorial y mayor proximidad a los vecinos, la administración del patrimonio. Esto significa que los actores institucionales reconozcan las competencias, experiencias, capacidades y fidelidad a los principios y objetivos que animan la conservación y desarrollo del patrimonio por parte del municipio y que éste pueda equilibrar los intereses contradictorios que por lo general se inclinan hacia quienes detentan más poder económico en las decisiones urbanas. Situación que solo puede ser resuelta con una mejor y mayor participación ciudadana en la toma de decisiones, junto con un proceso continuo de educación sobre los valores patrimoniales que se quieren proteger.

Esto que parece fácil de enunciar es de gran complejidad de poner en ejecución por la propia naturaleza del patrimonio, como también por los valores diversos y contradictorios en juego. Los vecinos residentes tendrán una visión, los profesionales del patrimonio otra, las autoridades también tendrán la suya, los inversionistas una diferente, además todas estas cambian en el tiempo, ya que el patrimonio no es algo fijo, inmutable. Por otra parte también se abren nuevas oportunidades donde el patrimonio ofrece posibilidades económicas, las cuales bien llevadas mejoran la calidad de vida de los residentes y potencian la identidad local, pero que desarrolladas sin control ni límites, pueden terminar por dañar y destruir los bienes patrimoniales y las identidades locales, tanto en su integridad como en su autenticidad.

Al respecto falta impulsar un gran debate sobre el Valparaíso que quieren los porteños y los proyectos que se deben emprender en el futuro, donde debe existir libertad para crear obras nuevas, pero siempre y cuando éstas no afecten negativamente el patrimonio. La planificación territorial es clave para resolver el desafío de la densificación en algunas áreas, pero también es

necesario modernizar y reciclar algunos inmuebles patrimoniales y sus entornos. Imaginación con respeto al espacio ya construido y a las formas de ser y habitar de los porteños es la clave. En esto no hay recetas pero si reglas generales que deben discutirse, consensuarse y respetarse.

Sin duda la vocación portuaria y el tratamiento del borde costero es esencial para el futuro desarrollo de Valparaíso, dando el espacio adecuado tanto a la parte comercial del puerto como a la del transporte de pasajeros y del esparcimiento y recreación de población que siente el mar como algo propio, pero que por largas décadas su acceso libre le ha sido limitado. Ejemplos de soluciones existen en otras ciudades portuarias del mundo las cuales pueden iluminar soluciones adecuadas e incluso innovadoras. Pero también se deben idear respuestas a las necesidades que el turismo cada vez más exigente demanda, como por cierto potenciar la actividad industrial que la ciudad tuvo en el pasado y mejorar el transporte urbano que permita una óptima relación entre los cerros y el borde costero. Por otro lado la tradición de Valparaíso como ciudad universitaria tiene que volcarse con más fuerza hacia dentro y no sólo hacia fuera, lo que implica crear oportunidades de trabajo que permitan que los jóvenes profesionales vean un futuro promisorio y no migren. En todo esto, tanto el Estado como el sector privado, deben poner lo mejor de cada uno, de manera integrada y creativa.

En este contexto los arquitectos porteños tienen una gran responsabilidad de rescatar su propia ciudad y de vitalizarla, junto con el concurso de otros profesionales. Comprender el espacio construido de Valparaíso, su entorno geográfico y las gentes que lo habitan es su gran desafío. Tal como escribió Pablo Neruda: "El Puerto es un debate entre la naturaleza evasiva de las cordilleras y el mar. Pero en la lucha fue ganando el hombre, en cierto modo, porque los cerros y la plenitud marina conformaron la ciudad y la hicieron uniforme, no como un cuartel, sino con la disparidad de la primavera, con su contradicción de pinturas, con su energía sonora." El Valparaíso profundo, que la historia y los porteños han construido, demanda toda nuestra creatividad respetando su patrimonio y su propia libertad.