

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO (FAUUSP)

Glaucia Cristina Garcia dos Santos

**CIDADE-PORTO: O PLANEJAMENTO DE ZONAS  
COSTEIRAS E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS**

Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile)

São Paulo

2022

Glaucia Cristina Garcia dos Santos

# **CIDADE-PORTO: O PLANEJAMENTO DE ZONAS COSTEIRAS E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS**

Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile)

## **Versão Corrigida**

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência do orientador. A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 21 de agosto de 2022

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - FAUUSP da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre.

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Santos, Glaucia Cristina Garcia

Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile) / Glaucia Cristina Garcia Santos; orientador Eduardo Alberto Cusce Nobre. - São Paulo, 2022.

227 f.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Zona Costeira. 2. Cidades Portuárias. 3. Portos Marítimos. 4. Valparaíso. I. Nobre, Eduardo Alberto Cusce, orient. II. Título.

SANTOS, G. C. G. **Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile).** 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

Aprovado em: 21/06/2022

### **Banca Examinadora**

Profº Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre (Presidente)  
Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAUUSP  
Julgamento: Aprovado

Profº Dr. Rodrigo Alejandro Hidalgo Dattwyler  
Instituição: Pontificia Universidad Católica de Chile – PUC Chile  
Julgamento: Aprovado

Profº Dr. Jorge Humberto Beyer Barrientos  
Instituição: Universidad Católica de la Santísima Concepción – UCSC Chile  
Julgamento: Aprovado

*Aos meus pais, Solange Garcia e Raul Martins, por todos os ensinamentos e apoio que me proporcionaram, sem eles não teria chegado até aqui...*

*A minha avó Adelaide Garcia (in memoriam) que acredito que esteja sempre presente comigo*

## AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Agradeço a CAPES pelo auxílio na realização desta pesquisa.

Agradeço, principalmente ao meu orientador, o professor Eduardo Alberto Cusce Nobre por todos seus ensinamentos e trocas de experiências ao longo deste processo, no qual foram fundamentais para dar fim a essa etapa acadêmica.

Ao Carlos Andrés Hernández Arriagada por todo seu apoio e ensinamentos ao longo desses dez anos que nos conhecemos, principalmente em relação a temática portuária, além de todas as parcerias acadêmicas que temos em conjunto e que auxiliaram para o desenvolvimento desta pesquisa. Agradeço por me fazer acreditar nesta pesquisa e em sua realização, apesar de todos os contratemplos.

Aos professores da FAUUSP, em especial ao Paulo Cesar Xavier Pereira, que me deu todo o incentivo para realizar o mestrado na FAUUSP, além de me auxiliar no desenvolvimento do projeto de pesquisa e me convidar para as reuniões do seu grupo de pesquisa. Ao professor Jorge Bassani, que participou da banca de qualificação e me trouxe vários novos olhares de Valparaíso. A professora Camila D'Ottaviano, que junto ao professor Jorge e Eduardo, puderam me trazer novos paradigmas frente ao planejamento em sua disciplina da pós-graduação. Por último, agradeço ao professor Fábio Mariz por seus ensinamentos e por todo o processo do estágio docente (PAE).

Aos professores do Chile, que apesar da distância sempre estiveram dispostos a me auxiliar, além de me receberem na minha estadia de pesquisa no Chile. Agradeço a professora Claudia Garcia Lima, por todas nossas conversas sobre o planejamento chileno, as parcerias acadêmicas e sobretudo por nossa amizade. Ao professor Rodrigo Hidalgo, pela participação na banca de qualificação e suas referidas pontuações sobre o neoliberalismo e Valparaíso, além de toda sua ajuda acadêmica, onde sempre me recebeu muito bem. Ao professor Voltaire Alvarado, pelos seus ensinamentos e conversas, e também pelo auxílio na visita a San Antonio. Ao professor Alberto Texido Zlatar, por me receber na sua disciplina "*Taller Ciudad-Puerto*", e por todo material que me disponibilizou sobre Valparaíso, além de todos os ensinamentos que me fizeram acreditar ainda mais que devemos continuar debatendo sobre as cidades portuárias. Ao professor Jorge Beyer Barrientos, por todos os seus ensinamentos sobre as infraestruturas

portuárias através do *Centro de Investigación Marítimo Portuario*. Por último, aos professores do *Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales* (IEUT UC), em especial ao *Núcleo de Planificación Integrada de Zonas Costeras e Islas* (PIZIS), professor Roberto Moris, Giovanni Vecchio, Kay Bergamini, Carolina Rojas, por todos os ensinamentos que me proporcionaram sobre o planejamento de zonas costeiras no Chile.

Ao professor Celso Coaracy Moraes Franco, pelos nossos cafés e conversas inspiradoras sobre o planejamento e as cidades.

Agradeço aos pesquisadores e alunos do Laboratório de Estratégias Projetuais, principalmente a Raquel Zamboni, Isabella Sposito, Guilherme Cavenagui, Eduardo Riffo, Letícia Perez, Bruna Fraga, Mariana Chaves, Nicolás Parra-Urbina e Ana Figueiredo, que me auxiliaram na transcrição das entrevistas e nos mapeamentos. Agradeço também a Giovana Leticia Hernández Arriagada, pelo auxílio na transcrição das entrevistas.

Aos amigos que a FAUUSP me deu, em especial a minha amiga Adriana Marín Toro por toda sua ajuda e incentivo em relação à pesquisa no Chile, agradeço por termos nos encontrado ao longo deste processo na FAUUSP, Adriana, chilena, com sua pesquisa sobre São Paulo e eu, brasileira, com a pesquisa sobre o Chile. Agradeço também aos amigos que fiz ao longo do Mestrado, Adriana, Analu, Deiny, Heloisa, Ingrid, Mariana, Marília, Marina, Mário, Otávio e Willian.

Finalmente, agradeço aos meus pais e aos meus familiares, que entenderam esse processo e estiveram sempre comigo me apoiando. Obrigada por acreditarem em mim e estarem sempre presentes.

## RESUMO

SANTOS, G. C. G. **Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile).** 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

A presente pesquisa busca investigar o processo de reestruturação ocorrido nas cidades portuárias a partir do movimento de containerização e das mudanças logísticas ocorridas globalmente na década de 1970, que impulsionaram a competitividade econômica acerca das rotas globais. Diante da contextualização da produção portuária latino-americana, a pesquisa tem como objeto de estudo o Porto de Valparaíso que se desenvolveu historicamente como a Cidade-Porto mais importante do Chile e atualmente junto com o Porto de San Antonio mobiliza quase a totalidade de carga geral da zona central chilena. A pesquisa tem como objetivo principal a análise do processo de reestruturação do Porto de Valparaíso, por meio da avaliação das modernizações portuárias e suas condicionantes urbanas, frente a sua escala regional na costa chilena e do impacto no desenvolvimento econômico na estruturação da Região de Valparaíso e da Região Metropolitana de Santiago. Fundamentada através de uma pesquisa metodológica aplicada a métodos qualitativos e quantitativos, de avaliação territorial, que permitam compreender o processo de reestruturação do Porto de Valparaíso, por meio das dinâmicas históricas, econômicas e de estruturação urbana que impactam no planejamento e nas políticas de modernização da relação Cidade-Porto.

**Palavras-Chave:** Zonas Costeiras, Cidade-Porto, Reestruturação Territorial, Infraestrutura Portuária, Porto de Valparaíso.



## ABSTRACT

SANTOS, G. C. G. Port-City: **The planning of coastal zones and port infrastructures. A territorial analysis of the Port of Valparaíso (Chile)**. 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

This research seeks to investigate the restructuring process that took place in port cities from the containerization movement and the logistical changes that occurred globally in the 1970s, which boosted economic competitiveness on global routes. Given the context of Latin American port production, the research has as its object of study the Port of Valparaíso, which has historically developed as the most important Port City in Chile and currently, together with the Port of San Antonio, mobilizes almost the entirety of general cargo in the central Chilean area. The main objective of the research is to analyze the restructuring process of the Port of Valparaíso, through the evaluation of port modernizations and their urban conditions, given its regional scale on the Chilean coast and the impact on economic development in the structuring of the Region of Valparaíso and of the Metropolitan Region of Santiago. Based on methodological research applied to qualitative and quantitative methods, of territorial assessment, that allow us to understand the restructuring process of the Port of Valparaíso, through the historical, economic and urban structuring dynamics that impact the planning and modernization policies of the City-Porto relationship.

**Keywords:** Coastal Zones, City-Port, Territorial Restructuring, Port Infrastructure, Port of Valparaíso.

## RESUMEN

SANTOS, G. C. G. **Ciudad-Puerto: La planificación de zonas costeras y de infraestructuras portuarias. Un análisis territorial del Puerto de Valparaíso (Chile).** 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022).

La presente investigación busca comprender el proceso de reestructuración que tuvo lugar en las ciudades portuarias a partir del movimiento de “contenerización” y de los cambios logísticos ocurridos globalmente en la década de 1970, que impulsaron la competitividad económica de las rutas globales. La investigación tiene como objeto de estudio el Puerto de Valparaíso, que se ha desarrollado históricamente como la Ciudad-Puerto más importante de Chile, junto con el Puerto de San Antonio que actualmente moviliza casi la totalidad de la carga general en la zona central de Chile. El principal objetivo de ese estudio es el análisis del proceso de reestructuración del Puerto de Valparaíso, a través de la evaluación de la modernización portuaria y sus condicionantes urbanas, frente a la escala regional de la costa de Chile y, el impacto del desarrollo económico en la estructuración de la Región de Valparaíso (V Región) y de la Región Metropolitana de Santiago. Basada en una metodología que aplicó métodos cualitativos y cuantitativos, de evaluación territorial, que permitió comprender el proceso de reestructuración del Puerto de Valparaíso, por medio de dinámicas históricas, económicas y de estructuración urbana que impactan la planificación en zonas costeras chilenas y las políticas de modernización de la relación Ciudad-Puerto.

**Palabras-Clave:** Zonas Costeras, Ciudad-Puerto, Reestructuración Territorial, Infraestructura Portuaria, Puerto de Valparaíso.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 0.1 – Diagrama conceitual teórico .....	24
Figura 1.1 – Padrões de crescimento portuário mundial (1970-2009) .....	27
Figura 1.2 – Tipologia portuária: escala global conforme a tipologia apropriada a frente marítima.....	28
Figura 1.3 – Cadeias de abastecimento globais .....	29
Figura 1.4 – Modelo Anyport .....	30
Figura 1.5 – O desenvolvimento espacial de um sistema portuário .....	33
Figura 1.6 – Comércio marítimo: Pontos estratégicos da economia global .....	35
Figura 1.7 – Projetos de renovações urbanas mundiais.....	38
Figura 1.8 – Porto de Gênova, Itália.....	39
Figura 1.9 – Porto de Inner Harbor, Baltimore .....	40
Figura 1.10 – London Docklands, Londres. Plano estratégico de 1976.....	41
Figura 1.11 – Kop Van Zuid, Roterdã. Projeto urbano de 1996 .....	42
Figura 1.12 – Waterfront Roterdã, Kop van Zuid .....	43
Figura 1.13 – <i>Port Vell</i> , Barcelona .....	44
Figura 1.14 – Projeto urbano do Puerto Madero, Buenos Aires.....	45
Figura 1.15 – Delimitação da Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha .....	46
Figura 1.16 – Frente marítima do Rio de Janeiro, Porto Maravilha.....	47
Figura 2.1 – Cidades costeiras maiores que 100.000 habitantes em ALC .....	49
Figura 2.2 – Borda costeira e os âmbitos administrativos .....	51
Figura 2.3 – Elementos do zoneamento da borda costeira no Chile.....	52
Figura 2.4 – Delimitação da Borda Costeira, Zona Costeira e Zona de Influência Costeira ...	53
Figura 2.5 – Esquema estrutural do planejamento no Chile.....	54
Figura 2.6 – Políticas e instrumentos no planejamento de zonas costeiras .....	57
Figura 2.7 – Integração da comissão nacional de uso da borda costeira .....	58
Figura 2.8 – Funções básicas da CNUBC .....	59
Figura 2.9 – Relações entre instituições com competências para a regulação e gestão da borda costeira.....	61
Figura 2.10 – Recomendações para a Lei de Costas .....	63
Figura 2.11 – Portos Públicos no Chile .....	66
Figura 2.12 – Localização dos portos que transferem carga de comércio exterior .....	75

Figura 2.13 – Principais toneladas transportadas por cabotagem – Porto de origem e destino 2020 .....	78
Figura 3.1 – Estruturação da Região de Valparaíso .....	79
Figura 3.2 – Corredor Bioceânico eixo Mercosul e Capricórnio .....	80
Figura 3.3 – Estrutura nacional e internacional: Rotas estruturantes .....	83
Figura 3.4 – Estrutura regional e metropolitana: Rotas Estruturantes.....	84
Figura 3.5 – Estrutura regional e metropolitana: Rede viária e ferroviária.....	85
Figura 3.6 – Síntese de funcionalidade territorial - PROT Região de Valparaíso.....	88
Figura 3.7 – Proposta de zoneamento – PROT Região de Valparaíso .....	89
Figura 3.8 – Síntese de cenários prospectivos para a Região de Valparaíso (PROT).....	90
Figura 3.9 – Área Metropolitana de Valparaíso .....	91
Figura 3.10 – Crescimento histórico da Área Metropolitana de Valparaíso 1838-2006.....	92
Figura 3.11 – Nível socioeconômico por comuna - AMV .....	93
Figura 3.12 – Déficit habitacional - AMV .....	93
Figura 3.13 – Mobilidade origem e destino - AMV .....	94
Figura 3.14 – Principais ameaças naturais e antrópicas - AMV.....	95
Figura 3.15 – Plano integral de usos normativos predominantes - AMV .....	96
Figura 3.16 – Diagrama da estruturação metropolitana - AMV .....	97
Figura 3.17 – Representação territorial do cenário metropolitano 2050 .....	98
Figura 3.18 – Configuração regional portuária - Região Valparaíso .....	99
Figura 3.19 – Evolução de carga total transferida por Empresas Portuárias do Estado, 2004-2016 .....	100
Figura 3.20 – Complexo marítimo portuário da Região de Valparaíso .....	101
Figura 3.21 – Porto de San Antonio, Região de Valparaíso.....	102
Figura 3.22 – Porto de Valparaíso, Região de Valparaíso.....	103
Figura 3.23 – Porto Quintero-Ventanas, Região de Valparaíso .....	104
Figura 3.24 – Porto de San Antonio, relação Porto-Cidade .....	108
Figura 4.1 – Baía de Valparaíso (1810).....	110
Figura 4.2 – Plano da cidade e do Porto de Valparaíso (1885) .....	111
Figura 4.3 – Cidade e Porto, Baía de Valparaíso (1900).....	113
Figura 4.4 – Porto de Valparaíso (1950) .....	114
Figura 4.5 – Evolução da mancha urbana de Valparaíso (1559 – 2000).....	115
Figura 4.6 – Linha do tempo do Porto de Valparaíso.....	119
Figura 4.7 – Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) .....	124

Figura 4.8 – Censo Demográfico (2017) Valparaíso.....	125
Figura 4.9 – Infraestrutura de mobilidade: rotas estruturantes e ferroviária .....	126
Figura 4.10 – Carta de Inundação por Tsunami (2012).....	127
Figura 4.11 – Características naturais do território .....	128
Figura 4.12 – Áreas vulneráveis x Incêndios .....	129
Figura 4.13 – Equipamentos de Valparaíso.....	130
Figura 4.14 – Relação Cidade-Porto, Valparaíso .....	131
Figura 4.15 – Plano Geral do Porto de Valparaíso .....	134
Figura 4.16 – Terminal 1, Porto de Valparaíso .....	135
Figura 4.17 – Terminal 2, Porto de Valparaíso .....	136
Figura 4.18 – Localização dos sítios dos terminais portuários.....	137
Figura 4.19 – Terminal de passageiros do Porto de Valparaíso .....	138
Figura 4.20 – Puerto Barón: Relação Porto-Cidade .....	139
Figura 4.21 – Puerto Barón: Vista do Muelle Barón.....	139
Figura 4.22 – <i>Muelle Prat</i> , Eixo Histórico .....	140
Figura 4.23 – ZEAL, Porto de Valparaíso.....	141
Figura 4.24 – Estruturação e acessos do Porto de Valparaíso .....	142
Figura 4.25 – Acceso Sur, Porto de Valparaíso.....	143
Figura 4.26 – Acceso Barón, Porto de Valparaíso .....	143
Figura 4.27 – Metrô de Valparaíso: Estação Barón.....	144
Figura 4.28 – Propostas para o projeto do trem Valparaíso – Santiago .....	147
Figura 4.29 – Linha férrea do Porto de Valparaíso, transporte de passageiros e cargas .....	147
Figura 4.30 – Limites históricos em Valparaíso (UNESCO) .....	148
Figura 4.31 – Praça Sotomayor, Eixo Histórico.....	149
Figura 4.32 – Vista aérea do Porto de Valparaíso, relação Cidade-Porto .....	150
Figura 4.33 – Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso .....	152
Figura 4.34 – Cidade x Área Portuária x Baía de Valparaíso .....	153
Figura 4.35 – Área de trânsito de caminhões, T1 e T2.....	154
Figura 4.36 – Muelle Prat, área de caráter público.....	155
Figura 4.37 – Parque Barón, Concurso de Ideias .....	156
Figura 4.38 – Parque Barón, projeto MINVU .....	157
Figura 4.39 – Proposta Frente Porto-Cidade .....	158
Figura 4.40 – Delimitação dos 11 km de extensão da borda costeira de Valparaíso .....	159
Figura 4.41 – Plano da borda costeira de Valparaíso .....	160

Figura 4.42 – Trecho 1, Mirante Viento Sur - San Mateo.....	161
Figura 4.43 – Trecho 3, Edwards - Tornamesa .....	162
Figura 4.44 – Trecho 4, Tornamesa – El Sauce.....	163
Figura 4.45 – Porto de Valparaíso, T1 e T2 .....	164
Figura 4.46 – Cidade de Valparaíso .....	166

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Etapas da evolução da relação entre Porto e Cidade .....	31
Tabela 1.2 – Estágios do desenvolvimento portuário.....	32
Tabela 2.1 – Instrumentos de planejamento territorial no Chile .....	56
Tabela 2.2 – Top 10 throughput de países da região em 2019 (TEU).....	72
Tabela 2.3 – Características das infraestruturas portuárias e capacidades dos terminais. Empresas Portuárias do Estado.....	76
Tabela 3.1 – População segundo área urbana e rural da Região de Valparaíso .....	81
Tabela 3.2 – Produto interno bruto (PIB) Região de Valparaíso .....	86
Tabela 3.3 – Total de transferência de carga Comex, da Região de Valparaíso 2021- 2020 .	105
Tabela 4.1 – Top 20 throughput de portos da região em 2019 (TEU) .....	132
Tabela 4.2 – Distribuição por tipos de navios, Porto de Valparaíso (2018 – 2019).....	133
Tabela 4.3 – Estrutura Terminal 1 .....	135
Tabela 4.4 – Estrutura Terminal 2 .....	136

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1 – Evolução das exportações chilenas 1960-2020.....	69
Gráfico 2.2 – Evolução do Chile no ranking de competitividade WEF .....	70
Gráfico 2.3 – Evolução do índice WEF de qualidade da infraestrutura portuária.....	71
Gráfico 2.4 – Comparação dos 10 principais portos a nível mundial em relação aos 10 principais da região da América Latina.....	72
Gráfico 2.5 – Carga containerizada: Número de concessionários por porto e carga média por concessionário .....	73
Gráfico 3.1 – Exportação por setor e atividade econômica.....	86
Gráfico 3.2 – Projeção de demanda de carga para os portos estatais da Região de Valparaíso .....	107
Gráfico 4.1 – Evolução de transferência de carga do Porto de Valparaíso (2004-2019) .....	133
Gráfico 4.2 – Modo ferroviário em carga portuária no Chile.....	145

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMV	Área Metropolitana de Valparaíso
BID	<i>Banco Interamericano de Desarrollo</i>
CAMPORT	<i>Cámara Marítima y Portuaria de Chile</i>
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CNID	<i>Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo</i>
CNUBC	<i>Comisión Nacional de Uso del Borde Costero</i>
CRUBC	<i>Comisiones Regionales de Usos del Borde Costero</i>
DIRECTMAR	<i>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante</i>
EDR	<i>Estrategia de Desarrollo Regional</i>
EFE	<i>Empresa de los Ferrocarriles del Estado</i>
EMPORCHI	Empresa Portuária Chilena
EPV	Empresa Portuária de Valparaíso
FCL	<i>Full-Container-Load</i>
GORE	<i>Gobiernos Regionales</i>
INE	Instituto Nacional de Estadísticas do Chile
LDDC	<i>London Docklands Development Corporation</i>
LGUC	<i>Ley General de Urbanismo y Construcciones</i>
LU	<i>Límite Urbano</i>
MERVAL	Metro Regional de Valparaíso S.A
MINVU	<i>Ministerio de Vivienda y Urbanismo</i>
MOP	<i>Ministerio de Obras Públicas</i>
MTT	<i>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</i>
ODEPLAN	<i>Oficina de Planificación Nacional</i>
OECD	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OGUC	<i>Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones</i>
PCE	<i>Puerto Central</i>
PDPV	Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso
PLADECO	<i>Plan de Desarrollo Comunal</i>
PNDU	<i>Política Nacional de Desarrollo Urbano</i>
PNUBC	<i>Política Nacional de Uso del Borde Costero</i>
PRC	<i>Plan Regulador Comunal</i>



PRDU	<i>Plan Regional de Desarrollo Urbano</i>
PREMVAL	<i>Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso</i>
PRI	<i>Plan Regulador Intercomunal</i>
PRM	<i>Plan Regulador Metropolitano</i>
PROT	<i>Plan Regional de Ordenamiento Territorial</i>
PS	<i>Plan Seccional</i>
SILOGPORT	<i>Port Community System</i> Porto de Valparaíso
STI	San Antonio Terminal Internacional
TCVAL	Terminal de Cerros de Valparaíso S.A
TEU	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i>
TPS	Terminal Pacifico Sul Valparaíso S.A.
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
VPS	Valparaíso Terminal de Passageiros S.A.
ZBC	<i>Zonificación de Uso del Borde Costero</i>
ZEAL	Zona de Extensão e Apoio Logístico

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	20
<b>1. CIDADE-PORTO: PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PORTUÁRIA</b> .....	25
1.1 Desenvolvimento portuário mundial .....	29
1.2 Reestruturação das cidades portuárias no século XX .....	34
1.3 Histórico dos projetos de renovação urbana .....	37
<b>2. O PLANEJAMENTO DAS ZONAS COSTEIRAS E ANÁLISE DAS POLÍTICAS PORTUÁRIAS CHILENAS</b> .....	49
2.1 Zona costeira chilena: Breve diagnóstico .....	50
2.2 Políticas e instrumentos territoriais no planejamento das zonas costeiras .....	54
2.3 Políticas portuárias no processo de modernização dos portos no Chile .....	64
2.4 O Sistema portuário chileno .....	69
<b>3. ESTRUTURAÇÃO REGIONAL DA ZONA COSTEIRA DA REGIÃO DE VALPARAÍSO</b> .....	79
3.1 Características regionais – V Região de Valparaíso .....	79
3.2 Estruturação da Área Metropolitana de Valparaíso .....	91
3.3 Complexo portuário da Região de Valparaíso: Perspectivas futuras .....	99
<b>4. TERRITÓRIO INVESTIGADO: O PORTO DE VALPARAÍSO, CHILE</b> .....	109
4.1 Histórico de Valparaíso e sua relação com o Porto .....	109
4.2 Porto de Valparaíso: Cidade-Porto do século XX ao século XXI .....	116
4.3 Análises Territoriais de Valparaíso .....	122
4.4 Conformação atual do Porto de Valparaíso: Diagnóstico territorial .....	131
4.5 Planos e Projetos de Modernização do Porto de Valparaíso .....	148
4.6 Perspectivas da reestruturação do Porto de Valparaíso: Definições futuras .....	165
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	167

<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>171</b>
<b>7. ANEXOS .....</b>	<b>179</b>
7.1 Modelo de Entrevista.....	179
7.2 Termo de Consentimento Livre e Esclarecido .....	182
7.3 Declaração do Participante .....	184
7.4 Entrevistas Realizadas .....	185
<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>225</b>

## INTRODUÇÃO

Esse trabalho pretende compreender e avaliar as relações Cidade-Porto, tendo como objetivo investigar o processo de reestruturação do Porto de Valparaíso (Chile), frente aos elementos de desenvolvimento do planejamento das zonas costeiras chilenas, avaliando as modernizações portuárias ocorridas na atualidade.

Como adaptaram-se às cidades portuárias globais frente a suas atividades portuárias, quais as lições aprendidas e quais os caminhos a seguir em virtude dessas modernizações? Esses são os novos desafios para o desenvolvimento das cidades portuárias que se veem obrigadas a adotar novas dinâmicas de infraestruturas globais (WANG; OLIVIER; NOTTEBOOM; SLACK, 2017, p. 3).

Valparaíso, é uma cidade que se constituiu através de sua frente portuária, no qual o porto foi considerado por muito tempo o mais importante do Chile, diante de suas relações territoriais e econômicas. Atualmente, ele é o segundo maior porto em termos de carga mobilizada, e junto com o Porto de San Antonio, mobilizam grande parte das cargas da zona central do país. Desta forma, a escolha do território investigado ocorre através da relação regional que o Porto de Valparaíso possui, além de suas condicionantes históricas, econômicas e patrimoniais frente à estruturação da costa chilena.

A governança portuária mudou de forma significativa, a partir de 1970, devido suas condições econômicas, institucionais e administrativas, logísticas impostas com os novos processos produtivos, no qual promoviam melhorias nas infraestruturas de transportes como elemento chave para as dinâmicas da gestão portuária. Segundo Constante *et. al.* (2016), as instalações portuárias deixaram de ser espaços que realizavam as movimentações, as estocagens de cargas, e passaram a promover um papel fundamental na logística de transporte, influenciado pelos aspectos econômicos e o potencial logístico de um país (CONSTANTE *et. al.*, 2016). Os processos produtivos tornaram-se elementos fortalecedores das estruturas portuárias, modificando a cadeia produtiva e implantando novos sistemas estruturais, diante das escalas globais e regionais das cidades.

O trabalho, diante deste panorama contemporâneo, norteia-se pela questão central desta pesquisa de avaliar territorialmente o processo de reestruturação, frente aos avanços da modernização portuária que podem impactar no atual desenvolvimento de Valparaíso, tanto a nível comunal, regional e internacional. Tendo como marco de referência, o processo de

containerização (1970), devido a ser um processo histórico/econômico de transformações no desenvolvimento das cidades portuárias. Fomentado por um processo de avaliação territorial, da estrutura de planejamento de zonas costeiras e portuárias chilenas, considerando o impacto do Porto de Valparaíso no desenvolvimento da costa do Chile, e conseqüentemente, na escala da Região de Valparaíso e Região Metropolitana de Santiago.

A pesquisa, desta forma, tem como objetivo principal a análise territorial do Porto de Valparaíso, por meio da avaliação das modernizações portuárias e suas condicionantes urbanas ao longo do século XX e XXI. Analisando as relações de funcionalidade produtiva e suas dinâmicas territoriais à frente da escala regional da zona costeira chilena e, do seu impacto no desenvolvimento do complexo portuário da Região de Valparaíso (Porto de San Antonio, Porto de Valparaíso e Porto de Quintero-Ventanas). Desta forma, tem-se como objetivos secundários:

- a.** Compreensão dos planos reguladores, a nível comunal e metropolitano/regional de Valparaíso, frente a sua relação portuária como modo de avaliação da modernização do Porto de Valparaíso;
- b.** Avaliação territorial dos processos de produção, distribuição, logística e seus impactos na cidade de Valparaíso, perante suas infraestruturas portuárias e desenvolvimento costeiro;
- c.** Compreensão do histórico de desenvolvimento do Porto de Valparaíso, suas modernizações e o impacto na conformação urbana. Estruturando uma avaliação da morfologia do tecido urbano, evidenciando suas características na conformação de Cidade-Porto;
- d.** Compreensão da relação regional do Porto de Valparaíso, com as comunas da Região Metropolitana de Valparaíso e com a rede portuária regional de Quintero-Ventanas, Porto de Valparaíso e Porto de San Antonio. Além de avaliar o Plano de Modernização do Porto de Valparaíso, através da análise dos planos e projetos propostos e em desenvolvimento, por parte do poder público e da Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV).

A metodologia aplicada neste trabalho parte de métodos qualitativos (trabalho de campo) e quantitativos (mapeamentos) de análise e avaliação territorial que permitem compreender o processo de reestruturação da cidade portuária de Valparaíso. Avaliando as dinâmicas históricas, econômicas e a conformação urbana que impactam no planejamento urbano, através dos projetos de modernização portuária e das políticas de planejamento das zonas costeiras

chilenas. A pesquisa foi estruturada metodologicamente através de três eixos: **1.** Trabalho de campo, orientado pelos levantamentos de dados, bibliográficos, entrevistas com entidades do governo local e pesquisadores acadêmicos, e mapeamentos dos planos e projetos em desenvolvimento na cidade portuária de Valparaíso; **2.** Estudo dos conceitos e autores norteadores, com base na bibliografia fundamental, frente a compreensão dos panoramas portuários atuais e contraponto com as dinâmicas territoriais da cidade de Valparaíso (Figura 0.1); **3.** Análises territoriais referentes ao processo de reestruturação do Porto de Valparaíso e avaliação do planejamento de zonas costeiras chilenas, frente aos instrumentos de planejamento territorial. Compreensão dos planos de desenvolvimento da modernização do porto, relacionando com as características dos atuais planos urbanos (comunal e metropolitano) implantados para a cidade de Valparaíso.

O presente trabalho divide-se em quatro capítulos que analisam conceitualmente a problemática do território portuário de Valparaíso.

### **1. Cidade-Porto: Processo de reestruturação portuária**

O Capítulo 1 aborda a estruturação da relação Cidade-Porto diante dos processos históricos e de desenvolvimento dos portos no panorama mundial, estabelecendo as relações temporais originadas a partir do século XX. Traz uma abordagem de análise do processo de desenvolvimento portuário, em relação a mudança de paradigma ocorrida a partir de 1970, com o movimento de containerização e as modernizações portuárias. Trazendo um debate sobre o impacto da reestruturação das cidades portuárias e um panorama histórico dos processos de renovações urbanas ocorridas neste período até os dias atuais, utilizando-se dos casos emblemáticos (Inner Harbor – Baltimore, Docklands – Londres, Kop van Zuid – Roterdã, Port Vell – Barcelona, Puerto Madero – Buenos Aires, Porto Maravilha – Rio de Janeiro) para fundamentar o desenvolvimento do processo de reestruturação das cidades portuárias.

### **2. O planejamento das zonas costeira e análise das políticas portuárias chilenas**

O Capítulo 2 fundamenta o debate em relação ao planejamento de zonas costeiras no Chile, trazendo uma análise das políticas portuárias chilenas e dos instrumentos de planejamento territorial (IPT) à nível nacional, regional, intercomunal/metropolitano e comunal. O presente capítulo traz um breve diagnóstico da zona costeira chilena, sobretudo pela conceituação de zona costeira e borda costeira - no qual é utilizado na *Política Nacional de Uso del Borde*

*Costero* (PNUBC). Além disso, traz um panorama histórico sobre o processo de modernização dos portos chilenos, impactados pela criação da EMPORCHI e posteriormente, pela Lei 19.542, de “Modernização do Setor Portuário Estatal” e a criação das Empresas Portuárias. O capítulo finaliza-se com a análise do sistema portuário chileno, perante sua estruturação e desenvolvimento atual.

### **3. Estruturação regional da zona costeira da Região de Valparaíso**

O Capítulo 3 analisa a estruturação regional frente a zona costeira da Região de Valparaíso – V Região, a partir de uma avaliação das características regionais da zona central chilena. Desta forma, o capítulo traz uma análise do panorama da Região Metropolitana de Valparaíso, através de mapeamentos regionais, que estruturam o debate acerca do caso de estudo deste trabalho, abordando o complexo portuário da Região de Valparaíso. A avaliação dos portos da região, Porto de San Antonio, Porto Quintero-Ventanas e Porto de Valparaíso (objeto de estudo desta pesquisa) demonstra a alta concentração da produtividade portuária do Chile, possibilitando compreender a importância regional de distribuição de cargas e logísticas de conexão territorial para o desenvolvimento da Região de Valparaíso.

### **4. Território investigado: o Porto de Valparaíso, Chile**

O Capítulo 4 aborda o território investigado, o Porto de Valparaíso (Chile), de modo a definir sua estruturação como Cidade-Porto. Traz uma análise do histórico de Valparaíso e do Porto de Valparaíso, desde sua estruturação como porto de Santiago até os dias atuais. A abordagem e a compreensão dessas etapas históricas nortearam a avaliação do processo de transformação econômica portuária. O capítulo traz uma abordagem das análises territoriais que foram realizadas juntamente com a visita de campo a Valparaíso e que puderam demonstrar as características do território e de sua estruturação à frente de seu Porto. Auxiliando no diagnóstico territorial da conformação atual do Porto de Valparaíso, diante de suas demandas logísticas, de movimentação de cargas, hinterlândia e estruturação dos fluxos territoriais. Essas análises auxiliam na avaliação dos indicadores do porto para as possíveis definições acerca do desenvolvimento portuário e das transformações urbanas que ocorrem atualmente em Valparaíso. Por fim, o capítulo finaliza no debate acerca dos planos e projetos de modernização, definindo as futuras modernizações portuárias do Porto de Valparaíso.

**Figura 0.1 – Diagrama conceitual teórico**

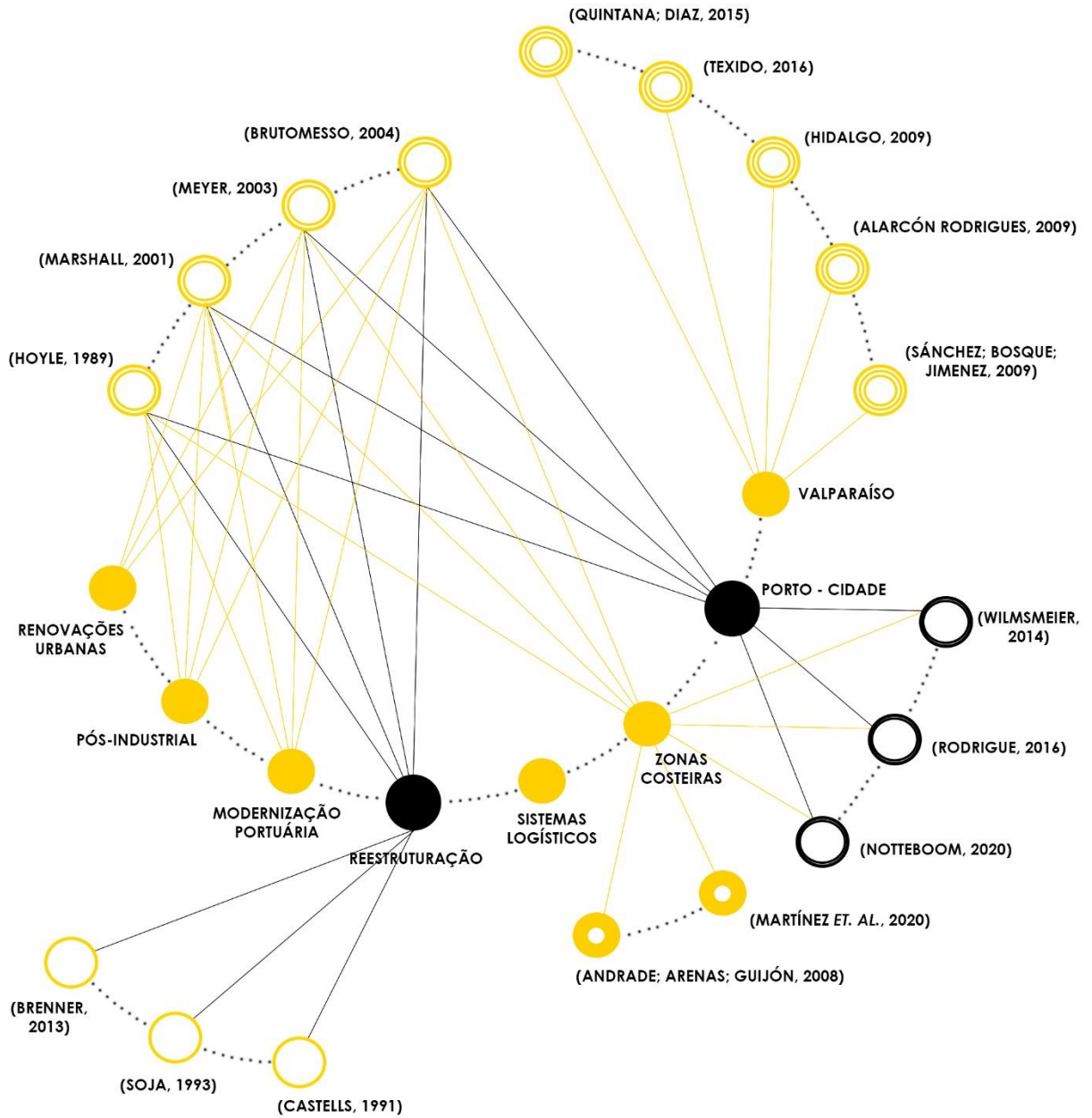


Diagrama de referencial teórico, conceitos x autores. Fonte: Elaboração Própria (2020).



## 1. CIDADE-PORTO: PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PORTUÁRIA

Nas últimas décadas, o território portuário mundial passou por processos de reestruturação, diante da expansão da atividade portuária e da modernização do transporte marítimo. Desta forma, resultou-se em uma migração das atividades produtivas portuárias para os territórios distantes das áreas centrais das cidades, sobretudo a partir da metade do século XX.

Uma série de novas mudanças aconteceram diante da modernização do transporte marítimo, sobretudo como produto da segunda revolução industrial, que foi desde aumento da capacidade e das dimensões dos navios, a crescente especialização industrial e a necessidade do Porto em se expandir, essas mudanças advindas do processo de containerização levaram à aceleração da separação de usos e funções portuárias e urbanas.

De acordo com Sales (1999), (...) “pesadas infraestruturas viárias incrementariam o processo de degradação das áreas de interface, repelindo outras funções e isolando as instalações portuárias definitivamente do contato direto com as cidades” (SALES, 1999, p. 113).

O transporte marítimo enfrentou uma grande reestruturação logística – com o aumento da capacidade dos navios, aumento de velocidades e diminuição dos custos de transporte – que contribuiu para um encurtamento das distâncias para os homens, mercadorias e informações (HARVEY, 1989). A containerização possibilitou um novo sistema de transportes de cargas, proporcionando um outro panorama econômico mundial, através da reestruturação do sistema portuário.

Esses desenvolvimentos demandaram uma redefinição da relação entre a rede de espaços públicos na cidade existente e as novas infraestruturas de grande escala. Uma nova apreciação da paisagem estabeleceu um novo papel nesta questão; o trânsito no sentido de uma nova infraestrutura portuária foi construído em uma área rural sem lidar com a cidade existente, um ato que em si mesmo requer uma redefinição da inter-relação entre a cidade existente, paisagem e infraestrutura (MEYER, 2003, p. 21, tradução nossa).<sup>1</sup>

De modo a compreender as transformações marítimo-portuárias, e como parte teórica deste processo, entender a definição do termo reestruturação, possibilita a noção das transformações

---

<sup>1</sup> “These developments demanded a redefinition of the relation between the network of public spaces in the existing city and new, large-scale infrastructure. A new appreciation of landscape played an important role in this matter; the transit port's new infrastructure was built in the previously unspoiled rural area outside the existing city, an act that in and of itself required a redefinition of the interrelationship of city, landscape, and infrastructure.” (MEYER, 2003, p. 21).

dos processos sociais/espaciais diante da fragmentação urbana. Soja (1993), afirma que o processo de reestruturação<sup>2</sup> compete uma descontinuidade nas dinâmicas estabelecidas provocando uma ruptura no processo.

A reestruturação transmite a noção de uma ruptura com tendências seculares e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferente da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de destruição e tentativa de reconstrução, provenientes de certas deficiências ou debilidades na ordem estabelecida que impedem adaptações convencionais e requerem, por sua vez, significativa mudança estrutural [...]. A reestruturação origina-se na crise e em um conflito entre o velho e o novo, entre uma ordem preterida e uma ordem 'projetada'. Esse processo não é mecânico ou automático, nem seus resultados são pré-determinados [...]. A reestruturação sugere fluxo e transição, posturas ofensivas e defensivas, uma mescla complexa de continuidade e mudança (SOJA, 1993, p. 193).

Os processos de reestruturação contemporâneos prenunciam uma ruptura e uma nova configuração do desenvolvimento capitalista global, de tal forma que a reestruturação pode adquirir formas territoriais, locais e de escalas específicas. A conceituação desse processo foi influenciada por inúmeras correntes teórico-sociais, que fundaram processos multiescalares de reestruturação que reverberam por todo o sistema capitalista global (BRENNER, 2013).

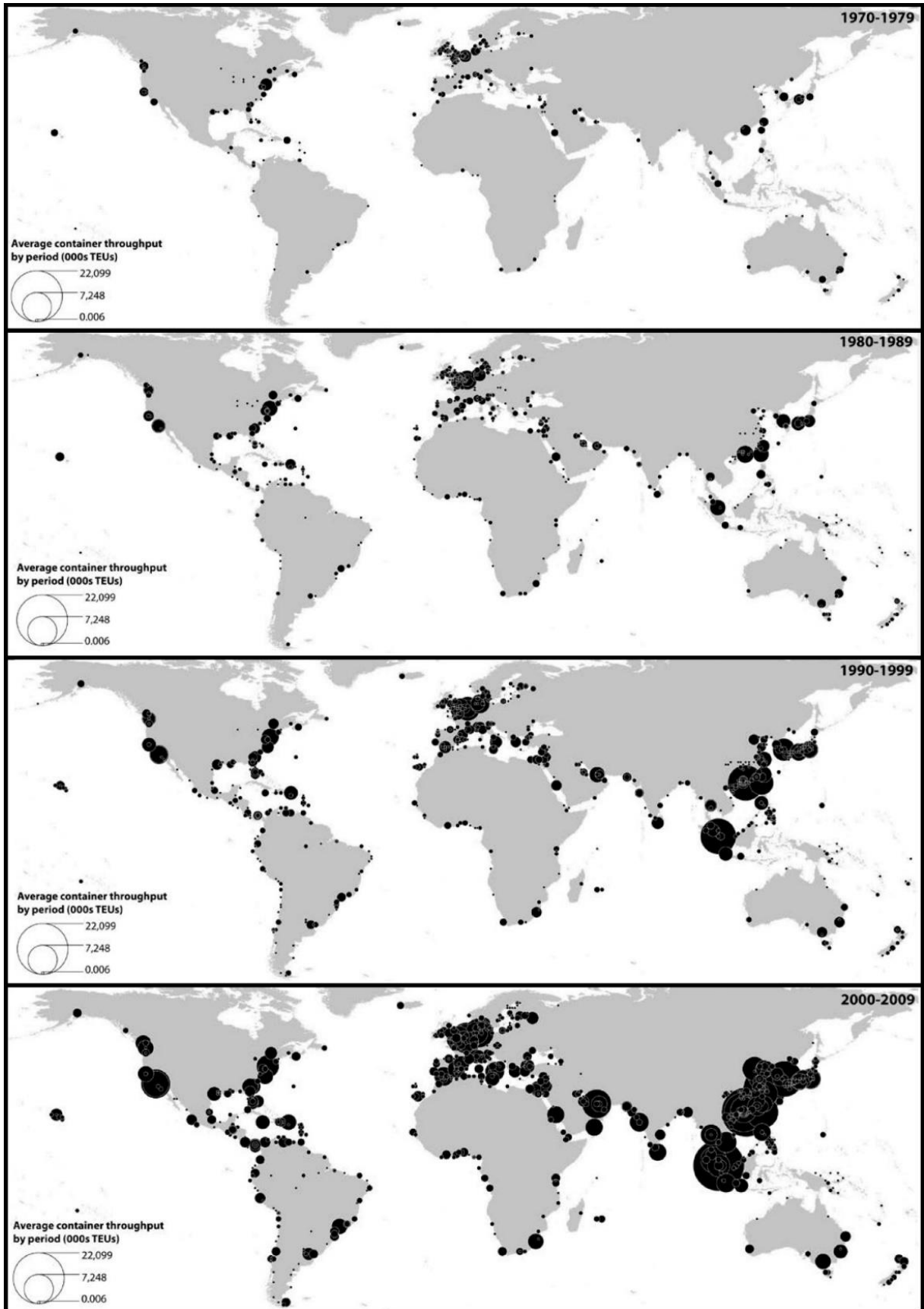
A compreensão de amplas transformações que afetam as cidades enfatiza os impactos produzidos pela globalização econômica à frente das questões urbanas. Um dos fatores que influenciam o papel das cidades nessa “nova economia global” (SASSEN, 1998) é a mudança ocorrida na composição das transformações internacionais. Essas mudanças nas condições econômicas nas faixas marítimas estão associadas à dinâmica comercial, que foi impactada pela containerização.

A Figura 1.1 demonstra o impacto dos padrões de crescimento portuário (1970-2009), diante das modernizações portuárias, e principalmente da containerização. A difusão dos portos de contêineres ocorreu inicialmente nas economias centrais da América do Norte, Europa Ocidental e Japão (1970). Na década de 1980, desenvolveram-se no Caribe, no Mediterrâneo e nas economias em desenvolvimento na Ásia (Coreia do Sul, Taiwan, Hong Kong).

---

<sup>2</sup> O termo *reestruturação* tem como derivação da palavra *estrutura*, e significa estruturar de novo, estrutura frente a produção do espaço urbano. Estrutura significa a disposição e ordem das partes de um todo e estruturação sendo o ato ou efeito de estruturar. FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 592.

Figura 1.1 – Padrões de crescimento portuário mundial (1970-2009)

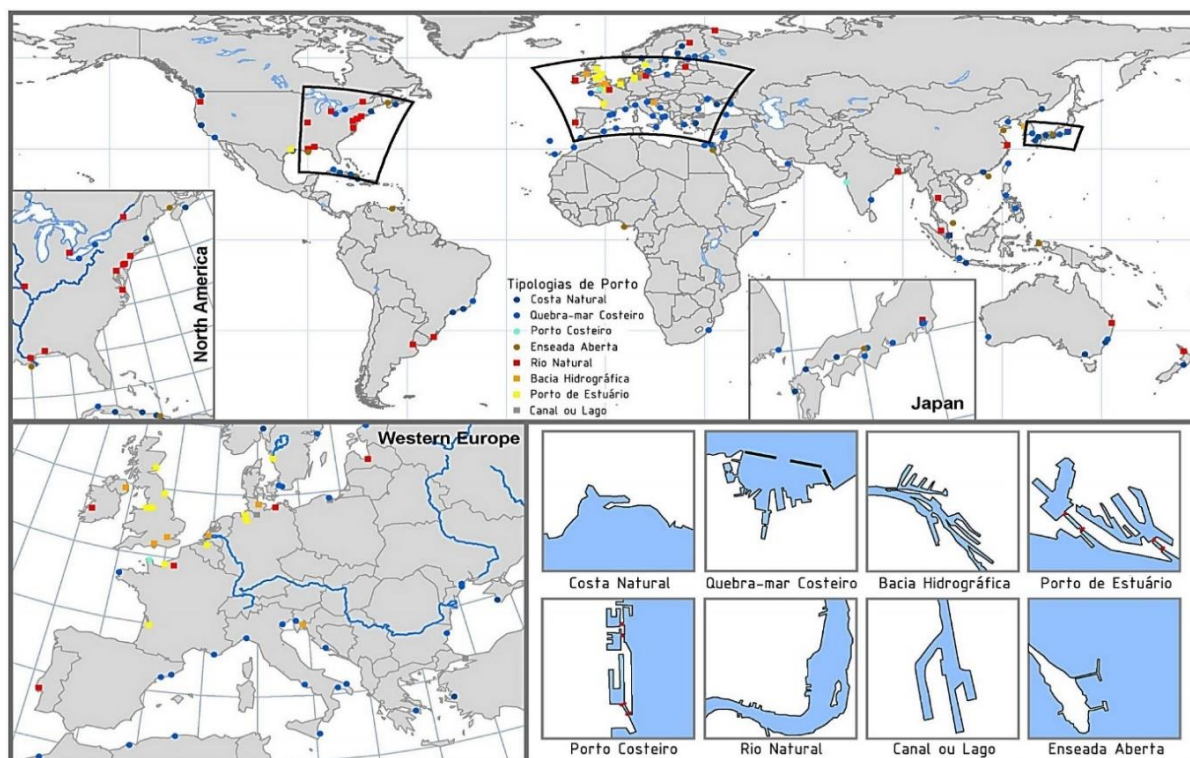


Fonte: OECD (2013).

Na década de 1990, a América Latina, o Oriente Médio, o sul e o sudeste da Ásia foram os impulsionadores do crescimento devido ao estabelecimento de cadeias produtivas de suprimentos globais; no final dos anos 90 e início dos 2000, o domínio da China impacta no crescimento dos portos, pois fundamentou suas estratégias de desenvolvimento econômico baseadas nas exportações como um componente da manufatura global (NOTTEBOOM; PALLIS; RODRIGUE, 2022).

As cidades definiram uma relação natural com o seu meio geográfico, a ligação das cidades com as águas ocorreu ao longo dos anos a partir de seus portos, que se modificaram diante do processo de reestruturação portuária mundial. Tais aspectos conformam a construção de um novo território geográfico a partir do aumento de capacidade e eficiência operativa que é caracterizada pelos avanços destes territórios (HERNÁNDEZ, 2012). A Figura 1.2 estabelece a caracterização das tipologias portuárias frente às diferentes escalas demandadas por suas frentes marítimas.

**Figura 1.2 – Tipologia portuária: escala global conforme a tipologia apropriada a frente marítima**

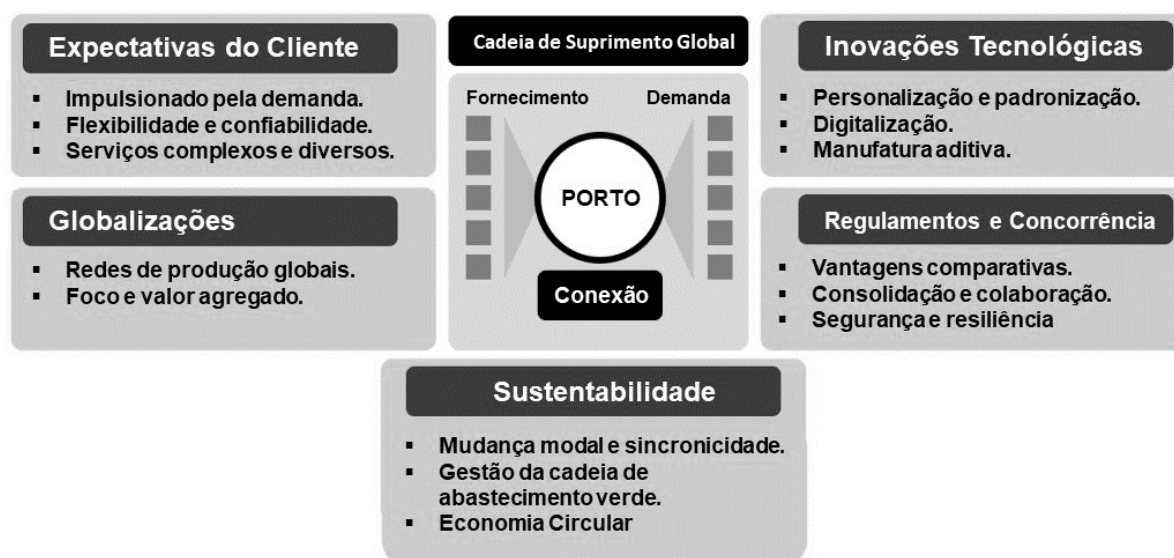


Fonte: Hernández (2012).

## 1.1 Desenvolvimento portuário mundial

Os portos, são, objetos do processo de valorização através de investimentos de capital de infraestruturas, sendo a convergência de redes de transporte terrestre, marítimo e o complexo gerenciamento das cadeias de suprimentos globais (NOTTEBOOM; PALLIS; RODRIGUE, 2022). Desta forma, o desenvolvimento portuário é diagnosticado através de uma perspectiva histórica, que abrange as cidades portuárias do século XIX à emergente rede logística portuária do século XXI (Figura 1.3).

Figura 1.3 – Cadeias de abastecimento globais



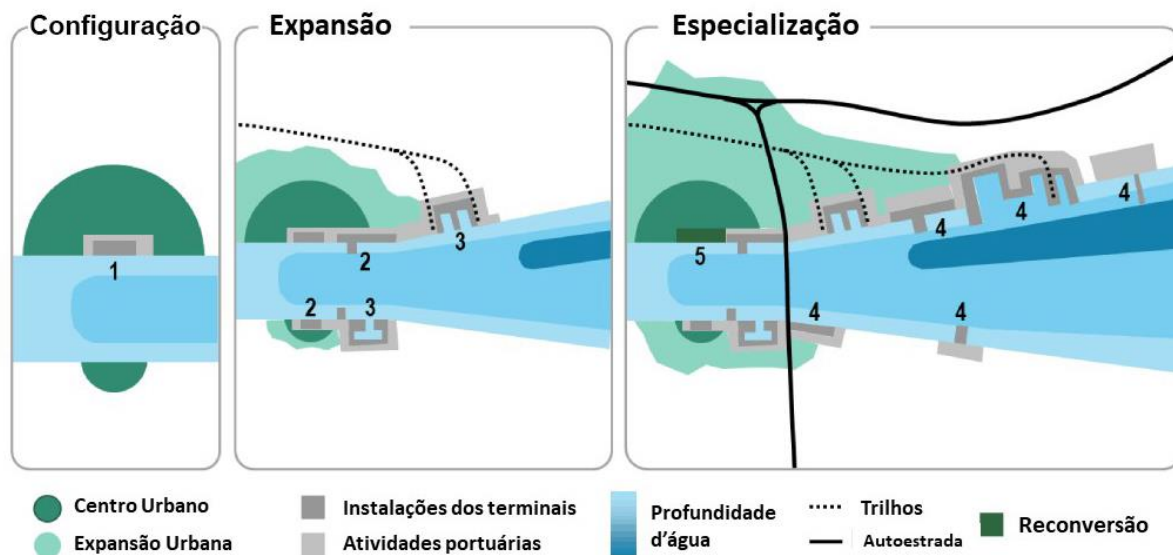
Fonte: Notteboom, Pallis e Rodrigue (2022).

Diversos autores com estudos datados da década de 1960 já avaliavam modelos de evolução portuária à frente da relação Porto e Cidade (Taaffe-Rimmer, 1967; Bird, 1971; Verlaque, 1975). Diante destes modelos que exemplificam a evolução dos sistemas portuários, consegue-se avaliar as dinâmicas deste processo e o desenvolvimento de distribuição e localização das infraestruturas portuárias (BEYER BARRIENTOS, 2006).

Um dos modelos mais estudados e reconhecidos é o modelo de avaliação do processo de transformação portuário, denominado de *Anyport* (BIRD, 1971), no qual caracteriza como as infraestruturas portuárias evoluem no tempo e espaço. O modelo *Anyport* é definido por três etapas do desenvolvimento do porto, com base nos estudos dos portos britânicos.

A Figura 1.4 caracteriza o modelo *Anyport* – BIRD (1971), neste processo de evolução da infraestrutura portuária, a partir deste modelo, são definidos três eixos principais de desenvolvimento:

**Figura 1.4 – Modelo *Anyport***



Fonte: Bird (1971); Notteboom, Pallis e Rodrigue (2022).

- 1. Configuração** – A configuração portuária inicial dependia de suas características geográficas. Nesta etapa, um porto padrão, com atividades de pesca, atividades comerciais, construção naval, com atividades relacionadas a armazenagem e atracagem, como um elemento de centralidade urbana;
- 2. Expansão** – Com a revolução industrial, diversas mudanças impactaram nas atividades portuárias. Desta forma, os cais necessitaram ser ampliados e diversas áreas tiveram que se expandir para lidar com as crescentes cargas, passageiros e modernizações marítimas. Essa expansão também resultou na construção de docas, para a construção naval e, de áreas de calados mais profundos;
- 3. Especialização** - Construção de áreas modernizadas para lidar com as novas cargas, devido ao processo de containerização, e de navios maiores que exigiam dragagens de maiores calados. Essa especialização, fomentou o deslocamento de diversos portos para áreas modernizadas, tornando obsoletos locais portuários originais, adjacentes às áreas centrais das cidades.

O modelo *Anyport* não pretendia exibir um padrão de todos os portos, entretanto buscava uma análise empírica do desenvolvimento portuário. Conforme Notteboom e Rodrigue (2014), tal modelo não exemplifica o desenvolvimento portuário contemporâneo, sobretudo por não abordar o recente crescimento dos terminais marítimos-portuários, o aparecimento dos terminais de “*offshore*” e de não abordar a dimensão terrestre na dinâmica do desenvolvimento portuário.

Posteriormente, o modelo foi adaptado por Hoyle (1989), de modo a estabelecer uma teoria geral sobre dinâmicas de desenvolvimento na interface Cidade-Porto (Tabela 1.1). As mudanças derivam, das circunstâncias locais da interface entre a terra e água e, entre os sistemas de transporte terrestre e marítimo, das relações da economia espacial e do sistema internacional de portos e cidades (HOYLE, 1989).

**Tabela 1.1 – Etapas da evolução da relação entre Porto e Cidade**

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ <i>ro-ro</i> ( <i>roll-on/roll-off</i> ) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima ( <i>waterfront</i> )			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle (1989).

As cinco etapas de desenvolvimento demonstram a inter-relação da cidade com o porto, desde uma completa interdependência a um distanciamento e enfrentamento devido às questões históricas deste processo. Na etapa inicial, “Porto-Cidade Primitivos” corresponde ao estágio inicial do porto, que mantinha um total vínculo físico/morfológico com as relações urbanas, dentro de uma característica de vínculo mútuo. Com o passar desta evolução, esse vínculo foi cada vez mais se distanciando, obtendo uma ruptura no estágio IV, através do processo de modernização portuária, que impactou na reestruturação destas áreas.

“A cidade e o porto estão, frequentemente, competindo pelo mesmo espaço, o que gera implicações sobre o crescimento e o desenvolvimento de ambos. Os portos apresentam assim, um jogo complexo de relações, frequentemente conflitantes, com as cidades que abrigam” (RODRIGUE; SLACK, 1998 apud MEROLA, 2017, p. 39).

**Tabela 1.2 – Estágios do desenvolvimento portuário**

	<b>Estágio I</b> (<1850s)	<b>Estágio II</b> (1850s-1950s)	<b>Estágio III</b> (1950s-1990s)	<b>Estágio IV</b> (>1990s)
<b>Justificativa</b>	Aumento do comércio	Industrialização	Globalização	Logística
<b>Função Portuária</b>	Movimento de carga; Armazenamento; Comércio	Movimentação de carga; Armazenamento; Comércio; Produção	Movimentação de carga; Armazenamento; Comércio; Produção; Distribuição de Contêineres	Movimentação de carga; Armazenamento; Comércio; Produção; Distribuição de Contêineres; Controle Logístico
<b>Carga Principal</b>	Carga Geral	Carga a Granel	Contêineres	Cadeias de Suprimentos Containerizadas
<b>Escala</b>	Cidade-Porto	Área Portuária	Região Portuária	Rede Portuária
<b>Autoridade Portuária</b>	Serviços Náuticos	Serviços Náuticos; Território e Infraestrutura	Serviços Náuticos; Território e Infraestrutura; Marketing Portuário	Serviços Náuticos; Território e Infraestrutura; Marketing Portuário; Gerenciamento de Rede

Fonte: Notteboom, Pallis e Rodrigue (2022).

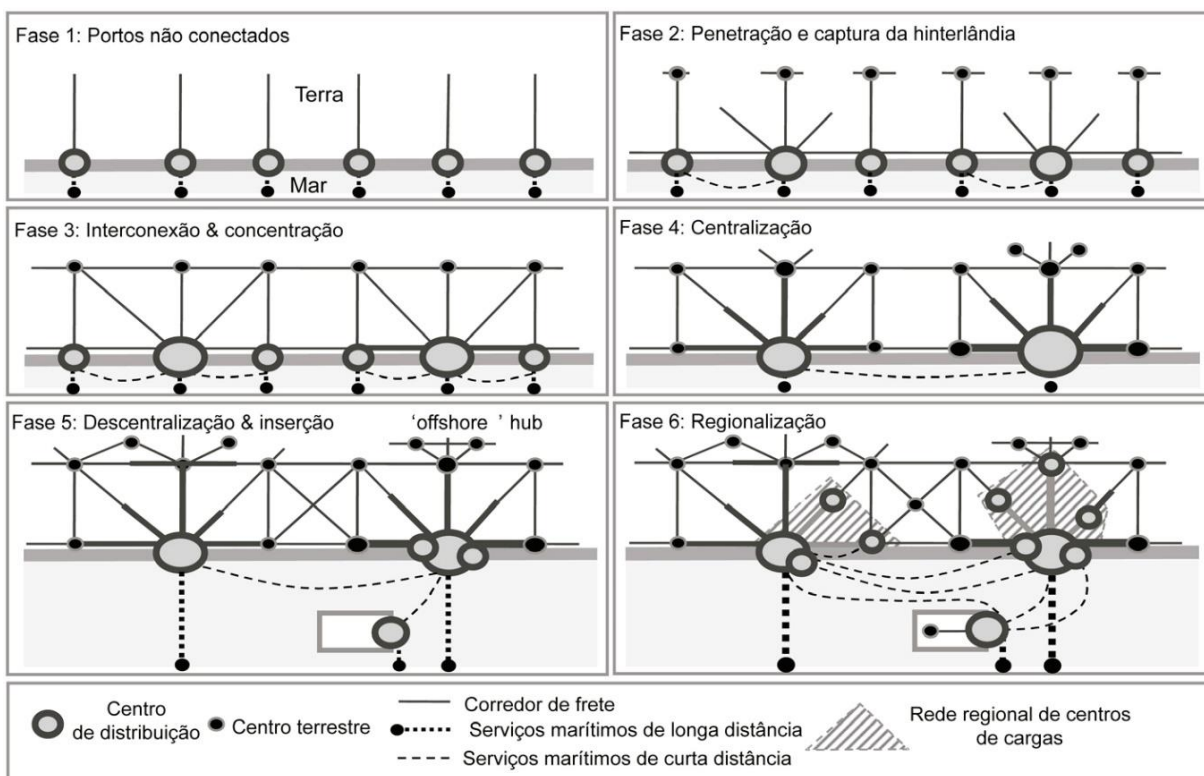


O desenvolvimento portuário, está evidentemente ligado ao aprimoramento de suas técnicas, enquanto agente de estruturação, o porto é um grande promotor de crescimento e desenvolvimento da cidade.

Conforme a Tabela 1.2, define-se quatro estágios de desenvolvimento portuário, impactos pela modernização marítima global. Esse processo histórico, demonstra a evolução das logísticas portuárias enquanto processo produtivo, impactada pelas diversas escalas que o porto teve como desenvolvimento das frentes marítimas.

Os estágios I, II e III, são processos que muitos outros autores usaram em suas teorias de desenvolvimento portuário (BIRD, 1963; HOYLE, 1989). Atualmente, autores definem que estamos pautados nas características do estágio IV (Tabela 1.2), em que os processos logísticos fomentam o desenvolvimento portuário, estruturado através de sistemas de redes portuárias e controle logístico avançado (NOTTEBOOM; PALLIS; RODRIGUE, 2022).

**Figura 1.5 – O desenvolvimento espacial de um sistema portuário**



Fonte: Notteboom e Rodrigue (2014).

Segundo Notteboom e Rodrigue (2014) a fase da regionalização portuária (Figura 1.5) contribui para a discussão do desenvolvimento portuário na relação dos seus portos e redes de

Hinterlândia. A transição para essa fase, se dá principalmente pela demanda dos agentes frente à integração logística – resultado da influência da globalização e expansão de novos mercados – que buscam resultados em termos de custos, tempo e tecnologia.

“A regionalização portuária representa, a próxima etapa do desenvolvimento portuário (imposta aos portos pelas dinâmicas do mercado), onde a eficiência é obtida com maiores níveis de integração com os sistemas de distribuição do transporte terrestre” (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2014, p. 130). A estratégia de distribuição terrestre, na fase de regionalização, além de reduzir custos operacionais, melhora a eficiência do porto e aumenta a integração logística e reduz os custos de distribuição.

## **1.2 Reestruturação das cidades portuárias no século XX**

O Porto surge não só como um impulsionador econômico, como se reinventa a partir da dissociação de suas características históricas, que se sobrepõem às suas características geográficas para a construção de um novo território urbano. “As cidades portuárias como protagonistas essenciais da reorganização capitalista do espaço”(SILVA; COCCO, 1999,p. 37).

O interesse pela interface Cidade-Porto é marcado pela passagem do período industrial, para um período de “renovações urbanas”, esse processo ocorreu mundialmente no início da década de 1960 associado a um novo contexto econômico: a desindustrialização do período pós-fordismo, a alteração de rotas oceânicas e alterações no transporte naval, resultantes das mudanças do tipo de carga, a partir do movimento de containerização (COELHO; COSTA, 2006).

As transformações ocorridas no período pós-industrial originaram inovações na ocupação de suas zonas costeiras, aliadas às mudanças na configuração urbana das cidades portuárias. Os avanços nas infraestruturas portuárias tiveram ao longo do século XX, novos espaços de alta produtividade, voltada para redes de comércio e serviços que propiciaram modificações tanto no processo de estocagem, quanto no aprimoramento da mão de obra e de novas infraestruturas.

Com o surgimento de novas lógicas de modernização<sup>3</sup> e avanços nas zonas de Hinterlândia<sup>3</sup>, surgiram novas tipologias de transportes e mudanças nas demandas econômicas globais.

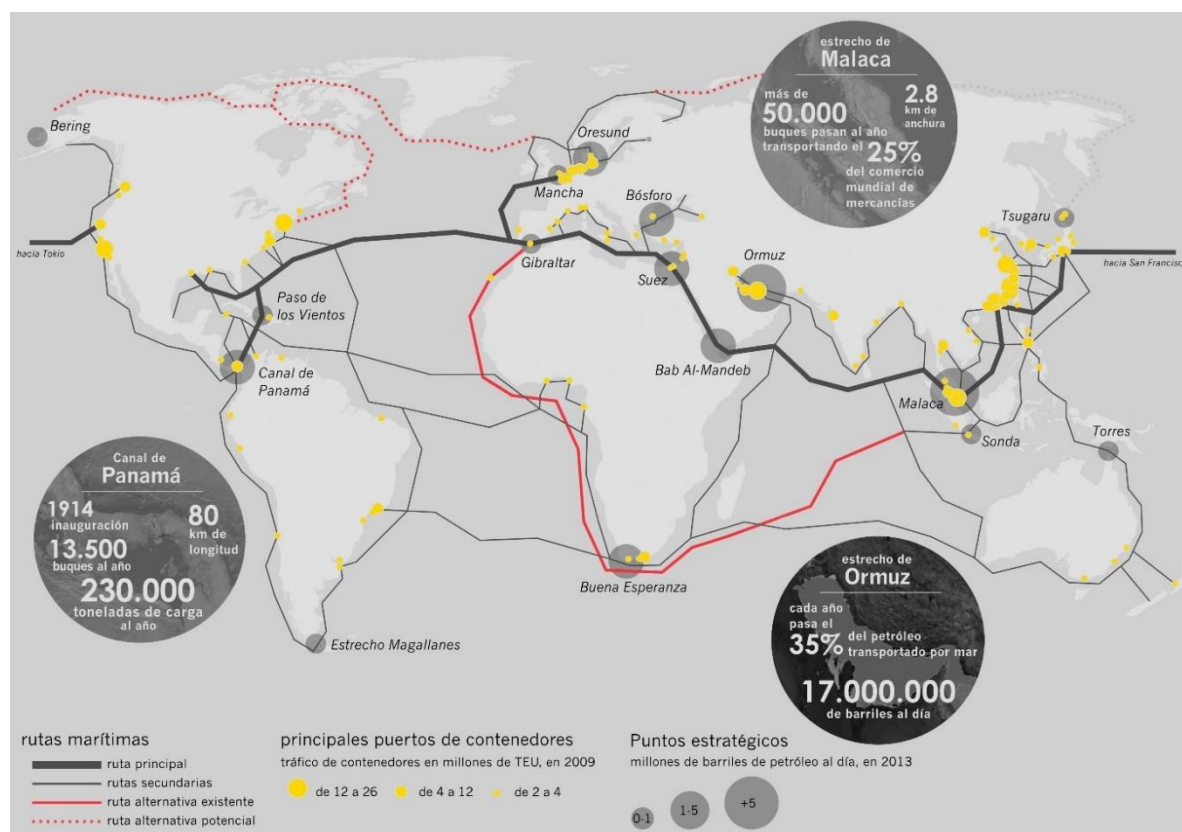
---

<sup>3</sup> Hinterlândia: O termo caracteriza o potencial territorial para a geração de cargas que é implementada pelo nível de desenvolvimento da região no qual o porto está inserido, considerando a infraestrutura de transporte, o custo e

“A reorganização dos espaços produtivos e o surgimento de dinâmicas comerciais específicas incluíram diversas transformações na estrutura mundial dos portos” (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 976). Esses espaços produtivos se tornaram o elemento fortalecedor das dinâmicas das cidades portuárias, propiciando novos sistemas estruturais e logísticos, ampliando questões que incorporaram na cadeia produtiva, assim como elementos de gestão territorial.

A racionalização do espaço portuário diante da lógica nos transportes de cargas, tornou-se o diferencial para a disputa de mobilização de cargas e dos desdobramentos de uma rede de serviços (MONIÉ; VIDAL, 2006). Fomentando uma oportunidade favorável frente aos novos processos de reestruturação, da integração Porto e Cidade, que puderam otimizar as atividades econômicas locais a partir dos portos (Figura 1.6).

**Figura 1.6 – Comércio marítimo: Pontos estratégicos da economia global**



Fonte: Trabalhado pelo autor (2021). <https://jpvcartografiadotcom.files.wordpress.com/2016/03/chokepoints.pdf>. Acesso em: 22 abril 2021.

Além das mudanças nas lógicas de transportes, as praças portuárias como local de passagem obrigatória desses inúmeros fluxos dos novos processos de circulação, desenvolveram novas

o serviço de alimentação – *Feeder*, serviço de alimentação de um porto de grande escala (HERNÁNDEZ, 2012, p. 18).

competências e um papel central nas relações econômicas. Captando não somente as trocas de mercadorias, mas as trocas de informação que essas praças portuárias acompanham (SILVA; COCCO, 1999). O cruzamento de tais dados coloca as cidades portuárias em uma posição privilegiada de coordenação e de interface desses mercados regionais com os processos globais.

A globalização não se limitou a uma intensificação e uma mudança de escala de trocas comerciais, visto que, a reestruturação produtiva transformou o espaço econômico mundial, contribuindo também para conferir uma centralidade maior ao sistema marítimo portuário internacional no seio do espaço global de fluxos. Transformando o porto em um instrumento a serviço do desenvolvimento local e/ou global por meio da aproximação da relação Cidade-Porto (CASTELLS, 1991).

A reestruturação destes setores passou a indicar a necessidade de prever novas infraestruturas, assim como possibilitou estabelecer novas regras para um crescimento ordenado e critérios de ocupação territorial, morfológico e de gestão, os quais são aplicados conforme demandas econômicas e indicadores específicos quanto a escala de produtividade, tanto no âmbito local quanto regional.

A perspectiva das “cidades portuárias” diferencia-se, portanto, da visão hoje hegemônica sobre a organização e o funcionamento dos portos – centrada quase que exclusivamente no valor tecnológico das infraestruturas, dos equipamentos disponíveis para a movimentação de cargas e nas condições de acesso. Ela desenvolve uma abordagem mais abrangente, do tipo territorial, na qual é a cidade que se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional, e entre está e os mercados globais. O planejamento de infraestruturas portuárias é deste modo associado às políticas de desenvolvimento local, municipal e/estadual (SILVA; COCCO, 1999, p. 21).

A reinvenção da cidade portuária, diante dos atuais processos contemporâneos, se baseia nos processos logísticos e nos acessos indiretos que criam relações com o urbano diante das infraestruturas na composição do porto. Os estudos atuais, enfocam principalmente a importância dos portos para o desenvolvimento econômico urbano, o desempenho das economias portuárias e a maneira como os portos são gerenciados no contexto institucional nacional e global (WILMSMEIER *et. al.*, 2014).

Esses denominadores denotam as modificações da identidade portuária a frente de uma zona de reestruturação, tendo o urbano como agente indutor para a reestruturação dos tecidos, no qual pode proporcionar transformações em seus territórios, e estabelecer novas leituras de borda,

entre a água e a cidade, para a redefinição de uma nova fronteira urbana, na conexão Cidade-Porto.

A história do planejamento de áreas portuárias é essencialmente uma história de concepções diferentes sobre as relações envolvendo a cidade, a paisagem e a infraestrutura de grande escala. No caso das cidades portuárias, a relação que conecta estes três componentes tem consequências sobre o impacto das águas na cidade. Como elemento natural da paisagem, a água é marcante e, ao mesmo tempo, é uma parte importante da infraestrutura. Com o desenvolvimento das redes de navegação modernas e seus portos ao longo dos séculos XIX e XX, (...) explicita-se a questão de como projetar a relação envolvendo cidade, infraestrutura e paisagem (MEYER, 2003, p. 60, tradução nossa)<sup>4</sup>.

### 1.3 Histórico dos projetos de renovação urbana

“A fronteira entre a cidade e a água, entre o local de produção e seu ponto base de transporte era a zona de uso mais intensa da cidade no século XIX. O uso da orla urbana era frequentemente relacionado com os portos, a riqueza das cidades se baseava nos recursos do capital industrial dessas áreas” (MARSHALL, 2001, p. 5, tradução nossa).<sup>5</sup>

As renovações urbanas de frentes marítimas surgem a partir de 1960, no período pós-industrial, como catalisadores de “renovações” das áreas portuárias abandonadas, diante das modernizações logísticas que propiciaram o afastamento dos portos e abandono de suas infraestruturas originais.

A subutilização de enormes áreas e infraestruturas permitiram o surgimento de novos espaços, novas possibilidades de construção, de habitar e simbolizar a cidade, se tornando um elemento de renovação articulador desses antigos espaços industriais (DEL RIO, 2001).

Os modelos de renovação urbana e portuária que desenvolveram grandes projetos urbanos, ao longo dos anos, são conhecidos principalmente pelos casos emblemáticos: **1.** Baltimore com o plano de revitalização de *Inner Harbor* (1964); **2.** Londres através do projeto das *Docklands*

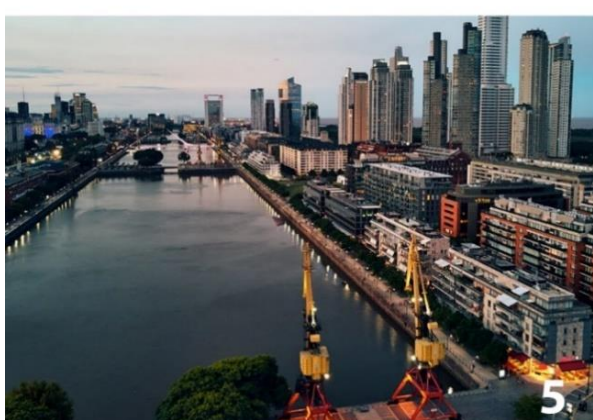
---

<sup>4</sup> “The story of plan development for harbor areas is primarily a story of alternating ideas on the relation involving city, landscape, and large-scale infrastructure. In the case of port cities, the relation linking these three components has consequences for water's impact on the city. As a natural feature of the landscape, water (river, bay, sea) is overtly present and, at the same time, an important part of the infrastructure. With the development of modern shipping networks and ports in the nineteenth and twentieth centuries, followed by the decline and abandonment of harbor areas, comes the explicit question of how to design the relation involving city, infrastructure, and landscape” (MEYER, 2003, p. 60).

<sup>5</sup> “The edge between city and water, between the production site and its transport basing point, was the most intense zone of use in the nineteenth-century city. Use on the urban waterfront was often exclusively port related, the wealth of cities was based on their ability to facilitate the need of industrial capital to access waterfront resources.” (MARSHALL, 2001, p.5).

(1980); **3.** Roterdã a partir da renovação da Zona de *Kop Van Zuid* (1987); **4.** Barcelona através do projeto de renovação do *Port Vell* (1988), diante da renovação urbana para os Jogos Olímpicos de 1992; **5.** Buenos Aires, como o projeto de renovação urbana do *Puerto Madero* (1990) e; **6.** Rio de Janeiro, caso emblemático brasileiro, com o projeto de Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha (2009), também para os Jogos Olímpicos de 2016 (Figura 1.7).

**Figura 1.7 – Projetos de renovações urbanas mundiais**



Fonte: 1. <https://bit.ly/1baltimore>; 2. <https://bit.ly/londondocklands>; 3. <https://bit.ly/roterdã>; 4. <https://bit.ly/4portvell>; 5. <https://bit.ly/5puertomadero>; 6. <https://bit.ly/6portomaravilha>. Acesso em: 17 fev. 2022.

Esses projetos de renovações de frente marítimas falam do nosso futuro e do nosso passado. Eles falam de um passado baseado na produção industrial, de um momento de tremendo crescimento e expansão, de estruturas sociais e econômicas que não existem mais, de uma época em que a degradação ambiental era um subproduto não reconhecido do crescimento e do lucro. Por circunstâncias históricas, esses locais são imediatamente adjacentes aos centros das cidades mais antigas e, normalmente, são separados das conexões físicas, culturais e psicológicas que existem em todas as cidades. Eles falam para o futuro, oferecendo oportunidades para as cidades se reconectarem com a beira da água (MARSHALL, 2001, p. 5, tradução nossa).<sup>6</sup>

**Figura 1.8 – Porto de Gênova, Itália**



Fonte: [https://www.italyriveralps.com/typo3temp/pics/p\\_06df36f0b7.jpg](https://www.italyriveralps.com/typo3temp/pics/p_06df36f0b7.jpg). Acesso em: 12 dez. 2021.

Segundo Brutomesso (2004), essas renovações urbanas se definem através de três diretrizes de transformação, no qual se define como:

- 1. Recomposição:** os espaços de frentes marítimas se compõem por características físicas e funcionais, principalmente pelos fragmentos que não relacionam entre si, a zona portuária e centro histórico de determinada cidade, por exemplo;
- 2. Regeneração:** reservada para a revitalização das zonas portuárias (Figura 1.8), em localidades próximas ao centro urbano, estando degradadas, com vazios urbanos e sem

---

<sup>6</sup> “*These waterfront redevelopment projects speak to our future, and to our past. They speak to a past based in industrial production, to a time of tremendous growth and expansion, to social and economic structures that no longer exist, to a time when environmental degradation was an unacknowledged by-product of growth and profit. Through historical circumstance, these sites are immediately adjacent to centers of older cities and, typically, are separated from the physical, cultural and psychological connections that exist in every city. They speak to a future by providing opportunities for cities to reconnect with their water’s edge.*” (MARSHALL, 2001, p.5).

funcionalidade. Essas novas funções devem ser determinadas por um aumento do seu valor econômico, atribuindo um novo valor à paisagem urbana da cidade.

- 3. Recuperação:** reservado para recuperação de edifícios ou estruturas que requerem uma nova inserção funcional ao longo de frentes marítimas, essas intervenções geralmente são voltadas a restauração de edifícios patrimoniais e históricos.

O caso de Baltimore, nos Estados Unidos, é um dos planos urbanos pioneiros de integração e revalorização do espaço urbano (Figura 1.9). Durante a década de 1950, sua região portuária apresentava junto ao centro um processo de degradação do tecido urbano, desta maneira teve a necessidade de passar em 1954, por um plano de revitalização portuária (DEL RIO, 2010).

O processo de revitalização passou pela transformação de quarteirões da área central de negócios, que alavancou o processo de recuperação desta área, conservando edifícios não tombados e proporcionando a mescla de usos. A interligação com a zona portuária partiu através da reconversão dos miolos do quarteirão, que se interligavam através de praças rodeadas de lojas e bares no térreo e, estacionamento que se conectava a novos sistemas de passarelas, interligando a diversos prédios em sentido a área das águas.

**Figura 1.9 – Porto de *Inner Harbor*, Baltimore**



Fonte: <https://asg-architects.com/portfolio/innerharbor2/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

O sucesso deste plano, fez a prefeitura ter novas iniciativas na qual embarcou em um processo de revitalização de uma escala muito maior, *Inner Harbor*. Em 1964, o plano para a área tinha

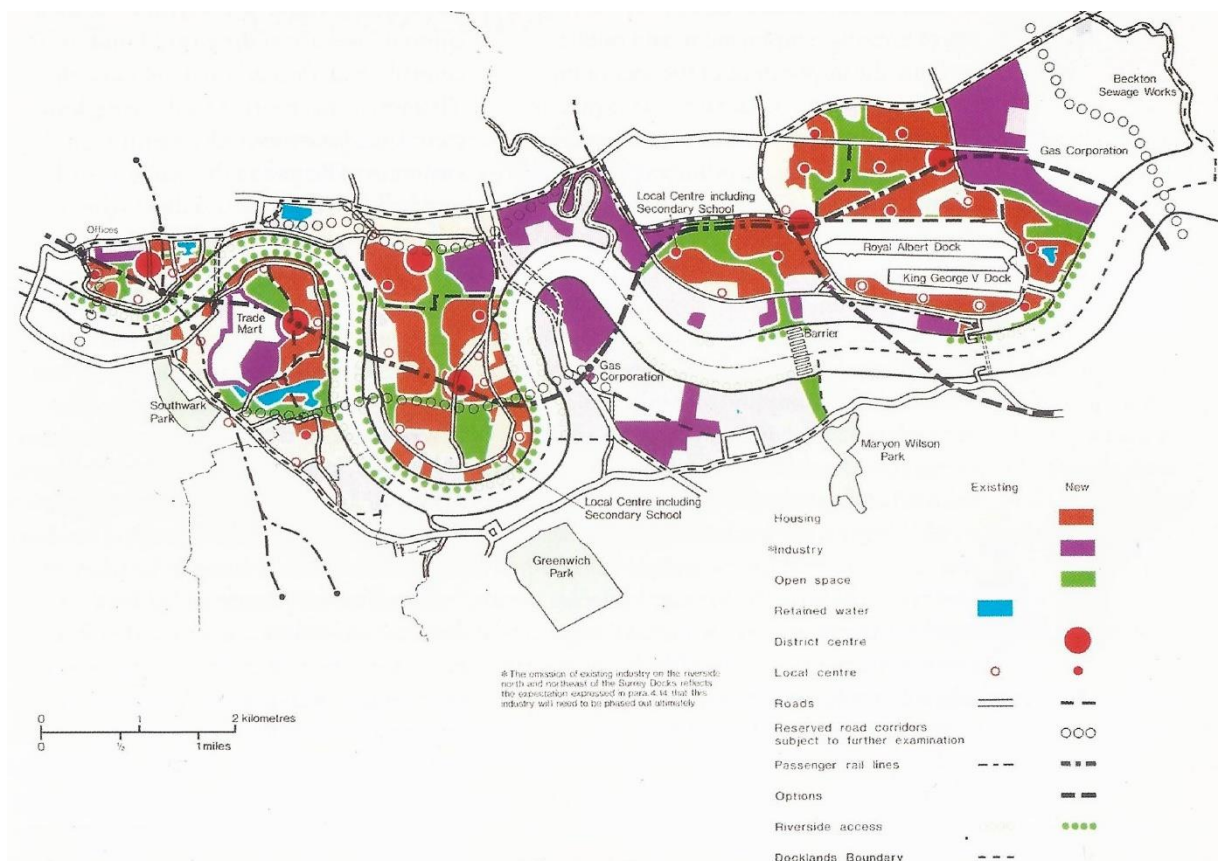


como principais eixos: edifícios comerciais de alta qualidade ao longo do *waterfront*, habitações multifamiliares, edifícios emblemáticos junto à frente marítima, calçadão e áreas públicas ao longo de sua borda costeira.

A partir de 1970, o processo de renovação urbana de frentes marítimas se entende para a Europa, especificamente em Londres, com a execução da renovação urbana das *Liverpool Docklands*, esse projeto teve sua continuidade com a *London Docklands Development Corporation* (LDDC) em 1980. A LDDC foi a primeira operação de renovação dos terrenos vazios da antiga indústria naval de Londres, que deixou de operar na cidade durante os anos 1960, devido aos processos de modernização global – alterações nos transportes navais – e a partir da decisão das grandes companhias findarem suas atividades nas *Docklands* (COELHO; COSTA, 2006).

A renovação urbana das *Docklands* (Figura 1.10) seguindo o que já tinha ocorrido em Baltimore, serviu como exemplo para diversos países europeus, como Barcelona, Roterdã, Gênova etc.

**Figura 1.10 – London Docklands, Londres. Plano estratégico de 1976**



Fonte: Meyer (2003).

Os projetos urbanos de renovação de frentes marítimas possuem uma tripla dimensão urbanística à escala da cidade: “**1.** São ações paralelas à modernização de infraestruturas que justificam o tratamento singular; **2.** São ações “exemplares” de espaços públicos e; **3.** São ações estratégicas de planejamento de cidades” (COELHO; COSTA, 2006, p. 61).

A renovação da frente marítima de Roterdã, na Holanda, ocorrida a partir de 1987, é considerada um dos projetos mais bem sucedidos de renovação urbana, principalmente em relação às melhorias de qualidade do espaço público e da infraestrutura urbana. O *Kop van Zuid* é uma frente marítima situada na margem sul do rio Maas, com uma área de aproximadamente 125 hectares, próximo ao centro da cidade (Figura 1.11).

“A ideia central do projeto foi de usar a área portuária obsoleta para a expansão do centro da cidade em direção ao sul, incorporando a outra margem do rio. Tal intenção de reunificar a cidade enfrentou alguns desafios principalmente relacionados a problemas socioeconômicos preexistentes” (RAYMUNDO, 2010, p. 162).

**Figura 1.11 – *Kop Van Zuid*, Roterdã. Projeto urbano de 1996**



Fonte: Meyer (2003).

Desta forma, a partir de uma área pouco atrativa da cidade, o projeto permitiu a requalificação de antigos terrenos portuários, transformando em um novo centro urbano (Figura 1.12), que integrou atividades turísticas, modernizou as diversas infraestruturas portuárias, ferroviárias e o redesenho da borda costeira e da paisagem urbana, integrando novamente a Cidade e o Porto (HERNÁNDEZ, 2012).

**Figura 1.12 – Waterfront Roterdã, Kop van Zuid**



Fonte: <https://theportandthecity.wordpress.com/tag/kop-van-zuid/>. Acesso em: 12 dez 2021.

No caso de Barcelona, na Espanha, a renovação urbana do *Port Vell* foi promovida a partir de 1986, quando a cidade foi eleita para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, estabelecendo uma nova relação entre porto e cidade. A abertura à cidade e sua frente marítima, integrada em conjunto com a operação dos Jogos Olímpicos, fez com que Barcelona valorizasse os espaços naturais existentes, permitindo a redescoberta da paisagem e das águas, que sempre existiu, mas não era contemplada no desenho urbano da cidade (COELHO; COSTA, 2006).

A partir da reconversão do *Port Vell*, permitiu que fossem criadas áreas de lazer, cultura e principalmente atividades turísticas. Um aspecto relevante deste projeto foi a divisão do porto em três setores bem definidos (todos administrados pelo Porto de Barcelona): 1. *Port Vell*, situado na frente da cidade velha, designado como porto cultural e de lazer (Figura 1.13); 2.

Porto Comercial, estendido em direção ao rio Llobregat; 3. Porto Logístico, foi ampliado junto ao rio Llobregat frente ao desvio de desembocadura no mar (ANDREATTA, 2010).

**Figura 1.13 – Port Vell, Barcelona**



Fonte: <http://www.b-safe.es/es/tags/barcelona>. Acesso em: 12 dez 2021.

A consolidação dos projetos de renovação urbana na América Latina ocorreu na década de 1990, com o projeto de renovação do Puerto Madero em Buenos Aires, que foi realizado a partir de um convênio com a Prefeitura de Barcelona e liderado por uma equipe espanhola, entre eles Joan Busquets e Joan Alemany, que realizaram o Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero.

O plano categorizou diversos objetivos para o projeto, dentre os principais destacam-se (BUSQUETS; ALEMANY, 1990):

1. Puerto Madero, fachada da cidade ao rio: enfatizando a relação da cidade com o rio, através do seu porto, que havia se perdido ao longo dos anos.
2. Costanera como espaço verde principal da cidade: estruturando o eixo da Costanera, se transformando em uma peça estrutural do sistema verde urbano, vinculada ao tecido urbano existente.
3. Puerto Madero como um novo modelo de centro: a posição privilegiada do Puerto Madero, podendo oferecer a modernização do centro da capital incorporando novas atividades centrais.

4. Nova oferta residencial central: no novo modelo de centro, uma nova oferta de residências privilegiada pela modernização deste grande espaço aberto.
5. Nova oferta de espaços terciários: novas demandas potenciais de mercado, diante da referência de um novo centro e proximidade com eixo institucional existente.
6. Reuso dos galpões e do patrimônio arquitetônico: privilegiada posição dos galpões no Puerto Madero e a ótima situação dos diques; tais equipamentos e patrimônios se convertem em um ponto atrativo urbano e um motor da dinâmica ativa do local.
7. Iniciativa pública e desenvolvimento de investimento privado: a transformação do Puerto Madero, através da renovação urbana de áreas obsoletas das cidades, deve ser definida pela iniciativa pública, entretanto deve ter um aporte de investimentos privados.
8. Sistema de Acessibilidade: sistema de acessibilidade potente para a dinâmica do sistema estrutural de Buenos Aires.

**Figura 1.14 – Projeto urbano do Puerto Madero, Buenos Aires**



Fonte: <https://projetobatente.com.br/projeto-de-revitalizacao-portuaria-puerto-madero/>. Acesso em: 12 dez 2021.

A revitalização do Puerto Madero (Figura 1.14) significou um momento paradigmático na renovação urbana de áreas portuárias, entretanto o projeto sofreu diversas críticas diante do panorama latino-americano. “As críticas ao projeto afirmam que a apregoada integração porto e cidade de fato não existe e que, ao contrário, o projeto do Puerto Madero acabou por construir

uma barreira, dificultando o diálogo entre os dois pontos” (REGO, 2010, p. 144). De todo modo, o projeto atualmente traz um panorama da renovação urbana na América Latina de 1990, no qual obteve muitas deficiências, mas que sobretudo teve uma grande transformação no espaço urbano e na dinâmica da cidade de Buenos Aires.

O caso brasileiro do Porto do Rio de Janeiro, conhecido também como Porto Maravilha, iniciou o projeto de renovação urbana a partir da cidade ser escolhida para sediar os Jogos Olímpicos de 2016, desta forma em 2009, foi criada a Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha (Figura 1.15), gerenciada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano e Regional do Porto do Rio (CDURP), em parceria com a Concessionária Porto Novo.

O projeto do Porto Maravilha, seguindo os moldes de projetos de renovação como Barcelona e Puerto Madero, buscou desenvolver uma reestruturação da área, que havia sido esquecida ao longo dos anos no desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro. A zona portuária havia se tornado um território abandonado, consequência de anos de ausência de investimentos urbanos, junto também a construção da perimetral, que em sua criação ajudou na melhoria dos fluxos e circulação viária do Rio de Janeiro, porém marcou a silhueta da cidade afetando a relação da cidade com sua frente marítima.

**Figura 1.15 – Delimitação da Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha**



Fonte: <https://www.inteligenciaurbana.org/2021/05/porto-maravilha.html>. Acesso em: 12 dez 2021.

A Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro buscou reforçar a dinâmica com sua frente marítima, valorizando a origem histórica portuária da cidade e trazendo uma

revitalização dos espaços e da dinâmica do centro do Rio. A operação conta com 5 mil m<sup>2</sup> de área, envolvendo os bairros do Centro, Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Cidade Nova e São Cristovão, desenvolvendo uma mudança estrutural, impulsionando uma nova funcionalidade cultural e a vivacidade de sua relação com a frente marítima (HERNÁNDEZ; GARCIA, 2019).

O plano de mobilidade do Porto Maravilha privilegia o transporte público coletivo, criando espaços públicos para pedestres, valorizando o morar no centro e a integração dos meios de transporte para melhor locomoção na região. A mobilidade passa a ser centrada na conexão de diversos modais, com 17 km em ciclovias e uma rede de 28 km do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que integra aos meios de transporte do Centro e da Região Portuária – barcas, trem, ônibus, aeroporto, terminal de cruzeiros e futuramente ao BRT Transbrasil (PORTO MARAVILHA, 2022). A Figura 1.16 demonstra a relação da frente marítima com o centro do Rio de Janeiro, o projeto de renovação ofertou diversos novos espaços que se abriram para a água, trazendo a contemplação da paisagem urbana-portuária.

**Figura 1.16 – Frente marítima do Rio de Janeiro, Porto Maravilha**



Fonte: Acervo do autor (2019).

O projeto do Porto Maravilha apesar de todas as melhorias que foram realizadas na área desde a questão da mobilidade, da melhoria de espaços públicos, do fomento à cultura e espaços de lazer, perdeu seu alto potencial de transformação urbana diante das questões econômicas que o Rio de Janeiro passou após as Olimpíadas de 2016. Não apenas isso, mas a operação urbana não engrenou em diversas vertentes do plano inicial, como é o caso do “morar na região portuária”, duras críticas ao projeto se dão em relação a gentrificação e a falta de moradia popular (Plano de Habitação Social do Porto) prometidos na realização do projeto – atualmente o mercado imobiliário tem voltado a investir na área do Porto Maravilha, desenvolvendo empreendimentos residenciais para ativação desta zona da cidade.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> A Cury Construtora está com a implantação de dois empreendimentos habitacionais, o Rio Wonder lançado em 2021 e o Rio Energy recentemente lançado, ambos localizados no bairro de Santo Cristo, dentro da operação urbana. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/5209-novo-empreendimento-residencial-e-lancado-no-porto-maravilha>. Acesso em: 12 fev. 2022.



## 2. O PLANEJAMENTO DAS ZONAS COSTEIRAS E ANÁLISE DAS POLÍTICAS PORTUÁRIAS CHILENAS

As zonas costeiras favorecem a concentração de população (BARRAGÁN; ANDRÉS, 2016), principalmente por facilidades em determinadas atividades marítimas como a pesca, a indústria, o turismo e as atividades ligadas ao transporte, como os portos. Segundo Barragán e Andrés (2016) “as baías, entendidas como corpos d’água abrigados, onde geralmente são realizadas atividades ligadas ao transporte marítimo, têm sido locais privilegiados para assentamentos humanos”. (BARRAGÁN; ANDRÉS, 2016, p. 137, tradução nossa)<sup>8</sup>.

**Figura 2.1 – Cidades costeiras maiores que 100.000 habitantes em ALC**



Fonte: Barragán e Andrés (2016).

O processo de concentração de zonas costeiras se deve principalmente diante do desenvolvimento econômico dessas cidades, sobretudo devido à existência de atividades

---

<sup>8</sup> “Las bahías, entendidas como cuerpos de agua abrigados, donde suelen desarrollarse actividades ligadas al transporte marítimo, han sido lugares privilegiados para los asentamientos humanos.” (BARRAGÁN; ANDRÉS, 2016, p. 137).

portuárias e turísticas (BARRAGÁN; ANDRÉS, 2016). A Figura 2.1 representa todas as cidades latino-americanas maiores de 100.000 habitantes, onde as demarcações pretas determinam as cidades costeiras, demonstrando a importância da concentração urbana sobre o litoral.

O Chile é caracterizado por ser um país costeiro com uma linha de costa de 106.544 km de longitude (MMA, 2019), desta forma não escapa da tendência de concentração costeira. Atualmente sua população se concentra em torno de grandes conglomerados urbanos e áreas metropolitanas que são principalmente zonas costeiras. Desta forma, o Chile está suscetível a elevada exposição de vida humana e infraestrutura costeira a ameaças naturais recorrentes de mudanças climáticas e eventos extremos (MARTÍNEZ *et al.*, 2019).

A costa chilena tem experimentado nas últimas décadas profundas transformações socio-territoriais derivadas de processos de antropização intensos, que tem causados efeitos tais como a ampla exposição de vidas humanas e bens materiais a ameaças naturais recorrentes, e de deterioração de ecossistemas marinhos-costeiros, entre os mais relevantes (MARTÍNEZ *et al.*, 2019, p. 5, tradução nossa).<sup>9</sup>

A atividade econômica chilena sustenta-se através de uma intensa abertura comercial, fortalecida pelo Tratado de Livre Comércio e de seus acordos comerciais com as principais economias do mundo. Frente a relação de exportação e importação, 94% das cargas no Chile são transferidas a partir do transporte marítimo, o que impulsiona a concentração nas zonas costeiras e a expansão de suas atividades portuárias (MOP, 2018).

O planejamento e a gestão das zonas costeiras têm deixado de lado a integração com o desenvolvimento sustentável, devido a escassa articulação entre os instrumentos de planejamento e as limitações em termos legais referentes ao conceito de “borda costeira” (MARTÍNEZ *et al.*, 2019).

## **2.1 Zona costeira chilena: Breve diagnóstico**

No planejamento de zonas costeiras é necessário pontuar e definir alguns conceitos básicos que são utilizados nas legislações e normativas costeiras, dentre eles estão os conceitos de “borda costeira” e “zona costeira”. A administração legal da borda costeira no Chile está demarcada

---

<sup>9</sup> “La costa chilena ha experimentado en las últimas décadas profundas transformaciones socio-territoriales derivadas de procesos de antropización intensos, que han causado efectos tales como la amplia exposición de vidas humanas y bienes materiales a amenazas naturales recurrentes, y el deterioro de ecosistemas marino-costeros, entre los más relevantes” (MARTÍNEZ *et al.*, 2019, p. 5).

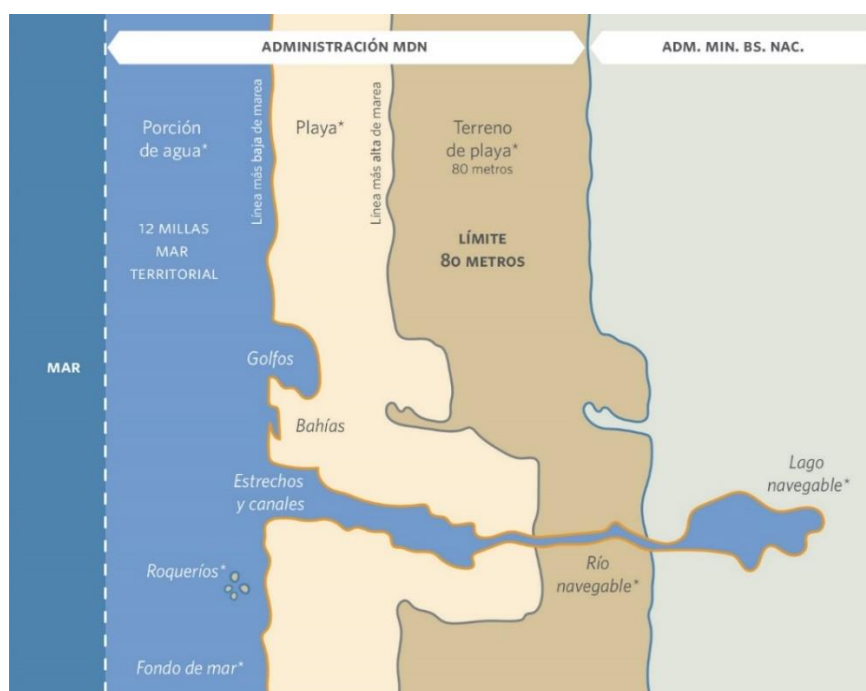
pela *Política Nacional del Uso del Borde Costero* (*Decreto Supremo N° 475, 1994, Ministerio de Defensa Nacional*), que instaura capacidades técnicas a nível regional que avancem em propostas de zoneamento, avaliação de políticas públicas e propostas de recomendação para a melhor utilização das zonas costeiras (CORTÉS *et. al.*, 2019).

O conceito de **Borda Costeira** determinado pela PNUBC (*Política Nacional de Uso del Borde Costero*) é definido como:

aquela franja do território que compreende os terrenos de praias fiscais situados no litoral, nas praias, nas baías, golfos, estreitos e canais interiores, e no mar territorial da República, que se encontram sujeitos ao controle, fiscalização e supervigilância do *Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina* (CHILE, 1994, p. 9, tradução nossa).<sup>10</sup>

Desta forma, a política se aplica aos seguintes bens nacionais, fiscais e de uso público, que estão definidos na figura a seguir (Figura 2.2): **1.** Terrenos de praias fiscais localizados na faixa limite de 80 metros de largura, medidos a partir da linha mais alta da maré da costa do litoral; **2.** Praia; **3.** As baías, golfos, estreitos e canais interiores; **4.** O mar territorial da República (CHILE, 1994).

**Figura 2.2 – Borda costeira e os âmbitos administrativos**



Fonte: Martínez *et. al.* (2019).

<sup>10</sup> “aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, las playas, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina” (D. S. n° 475, 1994, p. 9).

De acordo com as normas de zoneamento da borda costeira chilena, definido pela *Ley General de Urbanismo y Construcciones, Ministerio de Vivienda y Urbanismo*<sup>11</sup>, estabelece três conceitos que se referem ao zoneamento da borda costeira (Figura 2.3) nas demarcações em propriedades públicas e privadas (MARTÍNEZ *et. al.*, 2019):

1. Linha de praia: indica a demarcação superior da praia até onde chega a alta maré máxima (linha mais alta da maré);
2. Praia de mar: extensão de terra onde as ondas banham até onde chegam as altas marés;
3. Terreno de praia: faixa de terreno de propriedade fiscal, de 80 metros, medida a partir da linha de praia da costa litorânea.

**Figura 2.3 – Elementos do zoneamento da borda costeira no Chile**



Fonte: Martínez *et. al.* (2019).

Diferentemente do que é definido pela PNUBC, o conceito de **Zona Costeira** melhor abrange uma perspectiva integrada do planejamento de áreas costeiras, como tem sido definido por diversos pesquisadores (ANDRADE *et. al.*, 2008; CORTÉZ *et. al.*, 2019; MARTÍNEZ *et. al.*, 2019). O conceito de zona costeira caracteriza-se por ser uma área não claramente delimitada, no qual pode referir-se a qualquer âmbito de interação física, biológica e antrópica entre os ambientes terrestres e marinhos (ANDRADE; ARENAS; GUIJÓN, 2008).

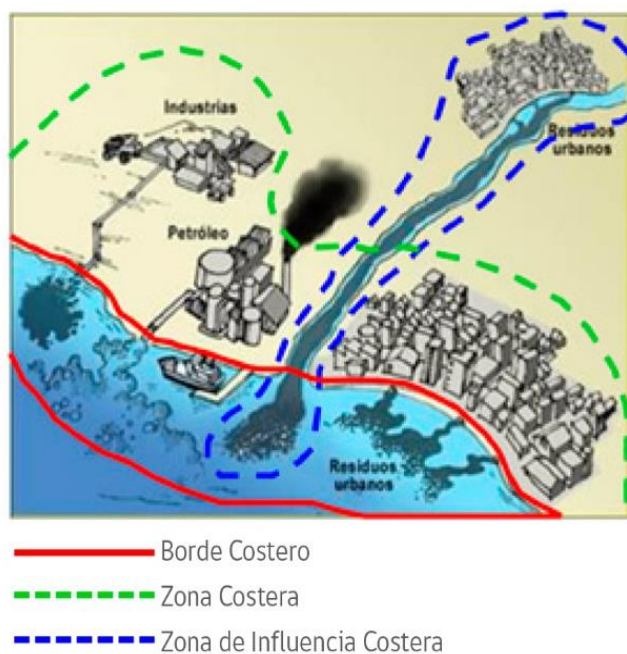
Segundo Andrade *et. al.* (2008), o conceito de zona costeira é caracterizado por se definir como uma “faixa de largura variável, onde interagem o mar, a terra e a atmosfera, determinando um ambiente de co-interfase em que estabelecem condições de equilíbrio precário e ocorrem

<sup>11</sup> CHILE. Decreto D.F.L. n° 458, de 18 de diciembre de 1975. Aprueba nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Santiago, 1975. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=13560>. Acesso em: 04 jan. 2022.

processos dinâmicos intensos que lhe conferem características únicas de fragilidade ambiental” (ANDRADE *et. al.*, 2008, p. 26, tradução nossa).<sup>12</sup>

Atualmente, em termos do planejamento destas áreas têm se utilizado o conceito de zona costeira no qual permite abarcar de uma forma mais complexa a delimitação e o planejamento destas áreas, permitindo incorporar melhores critérios ambientais e funcionais e não incorporando apenas um conceito jurídico-administrativo para uma básica gestão limitada a uma linha de costa no planejamento de zonas costeiras. A figura a seguir demonstra a diferenciação entre a delimitação do conceito de borda costeira e zona costeira (Figura 2.4).

**Figura 2.4 – Delimitação da Borda Costeira, Zona Costeira e Zona de Influência Costeira**



Fonte: SUBDERE (2011).

No caso do Chile, a gestão da zona costeira tem se colocado distante das políticas de desenvolvimento sustentável, principalmente diante da desarticulação com os instrumentos de planejamento territoriais, e sobretudo, limitada às normativas impostas pelo conceito de “borda costeira” definidas pela PNUBC. A falta de atualização desta política, com mais de 25 anos, não se correlaciona com a situação atual existente nas costas chilenas, principalmente na questão de fenômenos naturais, eventos extremos e mudanças climáticas (MARTÍNEZ *et. al.*, 2020).

<sup>12</sup> “una franja de ancho variable, donde interactúan el mar, la tierra y la atmósfera, determinando un ambiente de cointerfase en el que se establecen condiciones de equilibrio precario y ocurren procesos dinámicos intensos que le confieren características únicas de fragilidad ambiental” (ANDRADE *et. al.*, 2008, p. 26).

## 2.2 Políticas e instrumentos territoriais no planejamento das zonas costeiras

A partir da análise da estrutura das zonas costeiras buscou-se avaliar as políticas e instrumentos de ordenamento territorial que estão vigentes no planejamento da zona costeira chilena. O planejamento no Chile (Figura 2.5) é estruturado através de um conjunto de Políticas Nacionais, no qual emergem diretrizes para o âmbito regional através dos Instrumentos de Planejamento Territorial, que se subdividem tanto ao nível territorial, através dos planos reguladores nas diversas escalas, como ao nível setorial a partir dos planos de investimentos setoriais (ALARCÓN *et. al.*, 2020).

**Figura 2.5 – Esquema estrutural do planejamento no Chile**



Fonte: Elaboração própria com base em Alarcón *et. al.* (2020).

O marco legal e normativo do planejamento chileno está estabelecido através das seguintes leis: *Ley General de Urbanismo y Construcciones* (D.F. n° 458, LGUC) e a *Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones* (Decreto n° 47, OGUC). O capítulo II da LGUC inicia-se definindo a planificação urbana e estruturando os quatro níveis de regulação: nacional, regional, intercomunal e comunal (Decreto n° 458, art. 28 – LGUC)<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> CHILE. Decreto D.F.L. n° 458, de 18 de diciembre de 1975. Aprueba nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Santiago, 1975. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=13560>. Acesso em: 04 jan. 2022.

1. **Nível Nacional:** está a cargo do *Ministerio de Vivienda y Urbanismo* (MINVU), a *Política Nacional de Desarrollo Urbano* (PNDU)<sup>14</sup> possui a função de orientar o desenvolvimento urbano a nível do país, diante do marco legal e normativo da LGUC e a OGUC;
  
2. **Nível Regional:** está a cargo da *Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo* (Seremi-MINVU), que exerce ação através do *Plan Regional de Desarrollo Urbano* (PRDU) aprovado pelo Conselho Regional. As disposições deste plano devem ser integradas aos instrumentos de planejamento metropolitano, intercomunais e comunais (LEYTON *et. al.*, 2011).  
No nível regional se aplica a *Estrategia de Desarrollo Regional* (EDR), principal instrumento que regula, orienta e articula a gestão do desenvolvimento regional definindo as diretrizes estratégicas, os eixos e os objetivos centrais, conjuntamente com a implementação de um conjunto de iniciativas: políticas públicas regionais, planos, programas e projetos de investimentos (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2012).  
O *Plan Regional de Ordenamiento Territorial* (PROT) está vinculado com a ERD, onde o PROT é o método que possibilita a espacialização correspondentes dos objetivos de desenvolvimento definidos na estratégia regional (SUBDERE, 2011).
  
3. **Nível Intercomunal:** está a cargo da Seremi-MINVU, definindo a elaboração dos *Planes Reguladores Intercomunales* (PRI), no qual regula o desenvolvimento físico das áreas rurais e urbanas dos municípios, que se integram em uma unidade urbana. Caso a unidade urbana ultrapasse 500.000 habitantes, define-se como uma área metropolitana e deve ser regida por um *Plan Regulador Metropolitano* (PRM). Tanto o PRI como o PRM devem ser aprovados pelo Governo Regional (LEYTON *et. al.*, 2011).
  
4. **Nível Comunal:** está a cargo da Municipalidade e conta com os seguintes instrumentos:
  - a. *Plan Regulador Comunal* (PRC) que é regulado na LGUC e OGUC, no nível de planejamento municipal com o objetivo de regular o desenvolvimento físico do município, se limitando ao âmbito urbano (LEYTON *et. al.*, 2011);
  - b. *Plan de Desarrollo Comunal* (PLADECO) é o instrumento que orienta o planejamento e gestão

---

<sup>14</sup> CHILE. Decreto 78, de 4 de marzo de 2014. Aprueba Política Nacional de Desarrollo Urbano y crea Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Santiago, 2014. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1059974>. Acesso em: 04 jan. 2022.

do desenvolvimento frente à escala municipal – possui uma vigência mínima de quatro anos - destinado a promover o progresso econômico, social e cultural dos habitantes (MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO, 2020); **c.** *Plan Seccional* (PS) que é um instrumento equivalente ao PRC, mas com um âmbito territorial menor, aplicado nos municípios que não possuem um PRC; **d.** *Límite Urbano* (LU) consiste em uma linha imaginária que delimita as áreas urbanas e a extensão urbana que conformam os centros urbanos, diferenciando do restante da área do município. Esses instrumentos de ordenamento territorial são elaborados pela Municipalidade e requerem aprovação do Conselho Comunal e da Seremi-MINVU (LEYTON *et. al.*, 2011).

A Tabela 2.1 caracteriza os Instrumentos de Planejamento Territorial utilizados no planejamento chileno, demonstrando o nível de regulação (nacional, regional, intercomunal/metropolitano, comunal e local) e a natureza deste instrumento (instrumento normativo ou indicativo). Complementando a tabela, o diagrama (Figura 2.6) pontua as políticas e instrumentos que fazem parte do planejamento integrado de zonas costeiras.

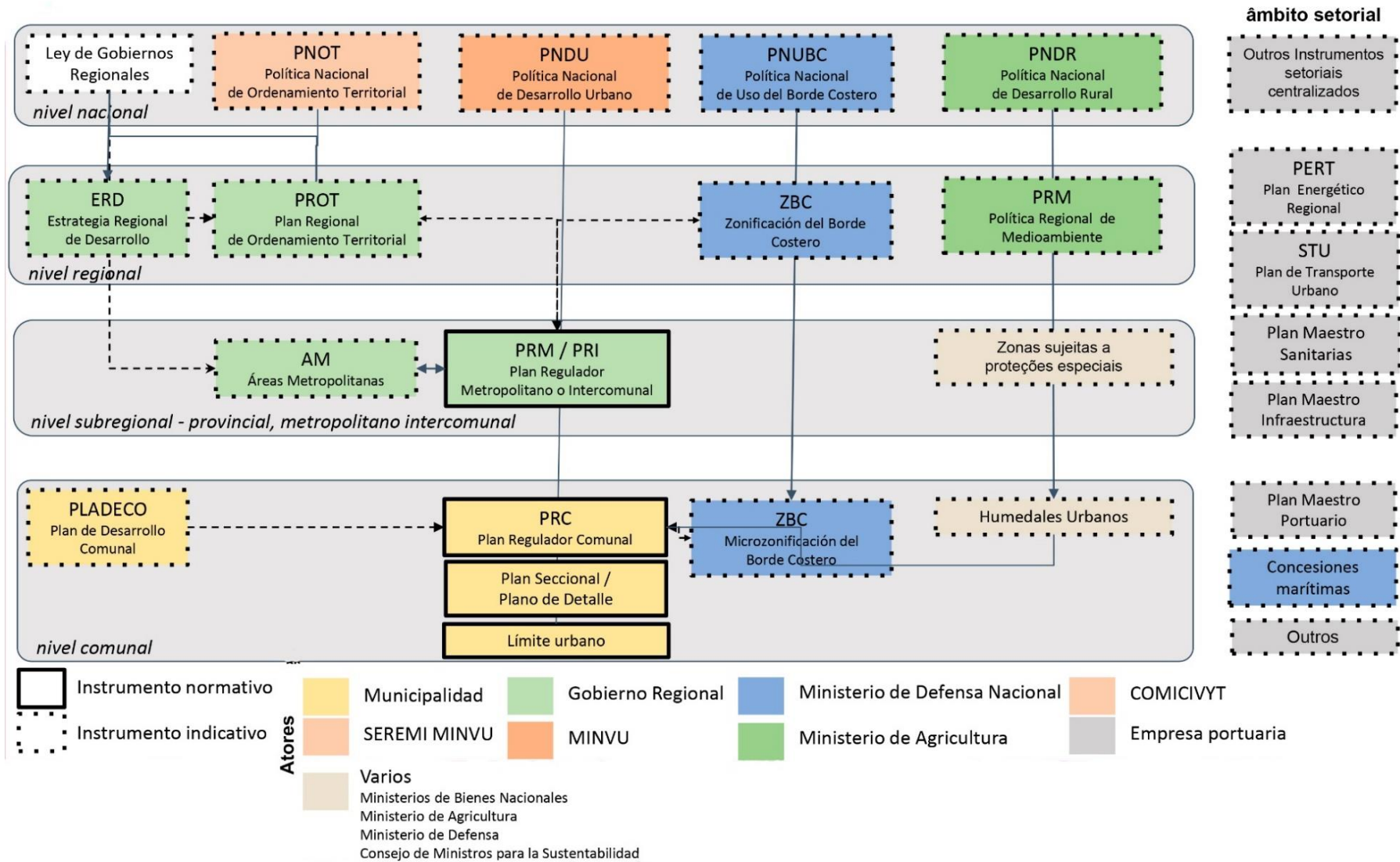
**Tabela 2.1 – Instrumentos de planejamento territorial no Chile**

<b>Nível de Regulação</b>	<b>Natureza / Objetivo</b>	<b>Instrumentos de Planejamento Territorial</b>
<b>Nacional</b>	-	Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU)
<b>Regional</b>	Indicativo	Plan Regional de Desarrollo Urbano (PRDU) <b>PROT Plan Regional de Ordenamiento Territorial</b>
	Indicativo	Estrategia de Desarrollo Regional (EDR) Zonificación de Uso del Borde Costero (ZBC)
<b>Intercomunal ou Metropolitano</b>	Normativo	Plan Regulador Intercomunal (PRI) ou Plan Regulador Metropolitano (PRM)
<b>Comunal</b>	Normativo	Plan Regulador Comunal (PRC)
	Indicativo	Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)
<b>Local</b>	Normativo	Plan Seccional (PS)
	Normativo	Límite Urbano (LU)

Fonte: Elaboração própria com base em ANDRADE, *et. al.* (2008).



**Figura 2.6 – Políticas e instrumentos no planeamento de zonas costeiras**



Fonte: Vecchio (2021) – PIZIS / IEUT UC.

Em termos do planejamento costeiro no Chile, a administração legal da zona costeira se fundamenta a partir de três principais decretos jurídico-administrativos (MARTÍNEZ *et. al.*, 2019):

1. DFL nº 340 *Concesiones Marítimas* de 1960, decreta ao *Ministerio de Defensa Nacional (Subsecretaría de Marina)* a concessão sobre os bens nacionais de uso público ou bens fiscais o controle, fiscalização e supervigilância da costa e mar territorial do Chile. (CHILE, 1960).
2. Decreto de lei nº 1939 de 1997, referida sobre a Administração da Borda Costeira.
3. Decreto Supremo nº 475 de 1994, aprovação da *Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República* e a criação da *Comisión Nacional de Uso del Borde Costero* (CHILE, 1994).

A *Comisión Nacional de Uso del Borde Costero* (CNUBC), criada pela PNUBC, é a instituição base que está a cargo do planejamento e da gestão da borda costeira. Essa comissão é formada por diferentes organismos públicos relevantes (Figura 2.7), não somente os organismos que são relativos ao território marítimo, mas também outras autoridades setoriais (ANDRADE; ARENAS; GUIJÓN, 2008). A criação desta instituição trouxe um avanço nas propostas de zoneamento de uso da borda costeira a nível nacional e regional.

### **Figura 2.7 – Integração da comissão nacional de uso da borda costeira**

Integrantes da CNUBC (art. 3º, D. S. 475, 1994, Ministério da Defesa):
1. Ministro de Defesa Nacional (preside)
2. Subsecretário da Marinha
3. Representante da Subsecretaria de Desenvolvimento Regional e Administrativo do Ministério do Interior
4. Representante da Subsecretaria de Pesca do Ministério de Economia, Fomento e Reconstrução
5. Representante do Ministério de Planejamento e Cooperação
6. Representante do Ministério de Obras Públicas
7. Representante do Ministério de Habitação e Urbanismo
8. Representante do Ministério de Transportes e Telecomunicações
9. Representante do Ministério de Bens Nacionais
10. Representante da Armada de Chile
11. Representante do Serviço Nacional de Turismo
12. Representante da Comissão Nacional do Meio Ambiente

Fonte: Andrade, Arenas e Guijón (2008).

As atribuições da CNUBC (Figura 2.8), de acordo com a PNUBC, são estritamente consultivas de acordo com o art. 2º da D.S. nº 475, sintetizado na figura a seguir (CHILE, 1994).

**Figura 2.8 – Funções básicas da CNUBC**



Fonte: Andrade, Arenas e Guijón (2008).

O instrumento de *Zonificación de Uso del Borde Costero* (ZUBC) tem como objetivo propor usos a borda costeira considerando os fatores geográficos, naturais, recursos existentes, planos de desenvolvimento, centros vizinhos próximos e definições acerca do uso estabelecido de acordo com os organismos competentes. As propostas de zoneamento são elaboradas pelas *Comisiones Regionales de Usos del Borde Costero* (CRUBC), através de um processo participativo envolvendo o Estado, Agentes Privados e a Sociedade Civil, devendo ser aprovadas mediante Decreto Supremo do *Ministerio de Defensa Nacional* (SSFFAA, 2022).

“O zoneamento consiste em gerar condições favoráveis à conservação, ao equilíbrio meio ambiental e social, e ao investimento público e privado, proporcionando estabilidade e certeza a respeito do uso sustentável dos espaços da Borda Costeira Regional” (SUBDERE, 2011, p. 14, tradução nossa)<sup>15</sup>. Através deste instrumento, fomenta-se um fortalecimento da governança regional diante da implementação de um instrumento de ordenamento territorial criado através de eixos participativos e descentralizados, gerando uma articulação multissetorial e fundamentando uma gestão da borda costeira nacional e regional (SSFFAA, 2022).

Em relação aos organismos de competência de regulação e gestão da borda costeira são outorgadas uma série de entidades públicas com maior ou menor relevância (ANDRADE;

<sup>15</sup> “La zonificación consiste en generar condiciones favorables a la conservación, al equilibrio medioambiental y social, y a la inversión pública y privada, proporcionando estabilidad y certeza respecto del uso sustentable de los espacios contenidos en el Borde Costero Regional” (SUBDERE, 2011, p. 14).

ARENAS; GUIJÓN, 2008). Os organismos de competência da borda costeira chilena são os descritos a seguir; o diagrama esquemático define as relações institucionais entre esses organismos na gestão da borda costeira no Chile (Figura 2.9).

- *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTMAR)*, a Autoridade Marítima dependente da mesma e também a *Armada de Chile*;
- *Armada de Chile*;
- *Carabineros de Chile*;
- *Subsecretaría de Pesca*, dependente do *Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción*;
- *Servicio Nacional de Pesca*;
- *Dirección de Obras Portuarias*, dependente do *Ministerio de Obras Públicas*;
- *Ministerio de Bienes Nacionales*;
- As Municipalidades;
- *Subsecretaría de Marina*, dependente do *Ministerio de Defensa Nacional*;
- *Comisión Nacional de Uso del Borde Costero (CNUBC)*.

Historicamente, o Chile tem tido uma tendência centralizadora que têm dominado as decisões nacionais. Atualmente existem esforços do Estado em promover a descentralização do país e o fortalecimento regional a partir dos *Gobiernos Regionales* (GORE) na temática de planejamento do território, principalmente com o Decreto da *Ley 21.074, de 2018, Fortalecimiento de la Regionalización del País*<sup>16</sup>, onde instaura a *Ley Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional* (Artigo 17a)<sup>17</sup> e o *Plan Regional de Ordenamiento Territorial* (PROT), que deverão incluir os zoneamentos costeiros (MARTÍNEZ *et. al.*, 2019).

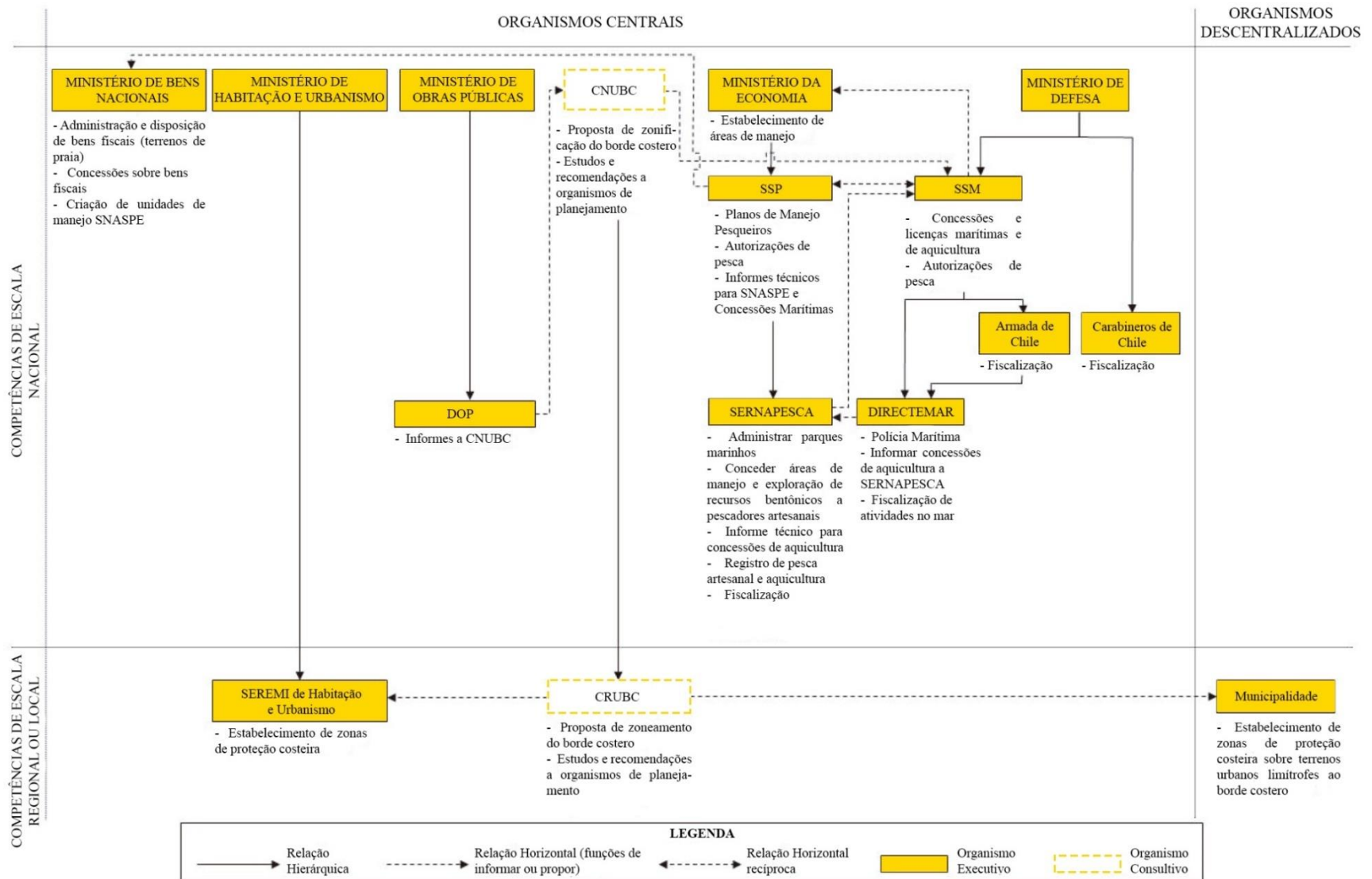
Segundo Andrade *et. al.* (2008), o planejamento e gestão realizada pela CNUBC possui um alcance limitado frente às demandas de regulação das atividades que possuem impacto na zona costeira, não obtendo efeito na escassa extensão territorial, já que a instituição se refere exclusivamente a borda costeira – conceito distinto já elucidado anteriormente. Uma adequada delimitação do planejamento costeiro deve-se incorporar critérios ambientais e funcionais, e não apenas administrativos, que permitam determinar cada faixa de intervenção no litoral chileno.

---

<sup>16</sup> CHILE. Ley 21.074, de 2 de febrero de 2018. Fortalecimiento de la Regionalización del país. Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Santiago, 2018. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1115064>. Acesso em: 05 fev. 2022.

<sup>17</sup> CHILE. D.F.L. n°1 - 19.175, de 8 de agosto de 2005. Ley n° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional. Ministerio del Interior; Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. Santiago, 2005. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=243771>. Acesso em: 05 fev. 2022.

**Figura 2.9 – Relações entre instituições com competências para a regulação e gestão da borda costeira**



Fonte: Andrade, Arenas e Guijón (2008).

A institucionalidade para o uso da borda costeira não obedece atualmente a uma política que permita sua regulação permanente e integral. Parece obedecer mais a finalidade, não desprezável mas restringida, de realizar uma gestão eficiente e sustentável de um âmbito territorialmente reduzido, conforme os critérios recomendados pelos agentes envolvidos. Esse enfoque restringido de planejamento costeiro se adapta a regulação setorial de uso dos recursos do litoral, mas não é suficiente para a escala necessária do ordenamento territorial da zona costeira (ANDRADE; ARENAS; GUIJÓN, 2008, p. 37, tradução nossa).<sup>18</sup>

Desta maneira, nota-se que o planejamento territorial das zonas costeiras é marcado por dificuldades em termos de gestão. A grande quantidade de normas do ordenamento territorial e os diferentes organismos que possuem competência para o planejamento e a gestão da zona costeira, estabelece um panorama complexo que torna difícil ter um planejamento integrado das zonas costeiras. Sobretudo por ser tratar de um território com características próprias, vinculadas a interações de processos situados entre a geosfera, atmosfera e hidrosfera, o que lhe outorga características ambientais de fragilidade e vulnerabilidade (ANDRADE; ARENAS; GUIJÓN, 2008).

A borda costeira demanda uma visão integradora e ecossistêmica que permite uma adequada proteção de distintos interesses e a obtenção dos benefícios que o país espera de sua costa. A borda costeira considera espaços úteis para o desenvolvimento de atividades, não apenas portuárias, mas também para a pesca artesanal e industrial, o desenvolvimento turístico, atividades esportivas, tratamento de resíduos, instalação de atividades aquícolas, proteção e restauração e, áreas de importância para a conservação da biodiversidade e preservação do meio ambiente (GOBIERNO DE CHILE, 2018, p. 29, tradução nossa).<sup>19</sup>

O Chile necessita de uma lei moderna que priorize o conceito de zona costeira e as necessidades atuais do planejamento costeiro, dada as limitações do atual PNUBC e a sua dificuldade de articulação das normativas do planejamento territorial. Priorizando a necessidade de uma Lei de Costas efetiva, que auxilie os desafios de governança do século XXI frente aos desafios que

---

<sup>18</sup> *“La institucionalidad para el uso del borde costero no obedece actualmente a una política que permita su regulación permanente e integral. Por ahora parece obedecer más a la finalidad, no despreciable pero restringida, de realizar una gestión eficiente y sustentable de un ámbito territorialmente reducido, conforme a criterios recomendados pero no obligatorios para los agentes involucrados. Este enfoque restringido de planificación costera se adapta a la regulación sectorial del uso de recursos del litoral, pero no es suficiente a la escala necesaria para el ordenamiento territorial de la zona costera”* (ANDRADE; ARENAS; GUIJÓN, 2008, p. 37).

<sup>19</sup> *“El borde costero demanda una visión integradora y ecosistémica que permita una adecuada protección de distintos intereses y la obtención de los beneficios que el país espera de su costa. El borde costero considera espacios útiles para el desarrollo de actividades, no solo portuarias, sino también para la pesca artesanal e industrial, el desarrollo turístico, actividades deportivas, el tratamiento de residuos, instalación de actividades aquícolas, protección y restauración e áreas de importancia para la conservación de la biodiversidad y preservación del medioambiente”* (GOBIERNO DE CHILE, 2018, p. 29).

enfrenta a costa chilena atualmente, principalmente no desenvolvimento sustentável e nos processos adaptativos das mudanças climáticas (MARTÍNEZ *et. al.*, 2019).

Uma Lei de Costas deve assumir os efeitos do aquecimento global, um maior nível dos oceanos, ondas e tsunamis; a progressiva apropriação privada do litoral, a desmercantilização dos recursos naturais e promover as visões que entendem que sua riqueza está em sua proteção e no acesso democrático a eles (MARTÍNEZ *et. al.*, 2020, p. 4, tradução nossa).<sup>20</sup>

De acordo com Martínez *et. al.* (2019), deve-se considerar uma revisão da PNUBC – que já está há mais de 25 anos sem revisões e se mantém ultrapassada diante dos desafios costeiros atuais – além de considerar uma futura Lei de Costas que considere as seguintes recomendações (Figura 2.10):

- Revisão do conceito de “borda costeira” utilizado pelo PNUBC; Promovendo a utilização do conceito de zona costeira, diante do reconhecimento da singularidade da costa, do seu funcionamento sistêmico e uma gestão dentro das necessidades de adaptação às mudanças climáticas e resiliência frente aos desastres;
- Definição de uma metodologia de zoneamento que fomente uma gestão integrada de zonas costeiras;
- Articulação do zoneamento costeiro de maneira efetiva com os Instrumentos de Planificação Territorial, principalmente no nível local.

**Figura 2.10 – Recomendações para a Lei de Costas**



Fonte: Elaboração própria adaptado de Martínez *et. al.* (2020).

<sup>20</sup> “Una Ley de Costas debe asumir los efectos del calentamiento global, un mayor nivel de los océanos, marejadas y tsunamis; la progresiva apropiación privada del litoral, la desmercantilización de los recursos naturales y potenciar las miradas que entienden que su riqueza está en su protección y en el acceso democrático a ellos” (MARTÍNEZ *et. al.*, 2020, p. 4).

### 2.3 Políticas portuárias no processo de modernização dos portos no Chile

“A institucionalidade do sistema portuário no Chile está determinada pela forma em que se relacionam entre si, os diferentes organismos que compõem a atividade marítimo portuária onde, entre outros, participam: os donos da infraestrutura portuária – pública ou privada” (CAMPORT, 2012, p. 21, tradução nossa).<sup>21</sup>

O sistema portuário chileno atual tem sua base em 1960, quando o poder executivo começou um processo de reestruturação da administração pública, criando uma série de empresas autônomas do Estado, entre elas a criação da Empresa Portuária Chilena (EMPORCHI), dependente do *Ministerio de Obras Públicas* (MOP), que unificou os dez portos existentes (MOPTT, 2005).

A criação da Lei Orgânica da Empresa Portuária, D.F.L 290 (*Decreto con Fuerza de Ley 290*)<sup>22</sup> objetivava a empresa a atuar com a exploração, administração e construção dos portos, além de se constituir como autoridade portuária, operando nos dez portos existentes até então: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt e Punta Arenas (CHILE, 1960).

Em 1975, a EMPORCHI passou a depender do *Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones* (MTT) quando esse foi criado, passando sua equipe a ser governada pelo Estatuto Administrativo. Outras reformas, da modernização do setor portuário neste período foram importantes (CAMPORT, 2012):

- a) Lei nº 18.032 de 25 de setembro de 1981, que colocou o fim do sistema de matrículas e dotações fixas, autorizando que qualquer cidadão pudesse desempenhar como trabalhador portuário;
- b) Lei de fomento a Marina Mercante nº 3.059 de 21 de dezembro de 1979,<sup>23</sup> e as modificações introduzidas mediante a Lei 18.454 de 1985, onde se estabeleceu que

---

<sup>21</sup> “La institucionalidad del sistema portuario en Chile ha estado determinada por la forma en que se relacionan entre sí los diferentes organismos que componen la actividad marítimo-portuaria donde, entre otros, participan: los dueños de la infraestructura portuaria – pública o privada” (CAMPORT, 2012, p. 21).

<sup>22</sup> CHILE. D.F.L. nº 290, de 6 de abril de 1960. Ley Orgánica de la Empresa Portuaria de Chile. Ministerio de Hacienda. Santiago, 1960. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=5328>. Acesso em: 5 jan. 2022.

<sup>23</sup> CHILE. Decreto de Ley 3059, de 22 diciembre de 1979. Ley de Fomento a la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, 1979. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=7052&idParte=8691170&idVersion=>. Acesso em: 5 jan. 2022.



a cabotagem reservada para os navios chilenos e os navios mercantes estrangeiros só poderiam participar em volumes de cargas superiores a 900 toneladas, com prévia licitação por parte do usuário.

Em 1981 foi aprovada a Lei Nº18.042 que dissolveu a EMPORCHI, e transformou os portos em sociedades anônimas. Acabando com a exclusividade da EMPORCHI de realizar trabalhos de mobilização de carga, autorizando o setor privado a realizá-las, gerando nas frentes de atracagem dos portos estatais chilenos um sistema multioperador (MOPTT, 2005).

Em 1986, a Direção Nacional Aduaneira, permitiu a habilitação de armazéns extra portuários. Neste sistema, o Estado continuou como proprietário da infraestrutura portuária e da administração dos portos, sendo a EMPORCHI, a encarregada da gestão das frentes de atracagem e dos acessos dos operadores portuários que prestavam serviços nessas áreas. As mudanças de regulação e de competência que surgiram entre as empresas que realizavam os movimentos de cargas, comprovaram que as melhorias de gestão da carga portuária foram consistentes com os aumentos significativos de capacidade e eficiência produtiva portuária (CAMPORT, 2012).

Esse modelo de sistema multioperador não durou muito tempo, pois não foi capaz de sustentar o crescimento do comércio exterior e da falta de investimentos em infraestrutura, gerando diversos problemas logísticos e de coordenação no interior dos portos chilenos, tendo a necessidade de reorganizar o funcionamento do Sistema Portuário Nacional. Desta forma, em 1991, com o fim de incorporar capital e gestão privada em obras públicas, se aprovou a DFL nº 164, que autorizava a participação privada em obras públicas, e que passou por um processo de modificação em 1996, com a criação da *Ley de Concesiones de Obras Públicas* (Decreto 900/1996)<sup>24</sup>, onde puderam abrir em debate a possível criação de uma Lei Geral dos Portos, que regularia toda a atividade portuária e estatal nos portos chilenos (MOPTT, 2005).

A Lei nº 19.542, que modernizou o Setor Portuário Estatal, foi publicado em dezembro de 1997,<sup>25</sup> eliminando a EMPORCHI, e se transformando em 10 Empresas Portuárias Estatais - Empresa Portuária de Arica; Iquique; Antofagasta; Coquimbo; Valparaíso; San Antonio;

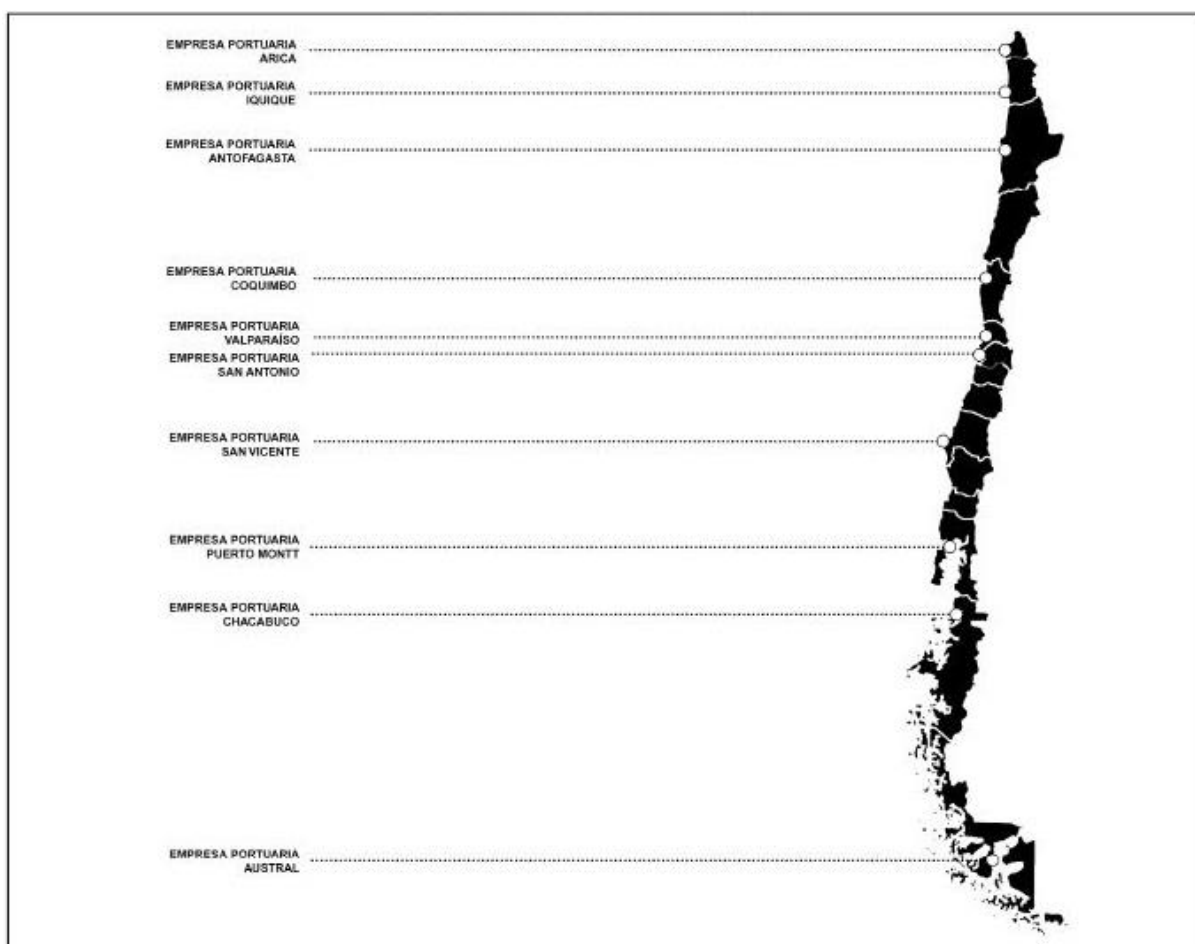
---

<sup>24</sup> CHILE. Decreto 900, de 18 de diciembre de 1996. Texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP nº 164, de 1991 Ley de Concesiones de Obras Públicas. Ministerio de Obras Públicas. Santiago, 1996. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=16121>. Acesso em 05 jan. 2022.

<sup>25</sup> CHILE. Ley 19542, de diciembre de 1997. Moderniza el Sector Portuario Estatal. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones – Subsecretaría de Transportes. Santiago, 1997. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=82866>. Acesso em: 05 jan. 2022.

Talcahuano-San Vicente; Puerto Montt; Chacabuco e Austral (Figura 2.11). Conforme a lei, as empresas funcionam como pessoas jurídicas de direito público, que constituem com uma empresa do Estado com patrimônio próprio, de duração indefinida e se relacionam com o governo perante o *Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones* (CHILE, 1997).

**Figura 2.11 – Portos Públicos no Chile**



Fonte: Altamirano López (2019).

Desta forma, as empresas terão como objeto, diante das definições da Lei 19.542, a seguinte definição perante o Artigo 4º:

“Artigo 4º: As empresas terão como objeto a administração, exploração, desenvolvimento e conservação dos portos e terminais, assim como os ativos que possuem para qualquer título, incluídas todas as atividades conexas inerentes do âmbito portuário indispensáveis para o devido cumprimento deste. Poderão, em consequência, efetuar todo tipo de estudos, projetos e execução de obras de construção, ampliação, melhoramento, conservação, reparação e dragagem dos portos e terminais. Também poderão prestar

serviços a terceiros relacionados com seu objeto” (CHILE, 1997, tradução nossa).<sup>26</sup>

Dentre as atividades, no qual essas Empresas Portuárias Estatais devem desenvolver, estão (MOPTT, 2005):

- a) Fixação de tarifas pelos serviços de armazenamento fornecido e pelos usos de ativos que são explorados;
- b) Coordenação da operação dos agentes e serviços públicos que intervêm no interior dos recintos portuários;
- c) A formulação de um “Plano Maestro” e de um “Calendário Referencial de Investimentos” para os Portos e Terminais que administram;
- d) A elaboração e supervisão de regulação necessária;
- e) O desenho de concessão, administração de espaços comuns, serviços de armazenamento etc.;
- f) Garantir através de tarifas, uma certa rentabilidade.

O principal objetivo desta Lei foi permitir que os portos estatais pudessem se desenvolver através de capitais privados, facilitando as empresas a concessionar a administração das frentes de atracagem e terminais portuários, como define o Artigo 7º da Lei nº 19.542 (CHILE, 1997):

“Artigo 7: As empresas poderão realizar seu objeto diretamente ou através de terceiros. Neste último caso, farão através de outorga de concessão portuária, a celebração de contratos de arrendamento ou mediante a constituição de pessoas naturais ou jurídicas, chilenas ou estrangeiras, de sociedade anônimas. Essas sociedades não poderão ter por objeto a administração ou exploração de frentes de atracagem e, para todos os efeitos legais posteriores à sua constituição, serão regidas pelas normas aplicadas às sociedades anônimas abertas. A participação de terceiros nas sociedades que formam as empresas, a celebração de contratos de arrendamento e outorga de concessão portuária deverá realizar-se mediante licitação pública, cuja base estabelecerá clara e precisa nos elementos da essência do pacto social, do contrato ou da respectiva concessão portuária, em conformidade com o Artigo 50º. Durante a vigência da concessão, os direitos do concessionário só poderão afetar-se ou limitar-se na forma e condições estabelecidas nas respectivas bases. Essas bases deverão estabelecer, ademais, as causas da expiração da concessão e determinar a forma em que ela será administrada, caso ocorra alguma, até que se convoque uma nova licitação. Para o estabelecimento do montante mínimo da renda ou

---

<sup>26</sup> “Artículo 4º.- Las empresas tendrán como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste. Podrán, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto” (CHILE, 1997).

*royalty* do respectivo arrendamento ou concessão portuária, servirá de referência do valor econômico do ativo objeto dos atos assinalados na subseção anterior” (CHILE, 1997, tradução nossa).<sup>27</sup>

As concessões dos terminais portuários chilenos iniciaram-se a partir do ano 1999, com as licitações dos terminais da zona central chilena, com os portos de Valparaíso, San Antonio e Talcahuano-San Vicente. Nesse primeiro processo de licitações foi considerado uma licitação simultânea de concessão de frentes de atracagem destes portos, o que garantiu a equivalência das bases e requisitos entres os três processos. Os critérios deste processo foram através da base de competência, onde a concessão era dada a quem oferecesse a mínima tarifa média ponderada pelos serviços de mobilização de carga e provisão de infraestrutura (CAMPORT, 2012).

Posteriormente, o Porto de Iquique passou pelo processo de concessão (*Iquique Terminal Internacional S.A* em 2000), seguindo pelo Porto de Antofagasta (*Antofagasta Terminal Internacional S.A* em 2003), e Porto de Arica (*Consorcio Portuario Arica* em 2004). O processo de concessão dos portos públicos chilenos, baseado no modelo de “*Landlord*”, permitiu reduzir aproximadamente 30% das tarifas, aumentando sua eficiência, gerando investimentos para as áreas portuárias e aumentando a quantidade de carga transportada nos terminais. Esse processo demonstra o aumento da competitividade do sistema portuário chileno e um aumento nos benefícios econômicos desses serviços (MOPTT, 2005).

O Chile obteve seu processo de modernização e de reformas portuárias de maneira a produzir políticas que auxiliassem nas operações eficientes e que beneficiassem as exportações e importações do país. Entretanto, o atual marco legal se torna insuficiente para confrontar os novos modelos de governança, com maior integração dos portos nas cadeias logísticas, a partir de uma política integral no qual beneficie o desenvolvimento econômico chileno. Assim, se

---

<sup>27</sup> “Artículo 7º: Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Estas sociedades no podrán tener por objeto la administración o explotación de frentes de atraque, y, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas. La participación de terceros en las sociedades que formen las empresas, la celebración de contratos de arrendamiento y el otorgamiento de concesiones portuarias deberán realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social, del contrato o de la respectiva concesión portuaria, en conformidad al artículo 50. Durante la vigencia de la concesión, los derechos del concesionario sólo podrán afectarse o limitarse en la forma y condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas. Dichas bases deberán establecer, además, las causales de caducidad de la concesión y determinar la forma en que ella se administrará en el evento que se incurra en alguna, y hasta que se llame a una nueva licitación. Para el establecimiento del monto mínimo de la renta o canon del respectivo arriendo o concesión portuaria, servirá de referencia el valor económico del activo objeto de los actos señalados en el inciso anterior” (CHILE, 1997).

torna necessário a abordagem sobre as mudanças na indústria portuária, diante dos panoramas portuários contemporâneos (WILMSMEIER; SANCHEZ, 2017).

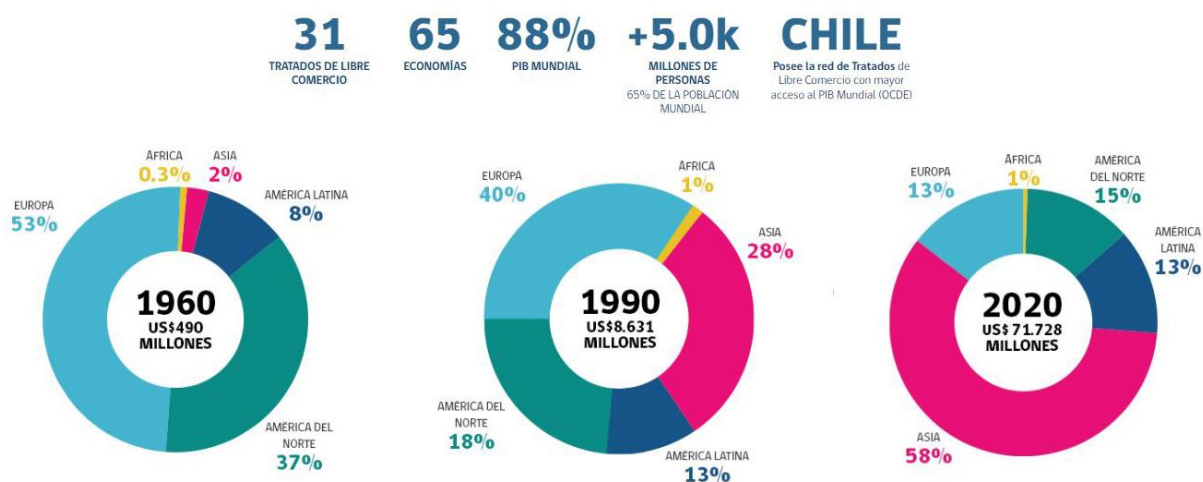
## 2.4 O Sistema portuário chileno

Chile é um país marítimo, possui uma das maiores “Zonas Econômicas Exclusivas” do mundo e tem se tornado uma importante referência em matéria de conservação e uso sustentável do oceano, além de ser uma base importante para o desenvolvimento social, econômico e cultural (GOBIERNO DE CHILE, 2018).

De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Chile possui a rede de Tratados de Livre Comércio mais poderosa do mundo, tendo acesso a mais de 60% da riqueza global.

Atualmente possui uma rede de 31 Tratados de Livre Comércio, sendo 88% do PIB mundial, e tendo como principal mercado de exportação a região asiática (contando com 58%) dentre elas estão: China, Japão, Coreia do Sul, Índia, Tailândia, Vietnã, Malásia, Hong Kong, Singapura, Brunei e Indonésia (Gráfico 2.1). A Europa representa 13% das exportações, a América Latina também 13% e a América do Norte 15% (SUBREI, 2022).

**Gráfico 2.1 – Evolução das exportações chilenas 1960-2020**



Fonte: SUBREI (2022).

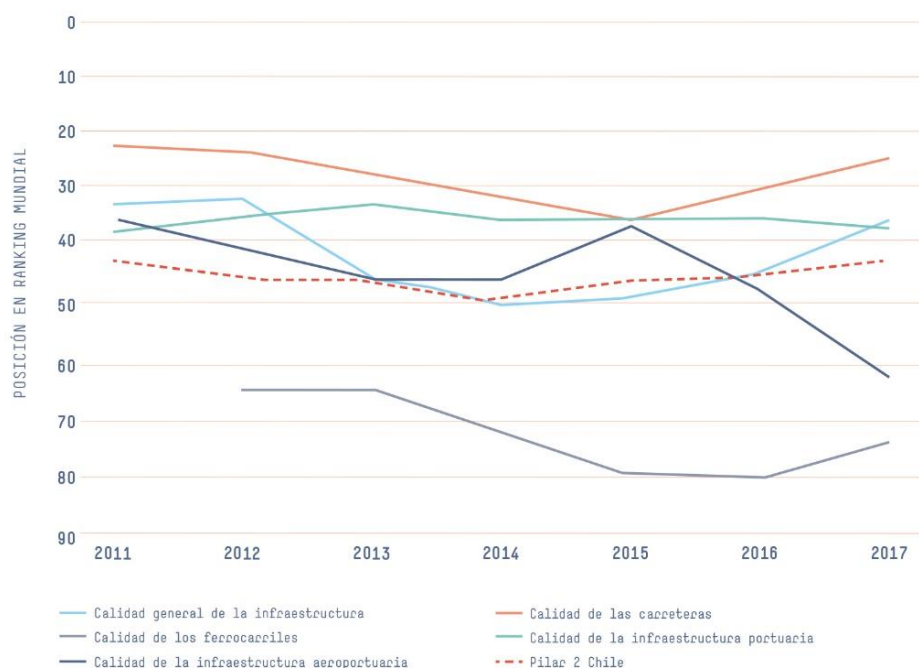
Cerca de 95% das exportações chilenas se dirigem aos países do Tratado de Livre Comércio, dentre elas se destacam a exportação de cobre (36.135 US\$ milhões/2019). Além disso, o Chile também é o maior exportador mundial de frutas frescas (mirtilo, cereja, ameixas, uvas etc.),

maças e ameixas desidratadas, mexilhões, ouriço do mar, salmão, truta, algas para uso industrial, carbonato de lítio, iodo e celulose (SUBREI, 2019).

O setor marítimo portuário chileno possui uma crescente importância no comércio exterior e na estruturação do território. Cerca de 94% das cargas de exportações e importações se transferem por vias marítimas, no qual demonstram o impacto significativo do transporte marítimo no desenvolvimento do país. No primeiro trimestre de 2021, as toneladas de comércio exterior por via marítima cresceram 5,7% em referência ao mesmo período de 2020, esses aumentos se explicam principalmente pela carga geral – toneladas transferidas de carga geral aumentaram em 10,5% – esse tipo de carga é a principal demanda dos portos mais importantes do sistema portuário chileno (CAMPORT, 2020).

Conforme os estudos do *World Economic Forum* (2019), o Chile está na 33ª posição de 141 países, no Ranking Global de Competitividade, no qual é determinado através de um conjunto de fatores que incluem a infraestrutura entre os quatro requerimentos básicos de competitividade mundial. O gráfico a seguir demonstra a evolução do Chile neste estudo (Gráfico 2.2), focando principalmente na questão da infraestrutura e infraestrutura portuária (WORLD ECONOMIC FORUM, 2019).

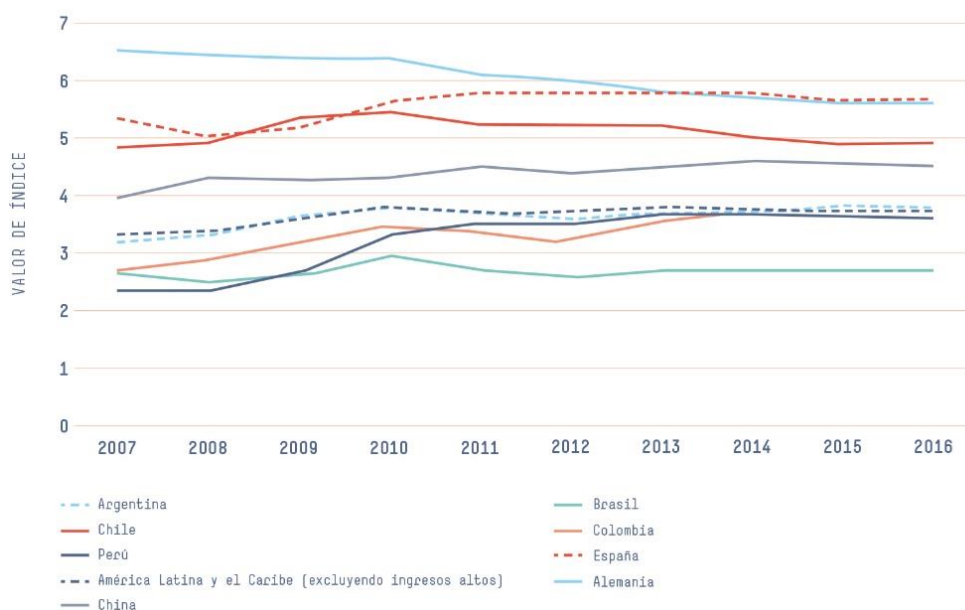
**Gráfico 2.2 – Evolução do Chile no ranking de competitividade WEF**



Fonte: CChC, 2018. Dados Coletados do *World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017-2018*.

O Chile se destaca ao nível latino-americano por sua qualidade de infraestrutura portuária, que se compara a índices de países desenvolvidos, e está acima dos índices médios latino-americanos (CChC, 2018). O gráfico a seguir, demonstra os índices de qualidade portuária de 2007-2018, segundo o estudo do *World Economic Forum* de 2019 (Gráfico 2.3):

**Gráfico 2.3 – Evolução do índice WEF de qualidade da infraestrutura portuária**



Fonte: CChC, 2018. Dados Coletados do *World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017-2018*.

O setor portuário chileno, em relação a sua posição na América Latina, se coloca à frente nos aspectos quanto a qualidade de infraestrutura portuária, entretanto em questões competitivas, demonstra seus déficits em relação à gestão logística do próprio sistema do Porto.

“O país requer urgentemente uma nova onda de modernizações que, com uma visão integral do sistema marítimo portuário e logístico, permita expandir e diversificar sua infraestrutura, aumentar a eficiência logística, e assegurar uma integração harmônica com o território e alcançar uma qualidade mundial” (CNID, 2015, p. 9, tradução nossa).<sup>28</sup>

De acordo com o último Informe Portuário da CEPAL (2020), no qual analisa as movimentações dos principais portos latino-americanos, o Chile destaca-se por ser o quarto país com maior transferência de cargas na América Latina em 2019 (Tabela 2.2). O estudo

<sup>28</sup> “El país requiere urgentemente de una nueva ola de modernizaciones que, con una visión integral del sistema marítimo portuario y logístico, permita expandir y diversificar su infraestructura, aumentar la eficiencia de su logística, asegurar una integración más armónica con el territorio y alcanzar una calidad mundial de sus recursos humanos” (CNID, 2015, p. 9).

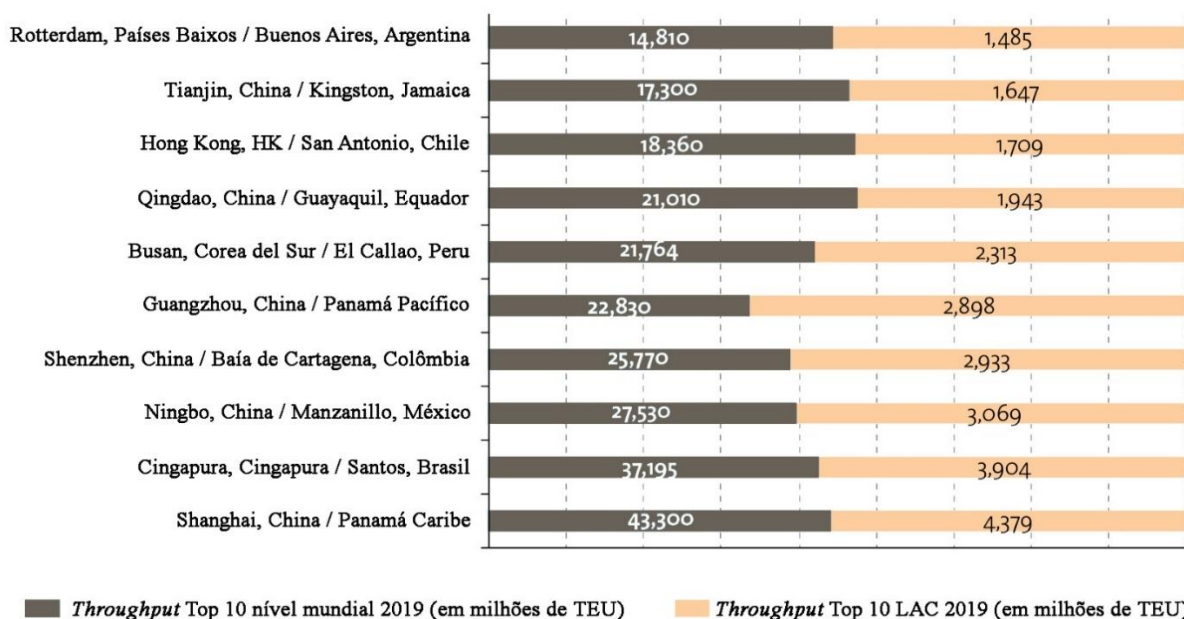
também exibe um comparativo entre os dez principais portos mundiais e os 10 principais portos latino-americanos, nesse comparativo temos destacado o Porto de San Antonio em 8º lugar (Gráfico 2.4).

**Tabela 2.2 – Top 10 *throughput* de países da região em 2019 (TEU)**

Ranking	País	<i>Throughput</i> 2019 (TEU)
1	Brasil	10.396.182
2	Panamá	7.347.000
3	México	7.100.644
4	Chile	4.496.578
5	Colômbia	4.402.574
6	Peru	2.678.258
7	Equador	2.127.042
8	República Dominicana	1.894.225
9	Argentina	1.771.628
10	Jamaica	1.647.609

Fonte: CEPAL (2020). Com dados das Autoridades Portuárias pertinentes – terminais, portos e zonas portuárias.

**Gráfico 2.4 – Comparação dos 10 principais portos a nível mundial em relação aos 10 principais da região da América Latina**



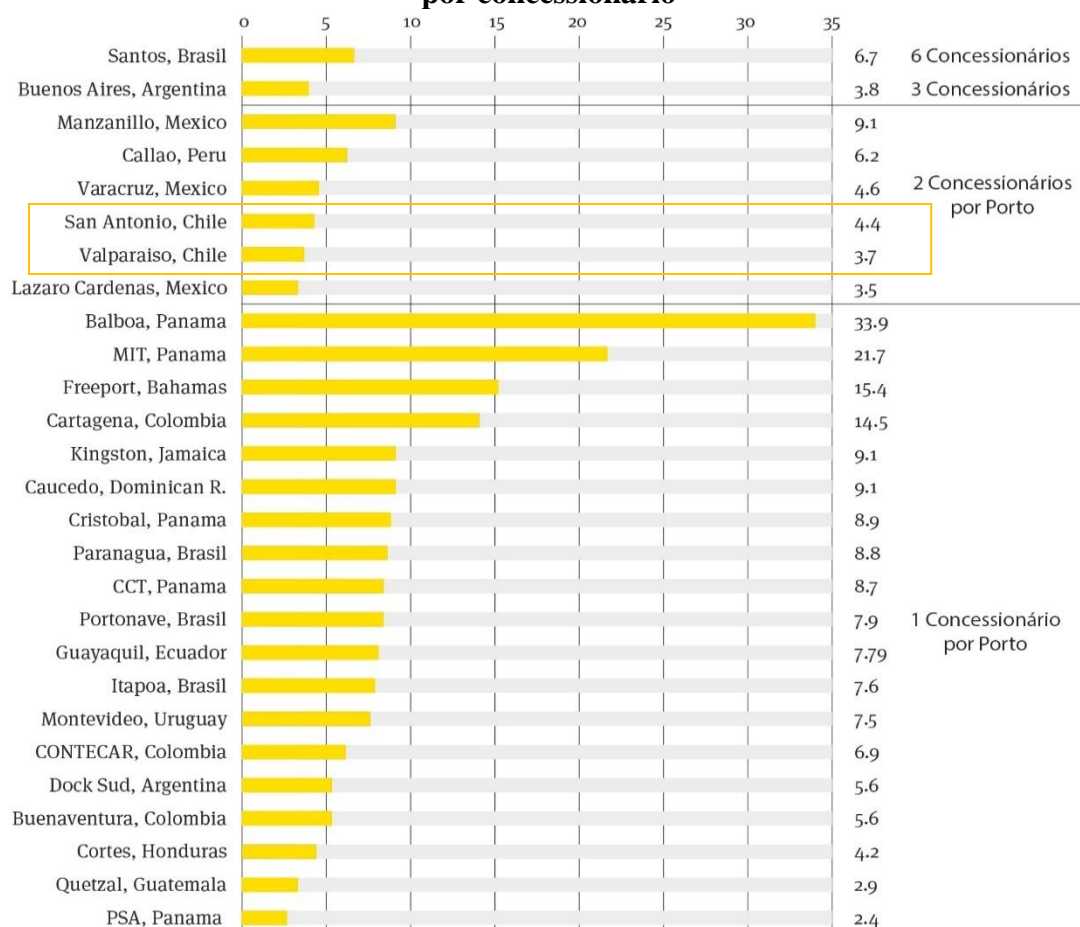
Fonte: CEPAL (2020).



Desta forma, o Chile necessita aproveitar suas vantagens geográficas como zona costeira, e adequar suas dificuldades de conectividade, para assim conseguir promover uma cadeia logística marítima e terrestre eficaz, sendo necessários investimentos em infraestruturas portuárias para atender à crescente demanda por transferência de cargas sobre o país. De certo modo, esses estudos antecipam ainda mais, que os movimentos de cargas continuarão sendo os protagonistas na demanda por instalações portuárias especializadas, requerendo uma modernização global de todos esses sistemas.

Em relação à competência portuária latino-americana, um estudo desenvolvido para o *Banco Interamericano de Desarrollo* (BID) em 2019, demonstra a escala de operações de concessionários dos terminais de contêineres dos portos latino-americanos (Gráfico 2.5). No caso dos portos chilenos, San Antonio e Valparaíso possuem dois concessionários, com um volume de carga média de 4,4 milhões de toneladas e 3,7 milhões de toneladas, respectivamente (SUÁREZ-ALEMÁN, 2019).

**Gráfico 2.5 – Carga containerizada: Número de concessionários por porto e carga média por concessionário**



Fonte: Suárez-Alemán (2019) – Dados de 2015 em MMT (Milhões de Toneladas Métricas).

A capacidade de transferência de cargas de um porto depende de múltiplos fatores, que vão desde a disponibilidade do porto em atender os navios (condições de clima e mar), a quantidade de locais portuários e velocidade de transferência de carga/descarga, e variáveis que dão lugar a um fator de ocupação (porcentagem de tempo disponível em relação ao tempo total) (CAMPORT, 2019a).

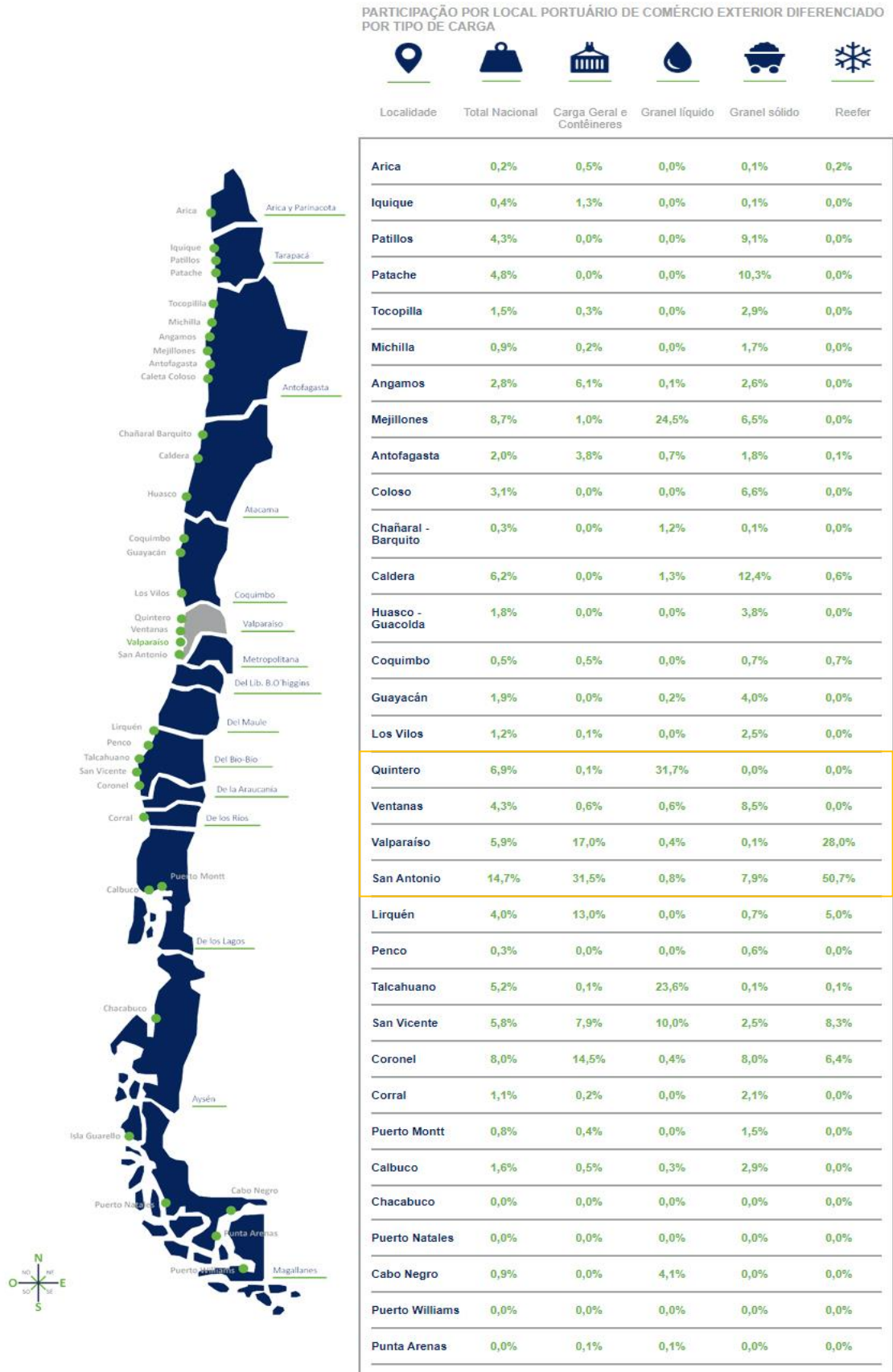
Nos portos chilenos, a nível nacional, existem diversas especializações de funções portuárias. “Os portos do norte servem principalmente de transportes minerais; os das zonas centrais, servem de produtos agrícolas, frutas e contêineres de carga geral; os das zonas sul servem produtos derivados de madeiras, enquanto a região austral, representam um meio de transporte, dadas as dificuldades de conectividade terrestre” (ALARCÓN; SANDOVAL, 2016, p. 150, tradução nossa).<sup>29</sup>

O estudo feito pela CAMPORT em 2020, exemplifica a alta eficiência da zona central chilena, principalmente com a participação do Porto de San Antonio (14,3% do total nacional; 16.559.128 TON/anual), Porto de Valparaíso (5,6% do total nacional; 6.471.692 TON/anual) e do complexo portuário de Quintero-Ventanas (5,8%, 4,0%, respectivamente, do total nacional; 6.719.215 TON/ano e 4.611.595 TON/ano), ambos localizados na Região de Valparaíso (CAMPORT, 2020). A figura a seguir demonstra a relação da zona costeira chilena com seus respectivos portos, trazendo a participação de cada localidade portuária no comércio exterior diferenciado pelo tipo de carga (Figura 2.12).

---

<sup>29</sup> “*Los puertos del norte sirven principalmente al transporte de minerales, los de la zona central, a productos agrícolas, frutas y contenedores con carga general, los de la zona sur a productos derivados de la madera, mientras que los de la región austral, representan un medio de transporte fundamental, dadas las dificultades de conectividad terrestre*” (ALARCÓN; SANDOVAL, 2016, p. 150).

Figura 2.12 – Localização dos portos que transferem carga de comércio exterior



Fonte: CAMPORT, 2020.

Os dados atuais, demonstram a capacidade logística à frente da zona central chilena, impactada pelas modernizações e altas transferências de cargas (Tabela 2.3 – Movimentações do Porto de San Antonio e Porto de Valparaíso, ambos concentrados na zona central – V Região de Valparaíso). A Tabela 2.3 caracteriza as dez Empresas Portuárias do Estado, o movimento de carga transferida em 2021 e as capacidades dos terminais portuários.

**Tabela 2.3 – Características das infraestruturas portuárias e capacidades dos terminais.**  
**Empresas Portuárias do Estado**

<b>EMPRESA PORTUÁRIA</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>CARGA TRANSFERIDA 2021 (TON)</b>	<b>Nº SÍTIOS ATRAQUE</b>	<b>CALADO MÁXIMO</b>
ARICA	Región Arica y Parinacota	2.584.379	5	12,4
IQUIQUE	Región de Tarapacá	2.152.070	4	11,4
ANTOFAGASTA	Región de Antofagasta	2.458.734	7	12
COQUIMBO	Región Coquimbo	479.565	2	9,3
<b>VALPARAÍSO</b>	<b>Región de Valparaíso</b>	<b>8.028.034</b>	<b>8</b>	<b>14,1</b>
SAN ANTONIO	Región de Valparaíso	22.020.341	9	14,9
TALCAHUANO – SAN VICENTE	Región de Bío Bío	3.970.379	5	12,2
PUERTO MONTT	Región de los Lagos	1.265.744	2	10,8
CHACABUCO	Región Aysén	453.428	6	10
AUSTRAL	Región de Magallanes	940.561	10	14

Fonte: Elaboração própria com dados SEP Chile (2021) e Empresas Portuárias do Estado.

O sistema portuário chileno compete dois temas principais em relação ao avanço atual do desenvolvimento portuário no Chile. Primeiro a estimativa de demanda para os portos da macrozona central (principalmente o Porto de San Antonio e o Porto de Valparaíso)<sup>30</sup>, esses dados determinam a urgência de projetos de modernização para adquirir maior capacidade em

<sup>30</sup> Tem-se como estimativa que entre 2018-2027 necessitará investir US\$ 5.242 milhões em infraestrutura portuária no Chile, sendo US\$ 2.842 milhões para cobrir a capacidade que cada terminal requiere futuramente e US\$ 2.400 milhões correspondentes ao Puerto de Gran Escala (zona central do Chile), dada as dimensões e relevância para o país (CCHC, 2018).

determinado período. Em segundo lugar, a forte necessidade de fortalecer o marco institucional de maneira que seja possível melhorar a eficiência das cadeias de cargas, eliminando custos e tempos que seriam substituídos por operações automatizadas (CCHC, 2018).

Segundo Alarcón *et. al.* (2020) “O sistema portuário no Chile – que inclui portos privados e públicos – carece de uma instância articuladora de caráter nacional que desenvolva um olhar estratégico de curto, médio e longo prazo para o setor” (ALARCÓN *et. al.*, 2020, p.25, tradução nossa).<sup>31</sup> Essa função é realizada parcialmente pela *División del Desarrollo Logístico* – MTT, no *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*, entretanto são instrumentos limitados que se aplicam apenas aos portos estatais.

O transporte marítimo no Chile possui grande relevância no desenvolvimento, segurança e conectividade de todo o país, desta forma, o Chile necessita aprimorar as políticas públicas diante do comércio internacional, além de ampliar a oferta de cabotagem<sup>32</sup> marítima na sua cadeia logística entre as macrozonas marítimas nacionais (GOBIERNO DE CHILE, 2018).

De acordo com a Lei de Fomento a Marinha Mercante (art.3º)<sup>33</sup>, a cabotagem no território chileno “é reservado às embarcações chilenas, com as exceções indicadas nesta lei. Entende-se por transporte marítimo, fluvial ou lacustre entre pontos do território nacional e entre estes e artefatos navais instalados no mar territorial ou na zona econômica exclusiva” (CHILE, 2019).<sup>34</sup>

Desta forma, a cabotagem no Chile se encontra restringida a operadores locais, de acordo com a lei, sem permitir o acesso às embarcações estrangeiras que estão em operação nos portos nacionais, com exceção apenas de embarcações com volumes de cargas superiores a 900 toneladas e prévia licitação realizada com antecedência. Entretanto, essa licença possui tarifas mais altas que as tarifas de embarcações chilenas – aumentando os custos; ao mesmo tempo que não se tem muitas embarcações chilenas e impossibilita realizar as cabotagens

---

<sup>31</sup> “*El sistema portuario en Chile -que incluye puertos privados y públicos- carece de una instancia articuladora general de carácter nacional que desarrolle una mirada estratégica de corto, mediano y largo plazo para el sector*” (ALARCÓN *et. al.*, 2020, p.25).

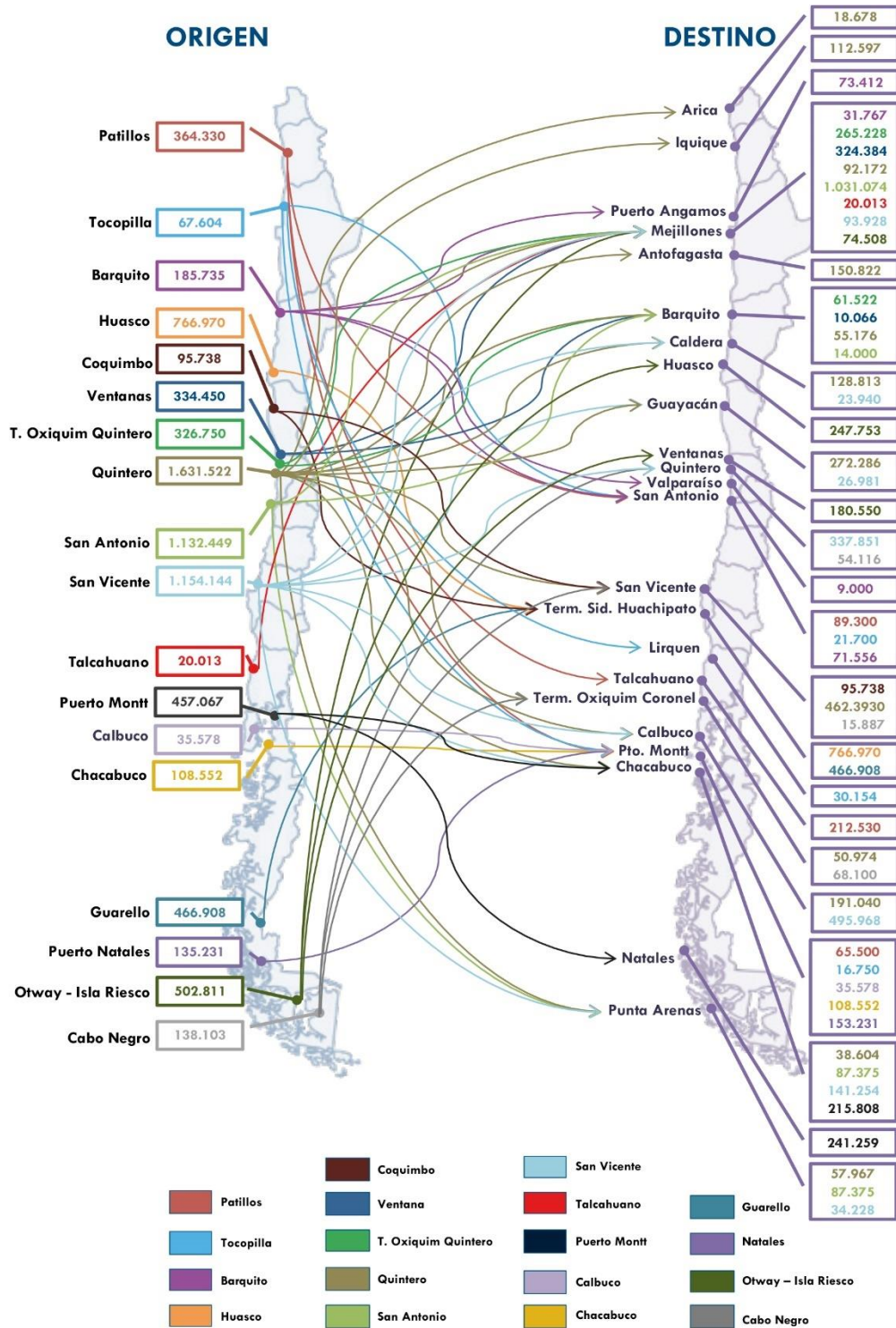
<sup>32</sup> Cabotagem: Navegação comercial feita ao longo da costa. Tráfego marítimo ao longo das costas de um determinado país. DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS. **Glosario de la Infraestructura Costera y Portuaria**. Ministerio de Obras Públicas. Santiago, 2014.

<sup>33</sup> CHILE. Decreto Ley 3059, de 26 febrero 2019. Ley de Fomento a la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, 2019. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=7052>. Acesso em 08 fev. 2022.

<sup>34</sup> “*El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva*” (CHILE, 2019).

(ENTREVISTA 01, 2021). Nesse processo resulta-se que os principais fluxos de carga geral no Chile se transportam por via terrestre (DIRECTMAR, 2021). A Figura 2.13 demonstra as principais tonelagens feitas por cabotagem no Chile em 2020, em relação a origem e destino.

**Figura 2.13 – Principais tonelagens transportadas por cabotagem – Porto de origem e destino 2020**



Nota: Los tonelajes según el puerto de origen representan el 73,1 % del total transportado.

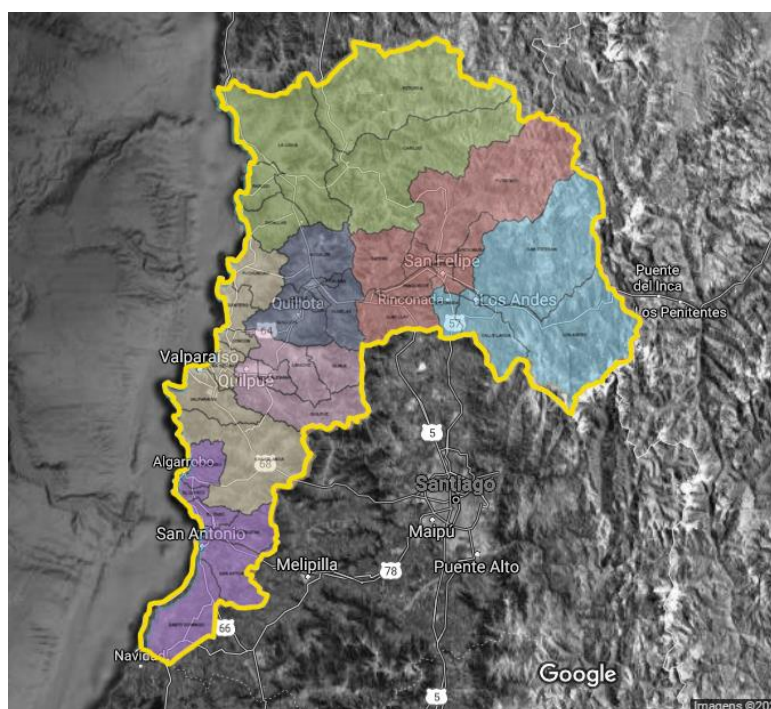
Fonte: Directmar (2021).

### 3. ESTRUTURAÇÃO REGIONAL DA ZONA COSTEIRA DA REGIÃO DE VALPARAÍSO

#### 3.1 Características regionais – V Região de Valparaíso

A Região de Valparaíso está localizada na zona central do Chile, conectada com a capital de Santiago e com a macrozona central do país. Em uma área total de 16.395 km<sup>2</sup>, sua estrutura política e administrativa divide-se em 8 províncias (Figura 3.1) – Petorca, San Felipe de Aconcagua, Los Andes, Quillota, Valparaíso, Marga Marga, San Antonio e Isla de Pascua – e 38 comunas (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2014). A população regional é de 1.934.895 habitantes, equivalente a 10,43% de toda a população nacional (INE, 2022), sua densidade alcança a 93.9 hab/km<sup>2</sup> sendo a segunda mais alta do território chileno.

**Figura 3.1 – Estruturação da Região de Valparaíso**



Fonte: Google Earth (2022) – Trabalhado pelo Autor.

O vínculo com Santiago e a zona central chilena, sempre foi reconhecida, e até 1974, fazia parte dos processos de regionalização da mesma administração territorial de Santiago. Na proposta de divisão política administrativa de 1950, as cidades de Santiago e Valparaíso faziam parte da região denominada “núcleo central” no qual era baseado nos aspectos geográficos do território.

Somente com a criação da ODEPLAN (*Oficina de Planificación Nacional*) em 1964, que se instaura uma mudança de critério na administração regional para a configuração das regiões, criada na predominância de um polo econômico de desenvolvimento regional. Valparaíso constituía-se, neste momento, de um dos três polos de desenvolvimento, os outros dois eram as cidades de Antofagasta e Concepción (CChC, 2018). Esse processo regional constituiu a partir de 1974, a V Região - Região de Valparaíso, diferenciada da Área Metropolitana de Santiago.

Em termos de conectividade territorial, caracteriza-se a Região de Valparaíso como um nó articulador tanto a nível regional, nacional e internacional. Destaca-se principalmente sua conectividade internacional no Eixo Mercosul – Corredor Bioceânico (Figura 3.2), caracterizando a região como uma unidade estratégica e estruturante do eixo, além de potenciar o sistema portuário regional (Porto de San Antonio, Porto de Valparaíso e Porto de Quintero-Ventanas).

**Figura 3.2 – Corredor Bioceânico eixo Mercosul e Capricórnio**



Fonte: Elaboração própria adaptado de Corredor Bioceânico (2010).



A Figura 3.2 caracteriza as duas ligações do Corredor Bioceânico entre o Chile e o Brasil, o Eixo Mercosul<sup>35</sup> – ligação do corredor ferroviário entre o Porto de Valparaíso e o Porto de Santos – e o Eixo de Capricórnio<sup>36</sup> – ligação do corredor ferroviário entre o Porto de Antofagasta ao Porto de Paranaguá e ao Porto de Santos.

Em relação a sua conectividade nacional, a Região de Valparaíso se consolida como uma zona turística litorânea, privilegiada por sua zona costeira e atrativos naturais e culturais, que são características próprias de sua identidade local. Além disso, a região se fortalece pelo grande desenvolvimento de suas cidades costeiras que impulsionam investimentos imobiliários residenciais, tanto permanentes como de segunda residência (principalmente por habitantes da Região Metropolitana de Santiago), caracterizando um intenso potencial no processo de urbanização ao longo das cidades do borde costeiro da região (HIDALGO *et. al.*, 2016).

Essa dinâmica ocorre principalmente na conurbação Valparaíso-Viña del Mar, no qual mantém-se entre as seis de maior tamanho populacional do país. De acordo com dados do *Gobierno Regional de Valparaíso* (2021), 52% dos habitantes da Região de Valparaíso vivem na área metropolitana de Valparaíso. A Tabela 3.1 demonstra a variação da população, entre área urbana e rural, da Região de Valparaíso no período dos censos de 1992, 2002 e 2017.

**Tabela 3.1 – População segundo área urbana e rural da Região de Valparaíso**

	Variável	1992	2002	2017
<b>Região de Valparaíso</b>	População em zona urbana	1.258.557	1.409.902	1.652.575
	População em zona rural	136.081	129.950	163.327
	População total	1.394.638	1.539.852	1.815.902
	Porcentagem ZU	90,3 %	91,6 %	91,1 %
	Porcentagem ZR	9,8 %	8,5 %	9,0 %

Fonte: INE, com dados do Censo de 1992, 2002 e 2017.

<sup>35</sup> Corredor Bioceânico Ferroviário – Eixo Mercosul. Interligação de Santos/Paranaguá – Curitiba – São Borja – Uruguaiana – Concordia – Mercedes – Mendoza – Las Cuevas – Valparaíso. BNDES. **Corredor Bioceânico: Avaliação dos Corredores Bioceânicos**. 2010. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/Corredor-bioceanico/Corredor-bioceanico-produto-2.pdf>. Acesso em 10 fev. 2022.

<sup>36</sup> Corredor Bioceânico Ferroviário – Eixo Capricórnio. Área de influência que corresponde com os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Brasil); todo o território do Paraguai; as províncias de Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Tucumán e Santiago del Estero (Argentina); e as regiões Segunda e Terceira (Antofagasta e Atacama) do Chile. No Eixo Capricórnio, as principais saídas portuárias são: Porto de Santos, Porto de Paranaguá no Brasil e o Porto de Antofagasta, no Chile. BNDES. **Corredor Bioceânico Ferroviário: Estudos Técnicos referente ao Eixo Capricórnio**. Rio de Janeiro: Híbrida, 2011. 347 p. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/7667>. Acesso em: 10 fev. 2022.

De acordo com o *Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Valparaíso* (PROT Valparaíso), a região reproduz parte da dinâmica nacional em termos do centralismo e concentração, que reflete tanto na questão de concentração populacional nos centros urbanos quanto a concentração de serviços na conurbação de Valparaíso-Viña del Mar (PROT, 2014).

Essa alta concentração de população em áreas urbanas, acaba gerando diversas consequências em termos de alta vulnerabilidade social e territorial, que impactam sobretudo diversas comunas da região. “Vinte anos atrás, a conurbação Valparaíso-Viña del Mar representava um ambiente urbano compacto, atualmente se nota um rápido processo de periurbanização, resultado das decisões tomadas por investidores privados no âmbito do conjunto de regras que enquadram a política habitacional” (ZUNINO; HIDALGO, 2009, p. 232). Desta forma, a localização de populações de alta vulnerabilidade social em áreas periurbanas – sobretudo Quintero, Casablanca, Limache e Quillota – caracteriza-se por menores preços do solo e uma existência de grandes superfícies urbanizáveis.

A estruturação regional e metropolitana encontra-se fortemente vinculado com o fortalecimento permanente das vias estruturantes intra e inter-regionais, destacado principalmente pela Rota 5 (Panamericana) que corta grande parte do território chileno e estrutura as atividades produtivas em torno deste eixo. A Rota 66, em uma relação macro faz parte do arco de ligação da macrozona central-sul do Chile, embora cumpra diferentes funcionalidades como uma rota inter-regional, a via tem uma forte demanda como rota de conexão territorial, principalmente na ligação entre o Porto de Biobío (Talcahuano) e os portos da região - Porto de San Antonio e Valparaíso (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2014).

Desta forma, a Rota 66 tem um caráter eminentemente produtivo, para o transporte de cargas e mercadorias provenientes das regiões no qual está inserida. Dentre outras vias destacam-se: Rota 68 (Valparaíso – Santiago); Rota 62 (Viña del Mar- La Calera); Rota 64 (Concón-Quillota); Rota 78 (Santiago – San Antonio); Rota 60CH (Via las Palmas – Paso Fronterizo Cristo Redentor); Rota 57 CH (Los Libertadores).

A Figura 3.3 exemplifica a estruturação nacional e internacional da Região de Valparaíso, demonstrando a conexão territorial a partir da Rota 5 (Rodovia Panamericana) no qual interliga o território chileno de norte a sul; o sistema portuário da região, Porto Quintero-Ventanas, Porto de Valparaíso e o Porto de San Antonio, caracterizando as zonas de escoamento de produtos e

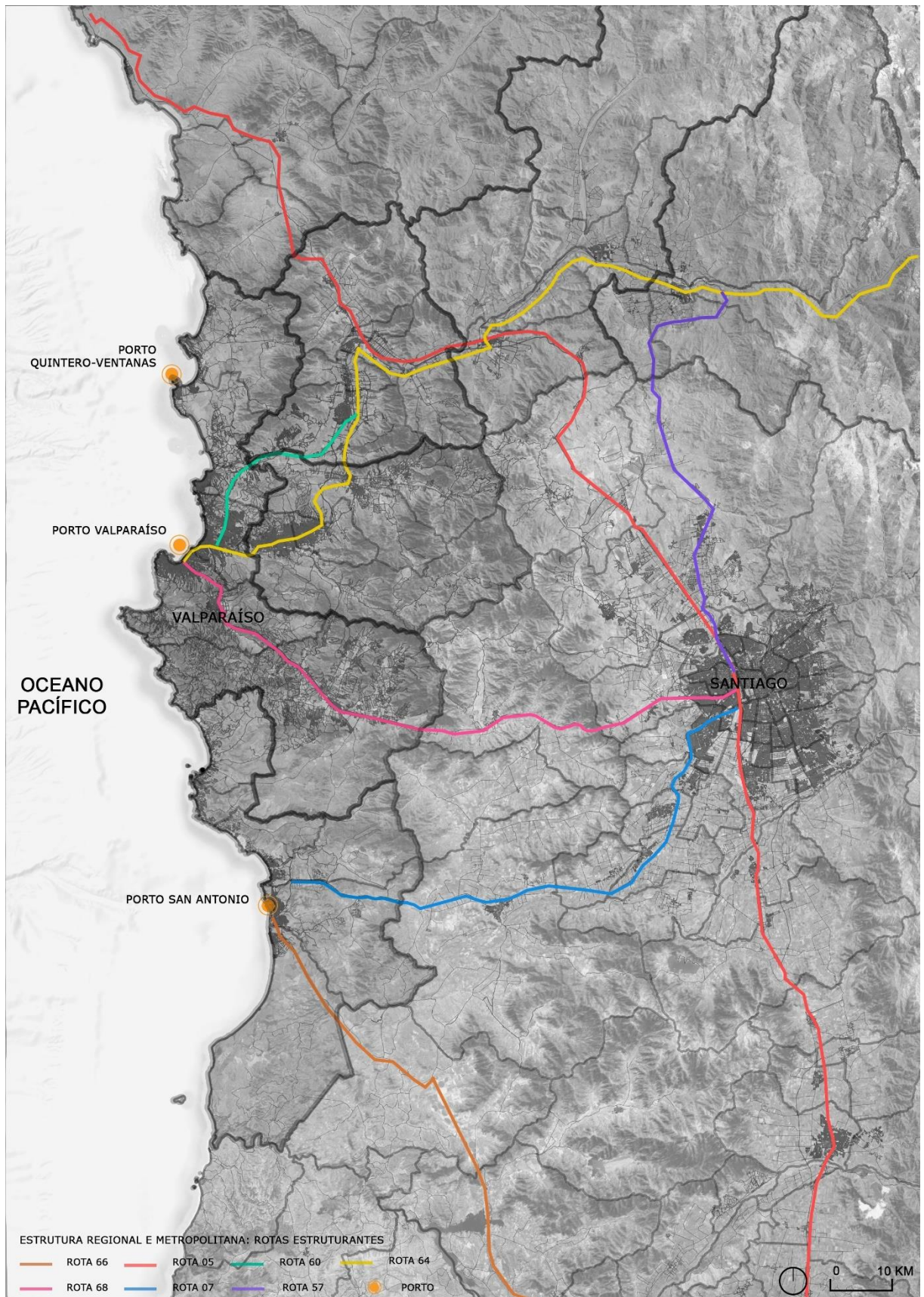
estruturando o território internacionalmente; a Rota 60-CH, que interliga desde a zonas portuárias até a conexão internacional com Mendoza e Buenos Aires na Argentina (Figura 3.3). A Figura 3.4 e 3.5 exemplifica a estruturação regional e metropolitana, diante das rotas estruturantes e ferroviárias da Região de Valparaíso e da Área Metropolitana de Santiago.

**Figura 3.3 – Estrutura nacional e internacional: Rotas estruturantes**



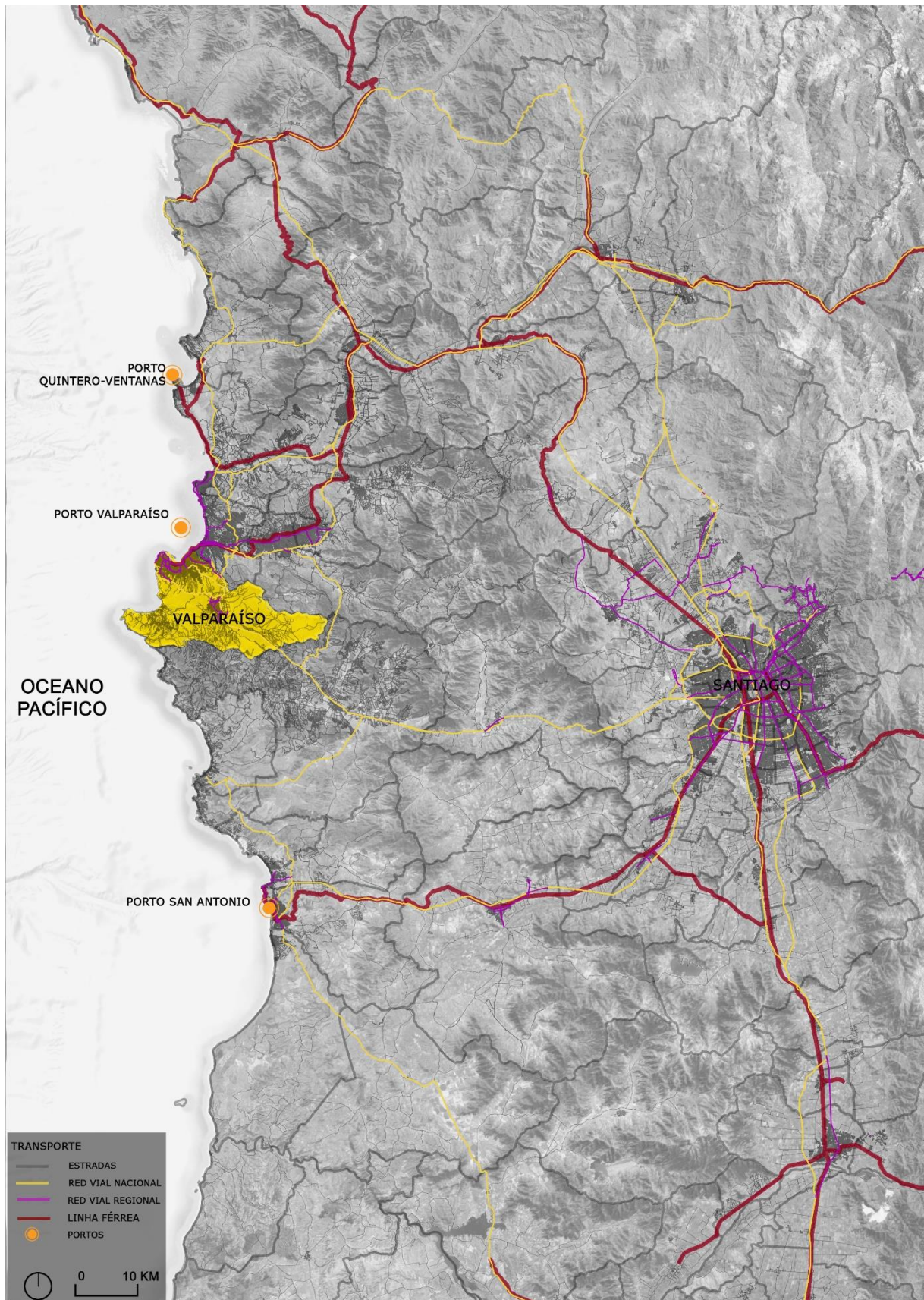
Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2012).

Figura 3.4 – Estrutura regional e metropolitana: Rotas Estruturantes



Fonte: Elaboração Própria (2022).

**Figura 3.5 – Estrutura regional e metropolitana: Rede viária e ferroviária**



Fonte: Elaboração Própria (2022).

Em termos econômicos, a região caracteriza-se por possuir o 3º maior PIB do território chileno, segundo dados do Banco Mundial do Chile de 2020. A Região de Valparaíso possui uma participação de 7,71% no PIB Nacional Regionalizado, estando atrás apenas da Região Metropolitana de Santiago (41,51%) e da Região de Antofagasta (10%). A Tabela 3.2 exemplifica a variação do PIB da Região de Valparaíso e do PIB Nacional, ao longo do período de 2013-2020, de acordo com os dados do Banco Central do Chile.

**Tabela 3.2 – Produto interno bruto (PIB) Região de Valparaíso**

PIB/Região	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Región de Valparaíso</b>	11.378	11.417	11.691	12.032	12.282	12.073	12.009	11.244
<b>% Participação</b>	8,25 %	8,13 %	8,14%	8,24 %	8,31 %	7,87 %	7,76 %	7,71 %
<b>PIB</b>	137.876	140.312	143.544	146.000	147.730	153.216	154.660	145.733

Fonte: Banco Central do Chile (2020).

A Região de Valparaíso apresenta uma base produtiva diversificada, o que tem levado à geração de áreas de desenvolvimento diferenciadas, obtendo uma importante presença em mercados nacionais e internacionais. A região, seguida da região metropolitana, possui a maior diferenciação em sua estrutura produtiva, coexistindo uma grande variedade de atividades econômicas (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2012).

**Gráfico 3.1 – Exportação por setor e atividade econômica**



Fonte: INE (2022).

De acordo com dados do INE (2022), conforme o Gráfico 3.1, a Região de Valparaíso em dezembro de 2021 alcançou 448,8 milhões de dólares em exportações. O setor econômico que mais obteve participação foi o setor da mineração com 62,1%, principalmente pela exportação de cobre e ferro; seguido do setor da indústria com 23,2%, caracterizado pelas atividades de refinaria de petróleo e produtos derivados, como bebidas, líquidos e álcool; o setor silvo agropecuário obteve uma participação de 13,3%, devido a atividade fruticultura (INE, 2022).

A região consolida-se como uma das regiões do Chile com maior estruturação territorial, econômica, cultural e turística, juntamente com a Região Metropolitana de Santiago. De acordo com o PROT da Região de Valparaíso (2014) - que é o instrumento que define a espacialização dos objetivos definidos pela *Estrategia Regional de Desarrollo* (2012) e pelas distintas orientações estratégicas a nível nacional - define-se na análise territorial da região, um modelo de ocupação atual do território, caracterizando uma síntese funcional do território que serve de base para as futuras estratégias do plano regional.

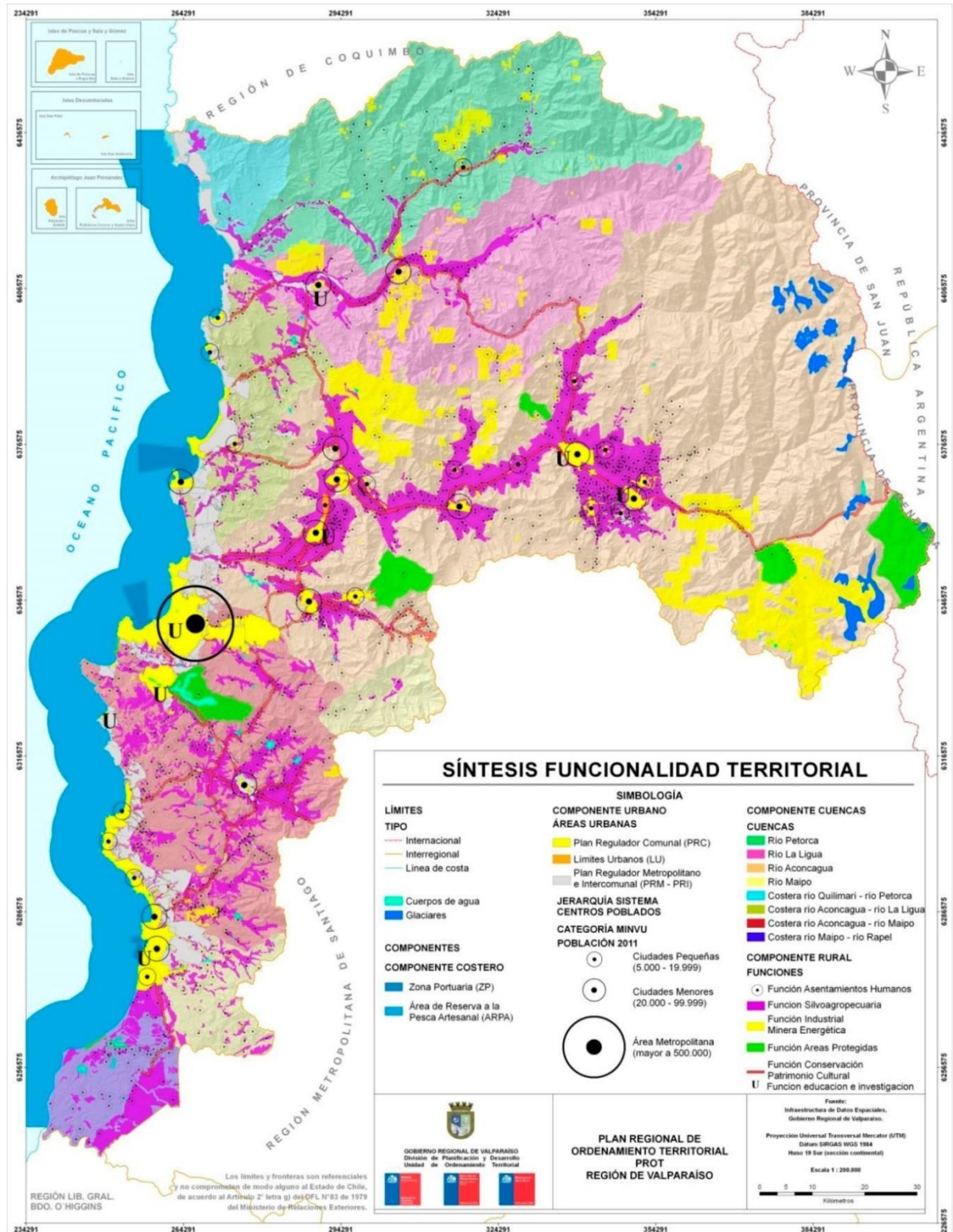
O PROT Valparaíso (2014), a partir da síntese territorial, define uma série de estratégias de funções territoriais de caráter preferencial, potencial e excepcionalmente exclusivas. A partir dessas definições estratégicas desenvolve-se a Proposta de Zoneamento Territorial, no qual inclui aspectos de ocupação territorial, suas restrições estruturais, ambientais, físicas e humanas, potencialidades, oportunidades; aspectos baseados nos objetivos apontados na *Estrategia Regional de Desarrollo*, para a remodelação de um cenário futuro para a região.

Em relação a esses parâmetros, a Figura 3.6 e Figura 3.7 demonstram as análises do PROT da Região de Valparaíso: a Figura 3.6 configura a síntese funcional da região, a partir do *Plan Regional de Ordenamiento Territorial* (2014); a Figura 3.7 apresenta o Zoneamento da Região de Valparaíso, determinada pelo PROT – o zoneamento complementa-se com as estratégias e cenários prospectivos no qual é definido pelo PROT para a formulação de cenários de referência, cenário desejado e cenário possível, para a construção da proposta do modelo de ordenamento territorial.

A Figura 3.8 exemplifica uma síntese diagramática dos cenários para a Região de Valparaíso, determinada pelos eixos e temáticas propostos pelo PROT (2014). No diagrama adota-se os eixos e temáticas mais pertinentes para a discussão das zonas costeiras e portuárias da Região de Valparaíso. Em virtude da presente pesquisa foi escolhido os eixos crescimento econômico, sustentabilidade territorial e sustentabilidade ambiental. Dentre as temáticas (variáveis) buscou-

se abordar as mais pertinentes para o desenvolvimento urbano de Valparaíso e de sua expansão portuária, focando nas temáticas de turismo, transportes e portos, corredor bioceânico, borde costero, assentamentos urbanos e áreas industriais.

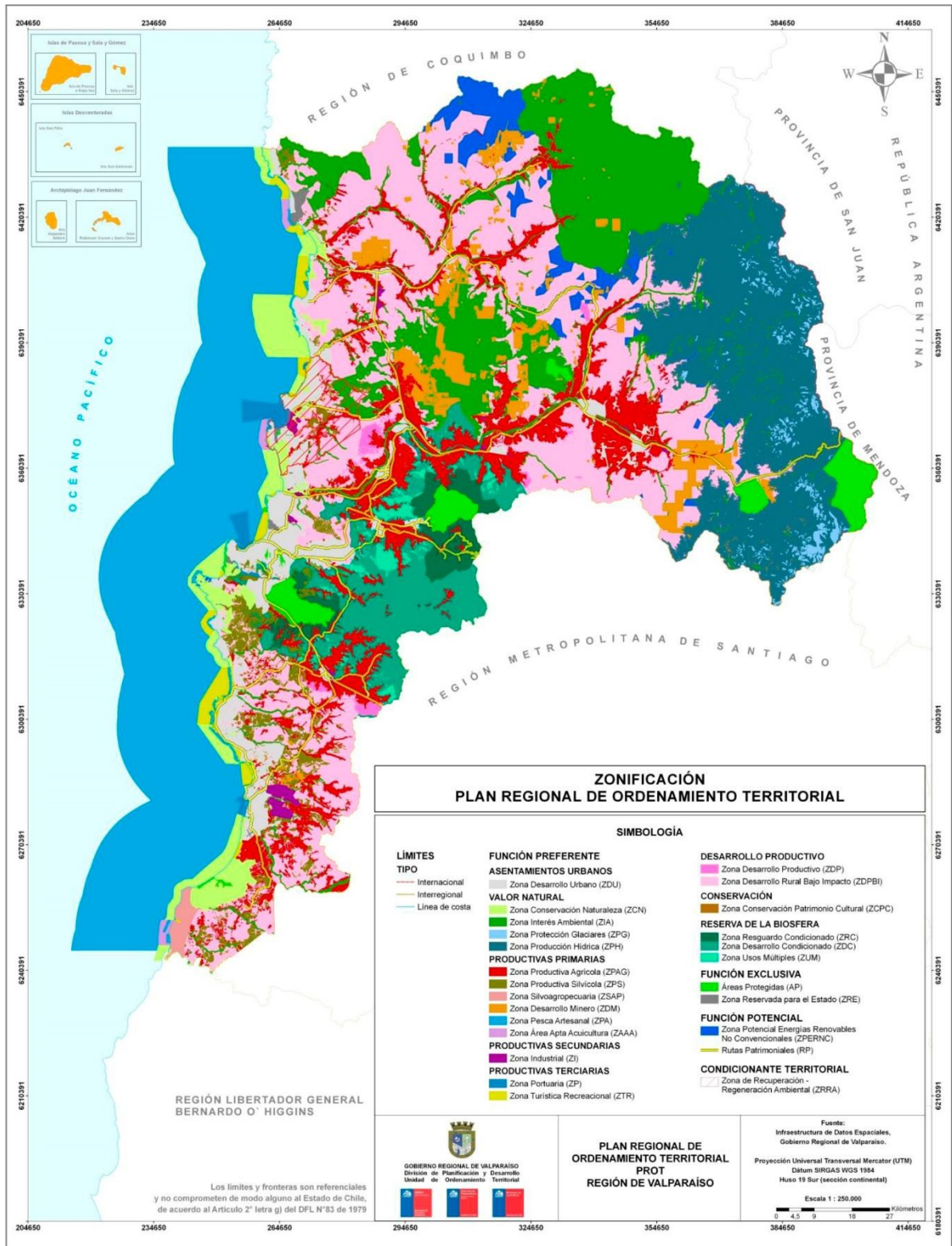
**Figura 3.6 – Síntese de funcionalidade territorial - PROT Região de Valparaíso**



Fonte: PROT - Región de Valparaíso (2014).



Figura 3.7 – Proposta de zoneamento – PROT Región de Valparaíso



Fonte: PROT - Región de Valparaíso (2014).

Figura 3.8 – Síntese de cenários prospectivos para a Região de Valparaíso (PROT)

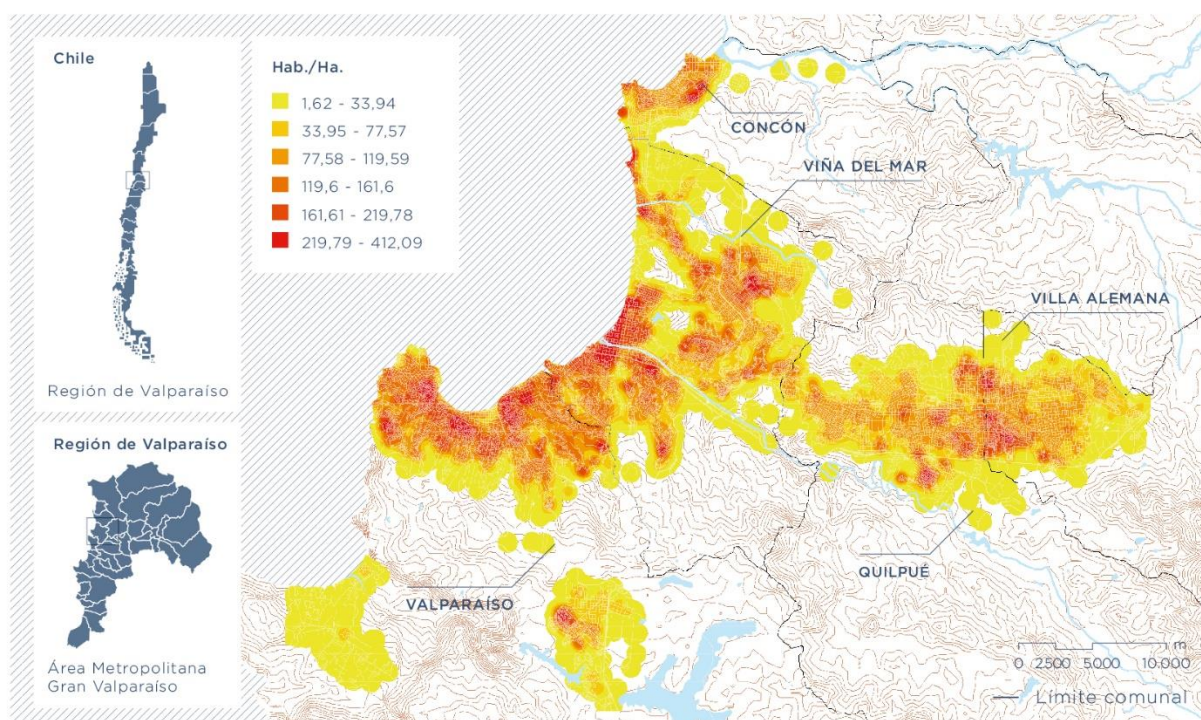
EIXO	VARIÁVEL	CENÁRIO DE REFERÊNCIA	CENÁRIO DESEJADO	CENÁRIO POSSÍVEL
CRESCIMENTO ECONÔMICO	TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Região acolhe 25% do fluxo turístico nacional e recebe mais de 25% do estrangeiros do país;</li> <li>- Tendência de uma consolidação da Região de Valparaíso como um dos principais destinos turísticos do país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O turismo consolida como uma atividade chave para o desenvolvimento econômico regional, através da diversificação e fortalecimento da atividade turística com identidade territorial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O turismo continua uma tendência positiva no sentido de um aumento de visitantes nacionais e internacionais na região;</li> <li>- Diversificação da atividade turística, especificamente em termos de sazonalidade e novos destinos.</li> </ul>
	TRANSPORTES E PORTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infraestrutura estruturante região cresce em cobertura;</li> <li>- Aumento das concessões rodoviárias, tendendo a um sistema de transporte terrestre unimodal;</li> <li>- Expansão dos terminais portuários da região (Valparaíso e San Antonio);</li> <li>- Aumento da eficiência de transferência de carga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestão integral e multimodal do sistema portuário, ferroviário e terrestre, através do melhoramento da conectividade;</li> <li>- Complexo marítimo como o 1º sistema portuário do país e da costa oeste da América do Sul, configurando um polo de competitividade em transferência, transporte e logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolida-se uma gestão integral e multimodal das instalações portuárias, ferroviárias e terrestres, através da melhoria da conectividade;</li> <li>- Avança-se na gestão e reconhecimento do complexo portuário regional como o sistema portuário mais importante do país, configurando um polo de competitividade em transporte e logística.</li> </ul>
	CORREDOR BIOCEÂNICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O Corredor Bioceânico central, integrante do eixo MERCOSUL (rota IIRSA) não consegue dinamizar a economia regional;</li> <li>- Corredor bioceânico não consegue consolidar centros menores que dão maior respaldo a plataforma logística regional;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corredor Bioceânico com o eixo de desenvolvimento que contribui para a conformação de uma plataforma de serviços integral e eficiente, alcançando a rastreabilidade das cargas e incorporação das cidades na dinâmica econômica regional;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avança-se na gestão de zonas de apoio para o estabelecimento de locais de coleta e distribuição de cargas em trânsito, de maneira que permita dar viabilidade aos eixos produtivos priorizados, potencializando o corredor bioceânico e as zonas de influência.</li> </ul>
SUSTENTABILIDADE TERRITORIAL	BORDE COSTEIRO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Região distingue-se por apresentar um sistema de Cidades-Portos, com funções navais, marítimas, comerciais e industriais de dimensão nacional;</li> <li>- Densificação do borde costeiro regional, a partir do desenvolvimento e materialização de projetos imobiliários, industriais, recreacionais; eixo costeiro - polo de desenvolvimento regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidação do borde costeiro em seus distintos âmbitos de desenvolvimento; através de um processo de planejamento participativo e integrado;</li> <li>- Implementam programas de equipamento e infraestrutura que permitem articular distintos espaços costeiros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Materializa-se distintos projetos de ordenamento e planificação territorial no eixo costeiro regional, permitindo a atribuição de usos e sua regulação, facilitando o desenvolvimento de projetos estratégicos para a região.</li> <li>- Possibilita-se projetos que permitem melhorar a conectividade dos setores produtivos, serviços.</li> </ul>
	SISTEMAS DE ASSENTAMENTOS HUMANOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta concentração de população nas cidades e áreas urbanas, fomentando novas demandas por espaços públicos, acesso a equipamentos, serviços e benefícios urbanos;</li> <li>- Externalidades negativas pela concentração: congestão veicular, contaminação, vulnerabilidade social, insegurança social, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planejamento e concretização da cobertura de serviços básicos, para assentamentos rurais e setores urbanos que necessitam;</li> <li>- Erradicar acampamentos urbanos e periurbanos da região, ampliando a disponibilidade de áreas verdes, parques e redes de transportes, contribuindo para a superação da vulnerabilidade territorial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avança-se na consolidação de um modelo sustentável de assentamentos humanos, baseado na descentralização dos serviços regionais e na diversificação de atividades econômicas. Incorporação dessas considerações na formulação dos distintos instrumentos de planejamento territorial.</li> </ul>
SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	ÁREAS INDUSTRIAIS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentração da atividade industrial em áreas destinadas para o desenvolvimento das mesmas, estabelecida nos Instrumentos de Planejamento Territorial (IPTs);</li> <li>- Fragilidade e deterioração ambiental em regiões limítrofes, derivada de externalidades negativas do processo produtivo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uma eficaz regulação dos parâmetros de uso do solo para fins industriais, a partir da elaboração de distintos IPTs, assim como uma eficaz fiscalização da normativa;</li> <li>- Melhora dos parâmetros do padrão de qualidade ambiental, avançando assim para uma melhor qualidade de vida e sustentabilidade ambiental.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O processo de planejamento territorial em andamento, permite definir a localização e locação das diversas áreas industriais nas zonas mais estratégicas do território regional.</li> </ul>

Fonte: Altamirano López (2019) adaptado do PROT Región de Valparaíso (2014).

### 3.2 Estruturação da Área Metropolitana de Valparaíso

A Área Metropolitana de Valparaíso (*Gran Valparaíso*) é compreendida pelas comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, Villa Alemana (Figura 3.9). Com uma superfície total de 1.234 km<sup>2</sup>, concentra 52% da população da Região de Valparaíso com 951.311 habitantes (INE, 2017), sendo que 98% residem em áreas urbanas (863.674 habitantes).

**Figura 3.9 – Área Metropolitana de Valparaíso**



Fonte: BID (2018).

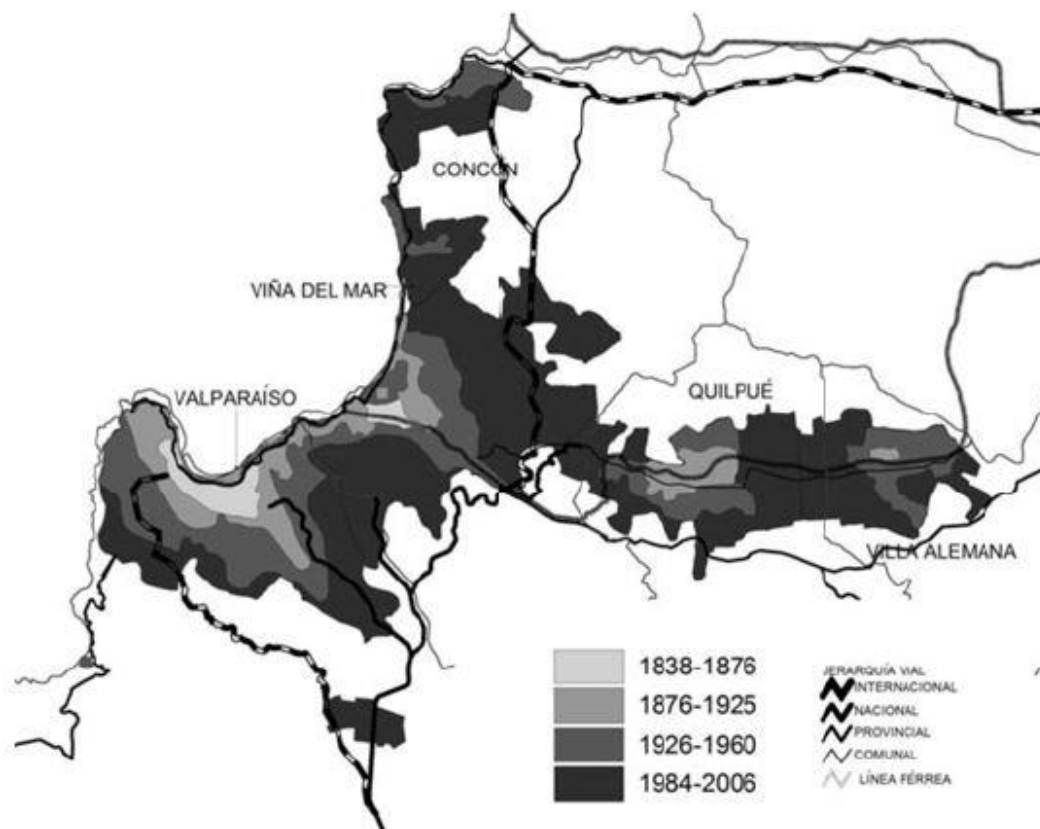
A conformação da Área Metropolitana de Valparaíso começa a partir da conurbação de Valparaíso e Viña del Mar e depois para as outras cidades dormitório do interior diante do estuário Margamarga e do rio Aconcagua (MUGA; RIVAS, 2009). Tal dinâmica tem tensionado sua estrutura urbana e intensificado a dependência funcional dos centros urbanos.

Pressionada por lógicas de crescimento por extensão, impulsionadas por desenvolvimento imobiliário, em conjunto com as dinâmicas de crescimento informal e assentamentos precários, a Área Metropolitana foi se consolidando para o interior por um sistema de vias de comunicação e adaptação das características geográfica do território (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 26, tradução nossa).<sup>37</sup>

<sup>37</sup> *Presionada por lógicas de crecimiento por extensión, impulsadas por desarrollos inmobiliarios, en conjunto con dinámicas de crecimiento informal y asentamientos precarios, el Área Metropolitana se ha ido consolidando*

A Figura 3.10 caracteriza a transformação urbana diante do crescimento da Área Metropolitana de Valparaíso no período de 1838 – 2006, demonstrando essa expansão ao interior do território.

**Figura 3.10 – Crescimento histórico da Área Metropolitana de Valparaíso 1838-2006**



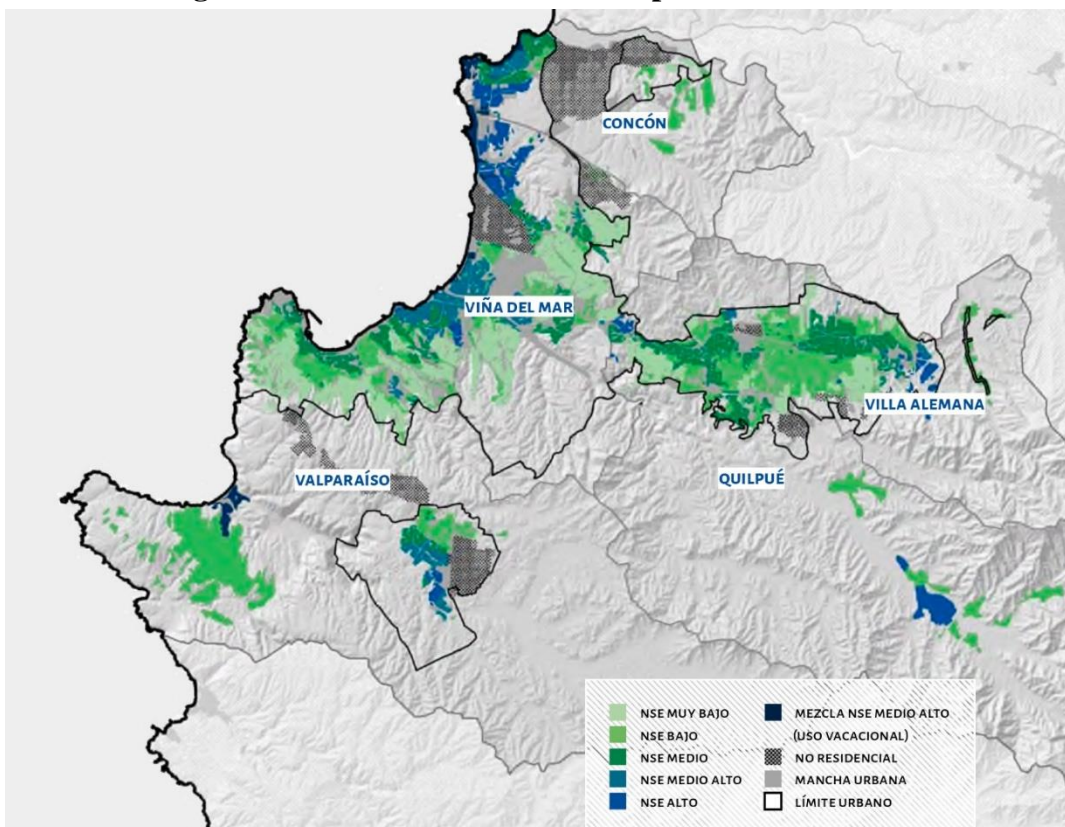
Fonte: Muga e Rivas (2009).

Diante deste crescimento da área metropolitana, pode-se analisar questões socioeconômicas e habitacionais a partir dos indicadores atuais. A Área Metropolitana de Valparaíso apresenta um fenômeno socioterritorial em que os grupos socioeconômicos médios estão agrupados no centro urbano, onde estão localizadas a grande maioria dos serviços básicos (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021). Conforme a Figura 3.11, que caracteriza nível socioeconômico por comunas da região, analisa-se que com exceção de Concón (no qual concentra grande parte dos domicílios na faixa médio alto /alto), conforme aumenta a distância em relação ao centro urbano os níveis socioeconômicos diminuem e é onde se encontram os bairros de maior população. Em relação ao caso de estudo desta pesquisa, percebe-se que Valparaíso apresenta cerca de 50% de seus domicílios em níveis baixos - muito baixo.

---

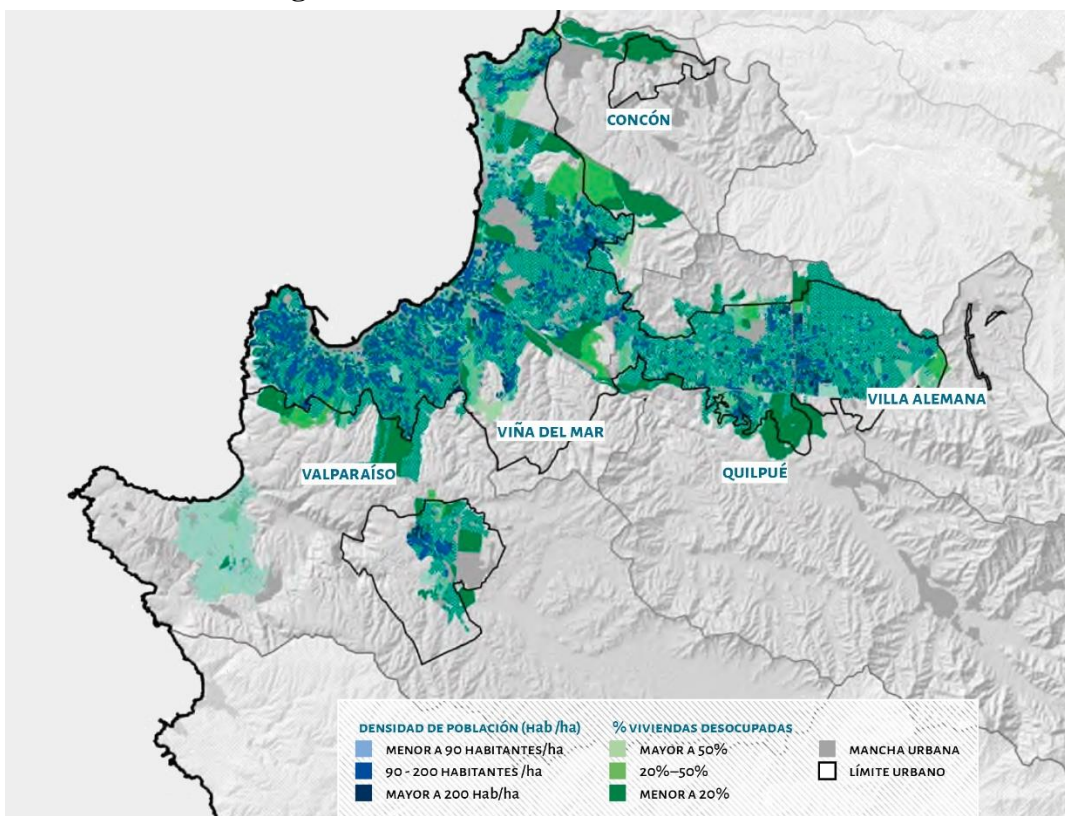
*hacia el interior por un sistema de vías de comunicación y la adaptación a las características geográficas del territorio* (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 26).

**Figura 3.11 – Nivel socioeconómico por comuna - AMV**



Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

**Figura 3.12 – Déficit habitacional - AMV**

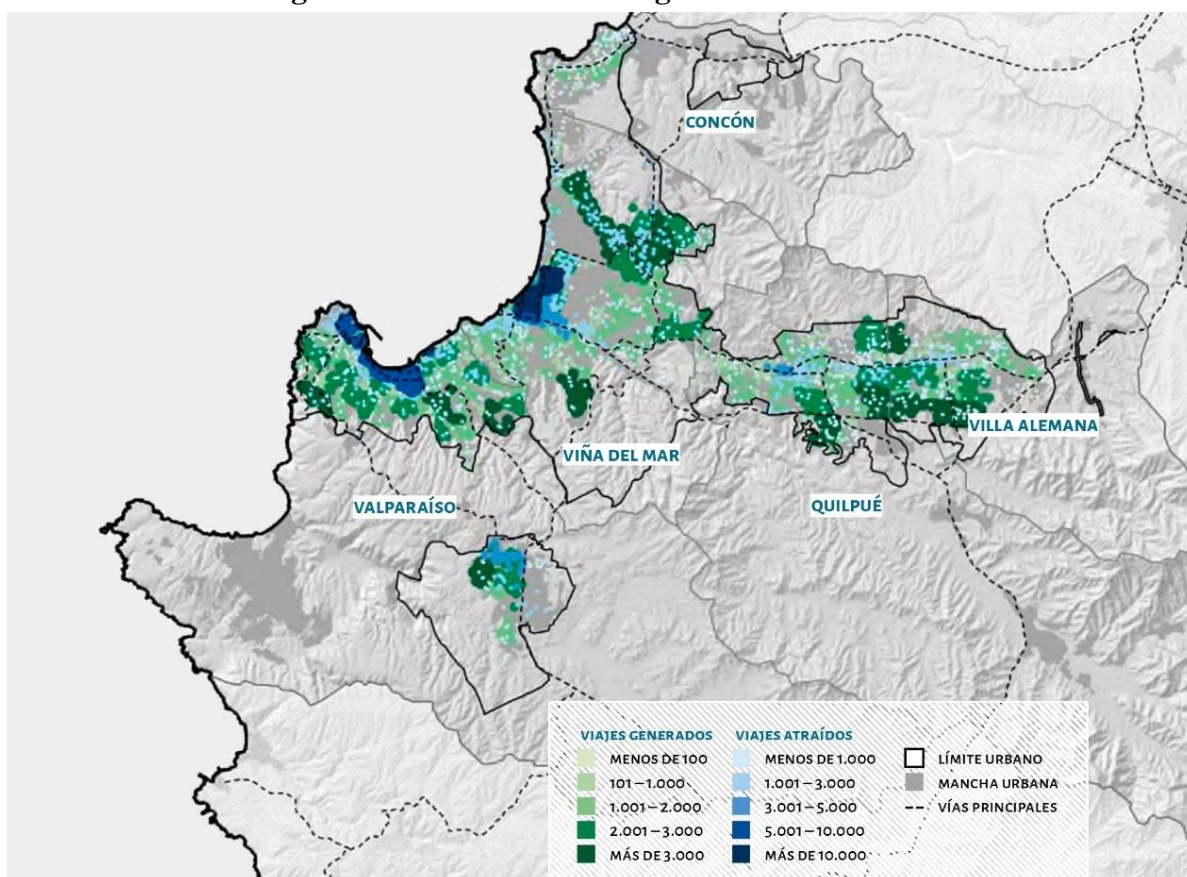


Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

Em relação ao déficit habitacional, a Área Metropolitana de Valparaíso apresenta um déficit de 19.881 moradias, de acordo com o Censo de 2017 (Figura 3.12), sendo que 40% correspondem a habitações irrecuperáveis, 39% domicílios de agregados e 18% de núcleos agregados, superlotados e independentes (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021).

Atualmente, devido a conurbação, policentralidade e extensão de solo urbano da Área Metropolitana de Valparaíso, tem gerado problemas de conectividade devido a grande quantidade de deslocamentos das comunas dormitórios para a área central, onde se concentram a maior parte da infraestrutura, de empregos e serviços (BID, 2018).

**Figura 3.13 – Mobilidade origem e destino - AMV**



Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

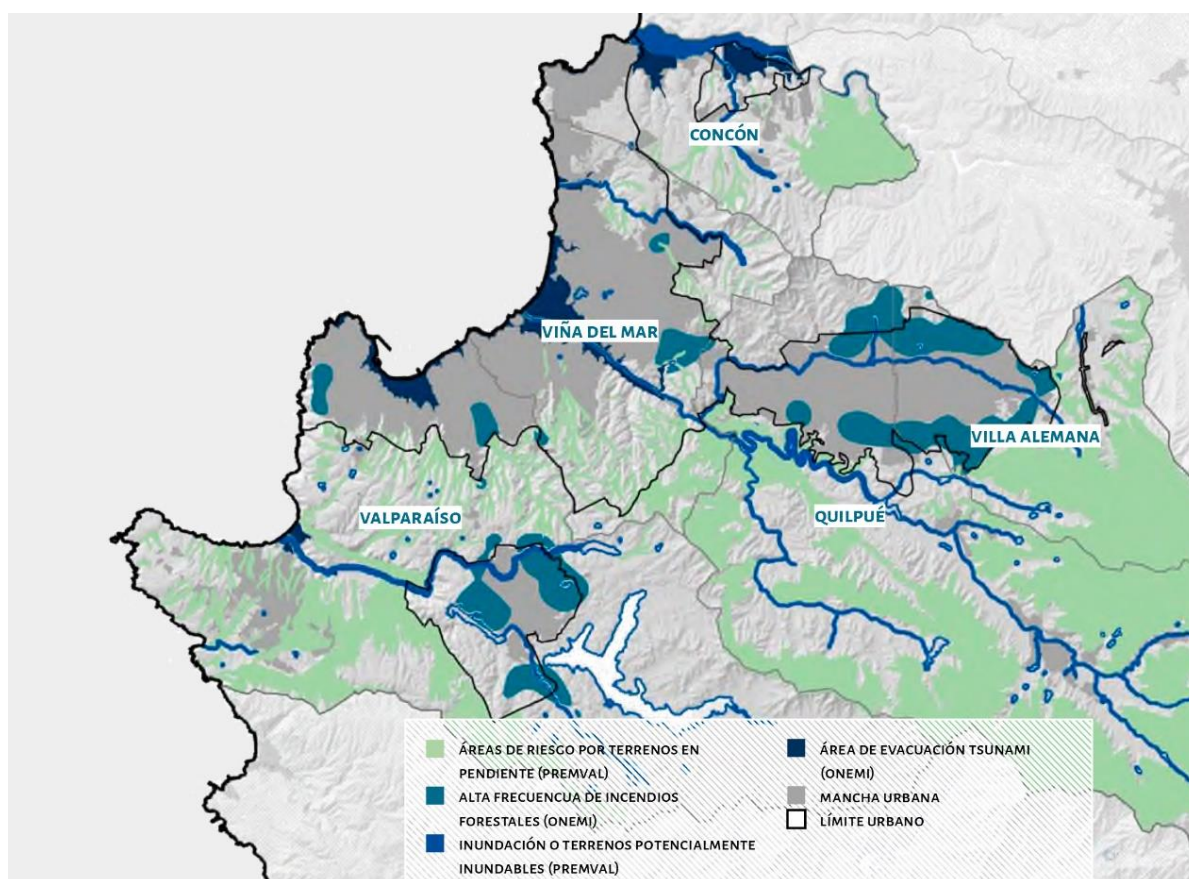
De acordo com a Figura 3.13, no qual analisa a transitoriedade de origem e destino da AMV, destaca-se que Viña del Mar é a comuna de maior atração das viagens da área metropolitana (856.434 viagens), permitindo uma articulação territorial devido a sua localização privilegiada e caracterizada pela demanda de serviços, sua vocação turística e centralidade. Valparaíso, é a segunda comuna com maior atração de viagens da AMV (659.909 viagens), os dados demonstram que a população de Valparaíso tende a não se deslocar para outras comunas,

gerando lógicas de mobilidade local próprias desse território (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021).

A Figura 3.14 caracteriza as principais ameaças naturais e antrópicas desta área metropolitana. “Os fatores climáticos, a localização geográfica e o planejamento territorial evidencia a vulnerabilidade da Região de Valparaíso frente a diferentes tipos de desastres, que foram vividos ao longo de sua história acompanhados por distintos processos de reconstrução” (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 92, tradução nossa).<sup>38</sup> Dentre os principais riscos destaca-se: Sismos, Remoção em massa, Tsunami, Incêndios e Inundações.

Em relação a Figura 3.14, o tsunami é a principal ameaça ao longo da zona costeira regional, sobretudo nas comunas Valparaíso, Viña del mar e Concón, que são as zonas mais afetadas.

**Figura 3.14 – Principais ameaças naturais e antrópicas - AMV**



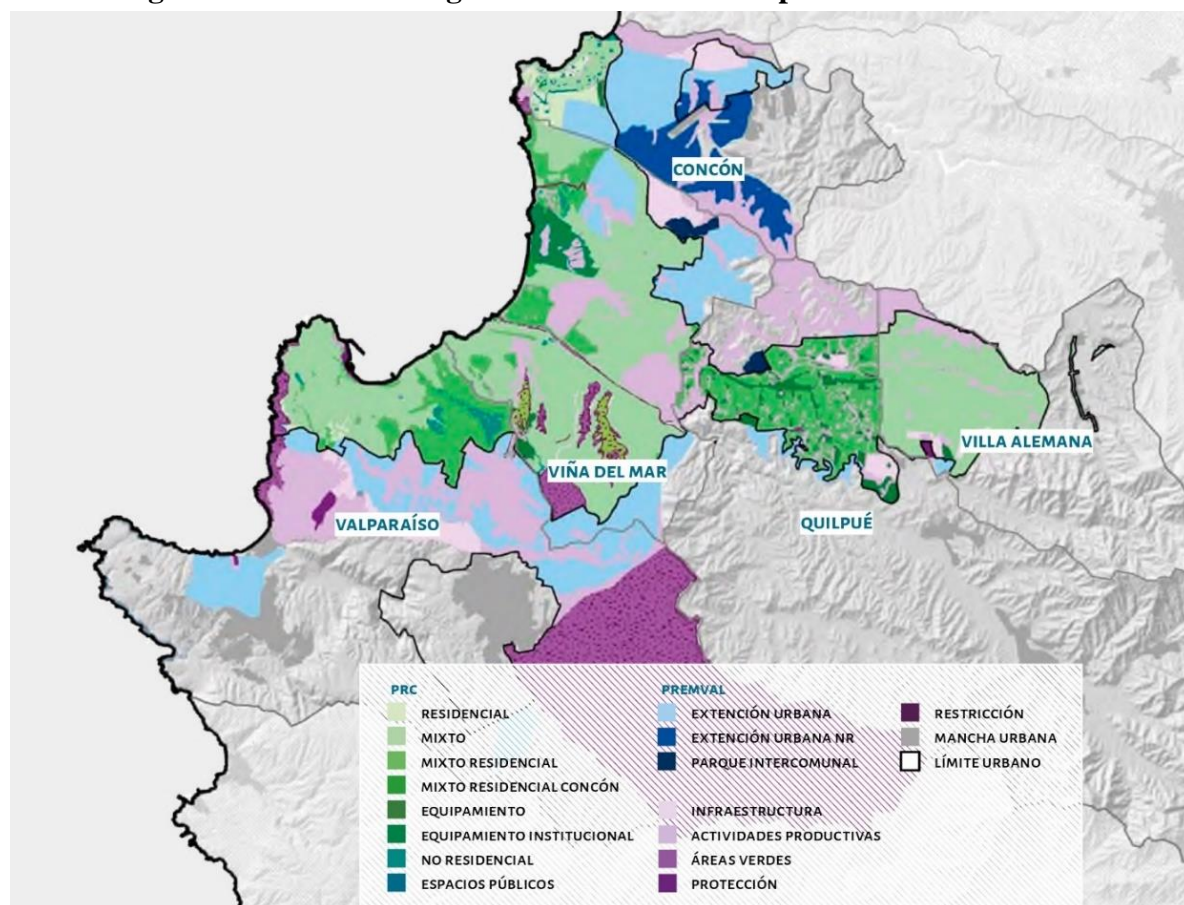
Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

<sup>38</sup> “Los factores climáticos, la ubicación geográfica y la planificación territorial evidencian la vulnerabilidad de la Región de Valparaíso frente a diferentes tipos de desastres, los que ha vivido a lo largo de su historia acompañados por distintos procesos de reconstrucción” (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 92).

Em termos do planejamento regional e territorial, como já debatido no Capítulo 2 desta dissertação<sup>39</sup>, o Chile possui um conjunto de leis, regulamentos, visões e instrumentos específicos que constituem as ferramentas com as quais o Estado atua em relação ao planejamento do território. “Em termos gerais, não existe uma entidade maior que regule ou ordene o território em geral, mas sim um sistema de sobreposição de ferramentas para poder regular em distintas escalas, e que não estão necessariamente articuladas e hierarquizadas” (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 102, tradução nossa).<sup>40</sup>

Em relação à Área Metropolitana de Valparaíso, dois instrumentos de planejamento regulam o território e, se encontram em vigência atualmente: o *Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso* (PREMVAL) e o *Plan Regulador Comunal* (PRC). A Figura 3.15 demonstra o plano integral de usos normativos predominantes no território, de acordo com os planos PREMVAL e PRC das distintas comunas.

**Figura 3.15 – Plano integral de usos normativos predominantes - AMV**



Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

<sup>39</sup> Capítulo 2, item “2.2 Políticas e instrumentos territoriais no planejamento das zonas costeiras”.

<sup>40</sup> “En términos generales, no hay una entidad mayor que regule u ordene el territorio en general, sino que es un sistema de superposición de herramientas para poder normar en distintas escalas, y que no están necesariamente articuladas y jerarquizada” (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021, p. 102).

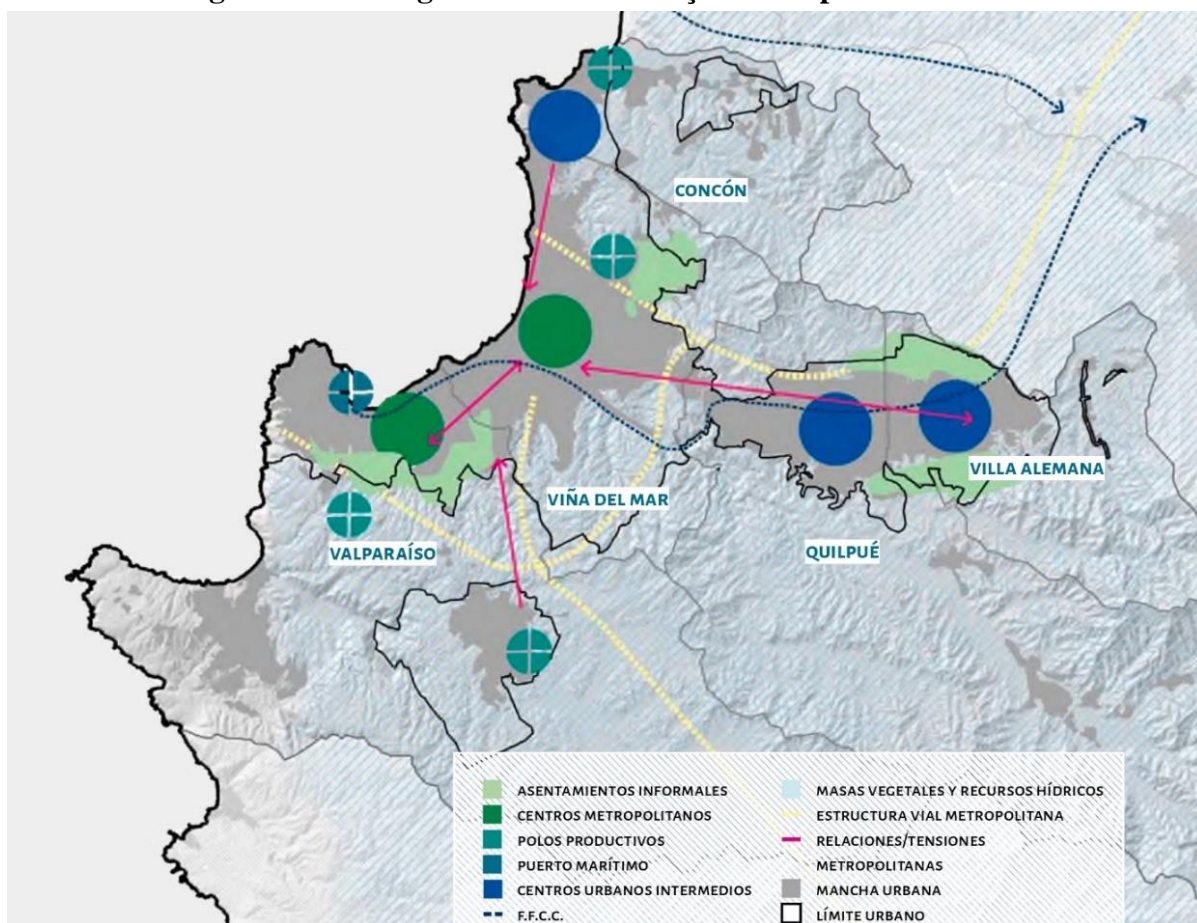


A partir da Figura 3.15, analisa-se que cerca de 73% do território metropolitano é regulamentado com uso misto e misto preferencialmente residencial, sendo que apenas 4% são exclusivamente residenciais e os outros 23%, distribuídos em outros usos (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021).

A Área Metropolitana de Valparaíso estrutura-se a partir da conexão regional e metropolitana, a Figura 3.16 demonstra o diagrama da estruturação metropolitana, definindo os centros metropolitanos (Valparaíso e Viña del Mar), os centros intermediários (Concón, Quilpué e Villa Alemana), os polos produtivos e o Porto de Valparaíso, além de definir os fluxos de tensões das dinâmicas territoriais.

A partir desse diagrama (Figura 3.16), e da estruturação do território nos mapas anteriores, pode-se analisar a conformação desta área metropolitana, a fim de avaliar as dinâmicas urbanas em relação a Valparaíso - território que será abordado nesta pesquisa – e a estruturação da zona costeira/portuária.

**Figura 3.16 – Diagrama da estruturação metropolitana - AMV**

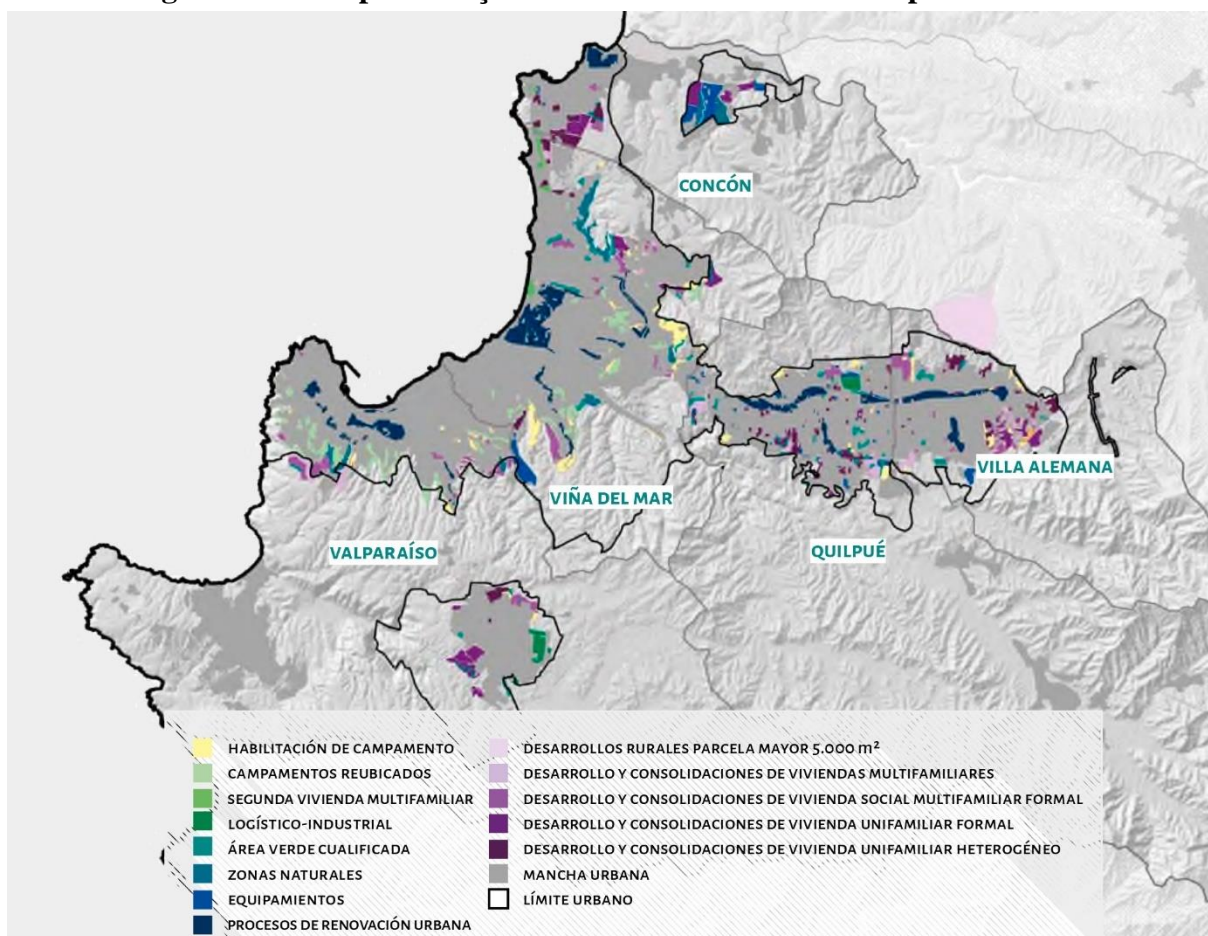


Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

Atualmente, na Área Metropolitana de Valparaíso existem diversas zonas de transformação urbana onde estão envolvidos atores do Estado e atores do mercado imobiliário (setor privado). Os três grandes processos de transformação urbana são: **1. Plan Maestro Las Salinas**, localizado em Viña del Mar; **2.** Os projetos associados à zona costeira de Valparaíso (que será detalhado no capítulo 4); **3.** Os projetos em desenvolvimento impulsionado por desenvolvedores privados de distintos setores metropolitanos (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2021).

Em termos de projeção futura do território da AMV, de acordo com o estudo realizado pelo Gobierno Regional de Valparaíso (2021), projeta-se uma representação territorial do cenário metropolitano de 2050 (Figura 3.17), baseado nos instrumentos normativos (IPT), instrumentos estratégicos, cenário tendencial, investimentos territoriais. Tal cenário gera um parâmetro de análise futura do território frente às diversas dinâmicas econômicas, territoriais, normativas e transformação urbana.

**Figura 3.17 – Representação territorial do cenário metropolitano 2050**



Fonte: Gobierno Regional de Valparaíso (2021).

### 3.3 Complexo portuário da Região de Valparaíso: Perspectivas futuras

Diante da estruturação do sistema portuário, a Região de Valparaíso possui o principal complexo marítimo portuário do país (Figura 3.18): **1.** Porto de San Antonio (ao sul da região, 115 km de Santiago); **2.** Porto de Valparaíso (120 km de Santiago); **3.** Porto de Quintero-Ventanas (ao norte da região, 149 km de Santiago).

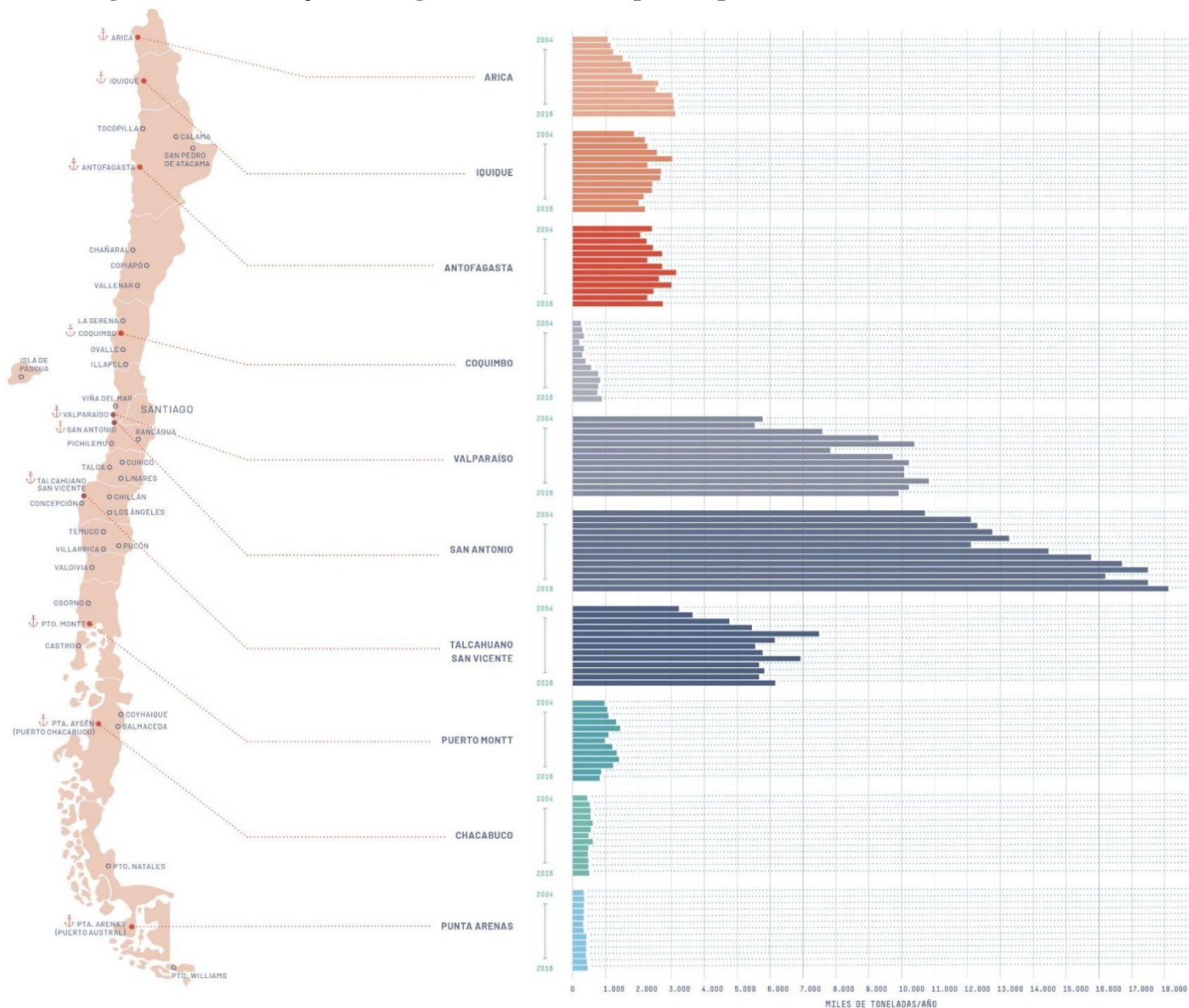
**Figura 3.18 – Configuração regional portuária - Região Valparaíso**



Fonte: Elaboração Própria (2022).

Em sua estruturação portuária fomenta-se o desenvolvimento da capacidade logística e da demanda de infraestrutura modernizada nesta região. A atividade logística e de serviços cresce de maneira substancial, aumentando a demanda de cargas e serviços associados ao porto, contando com o desenvolvimento estratégico dos portos regionais para viabilizar as demandas existentes e futuras. Desta forma, a atividade logística está estritamente vinculada às cargas internacionais e inter-regionais que projeta um crescimento a partir do desenvolvimento de políticas de modernização portuária e de investimentos em conectividades marítimas e terrestres. A Figura 3.19 demonstra a localização dos portos chilenos e a evolução em relação à transferência de carga entre 2004 e 2016. O diagrama enfatiza a alta produtividade dos portos da zona central do Chile, em relação aos demais portos do país, avaliando a alta produtividade da Região de Valparaíso (Figura 3.19).

**Figura 3.19 – Evolução de carga total transferida por Empresas Portuárias do Estado, 2004-2016**



Fonte: CChC, 2018. Dados dos ICD 2018-2027.

As condicionantes de infraestrutura estruturante da Região de Valparaíso se desenvolveram em função dos requerimentos das atividades econômicas, frente às necessidades de conexão com os centros mais povoados da região, assim como da alta demanda crescente gerada a partir dos vínculos nacionais e internacionais da borda costeira chilena. Tanto Valparaíso como San Antonio possuem projetos previstos para o planejamento da ampliação portuária, com modernizações que permitam operar a longo prazo e dimensões que atendam navios de alta capacidade (CChC, 2018).

Na Região de Valparaíso, o Porto de San Antonio mobilizou 16.559.128 TON/ano de cargas em 2020; Porto de Valparaíso 6.771.063 TON/ano e o Porto de Quintero-Ventanas, 7.949.300 TON/ano e 4.944.729 TON/ano, respectivamente (CAMPORT, 2020). Os dados são baseados no estudo da CAMPORT, para o ano de 2020, em relação aos portos chilenos.

**Figura 3.20 – Complexo marítimo portuário da Região de Valparaíso**



Fonte: Google Earth (2021) – Trabalhado pelo autor.

Os portos representam a oferta portuária de carga geral da região, cada um com os segmentos de mercados específicos. A Figura 3.20, demonstra a relação geográfica dos portos em destaque. As referidas zonas portuárias deste complexo portuário são caracterizadas a seguir:

### **1. Porto de San Antonio**

O Porto de San Antonio, administrado pela Empresa Portuaria San Antonio, possui uma infraestrutura de quatro frentes de atracagem: *Terminal Molo Sur* (sítios 1, 2, 3), *Terminal Espigón* (sítios 4, 5, 6, 7), *Terminal Norte* (sítio 8) e *Terminal Policarpo Toro* (sítio 9) (PUERTO SAN ANTONIO, 2013). Atualmente o porto conta com três concessionários, sendo *San Antonio Terminal Internacional* (STI), *Puerto Central* (PCE) e o *Terminal Puerto Panul*.

Em termos de transferência de cargas deste porto, 56,8% são de carga geral, 25,3% correspondem a granel sólido, 15,1% de *reffer* e 1,1% de granel líquido. O Porto de San Antonio (Figura 3.21), atualmente, é o porto que transfere a maior quantidade de carga de comércio exterior do Chile, mobilizando cerca de 14,3% do total nacional (CAMPORT, 2020).

As rotas de conexão do porto ocorrem principalmente através da *Ruta 78*, conhecido como “*Autopista del sol*” que une Santiago com San Antonio e, a *Ruta 66*, que conecta a zona portuária a San Fernando e a região sul do país. E relação a sua conexão ferroviária, possui um ramal exclusivamente para cargas que une Santiago e San Antonio, operada até o Terminal Norte do Porto de San Antonio (PUERTO VALPARAÍSO, 2020).

**Figura 3.21 – Porto de San Antonio, Região de Valparaíso**



Porto de San Antonio, fotografia tirada do *Paseo Bellamar* com vista para o *espigón*. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

## **1. O Porto de Valparaíso**

O Porto de Valparaíso (Figura 3.22), que é o objeto de estudo desta pesquisa, é administrado pela Empresa Portuária de Valparaíso, contém dois terminais em operação, o Terminal 1 (TPS) e o Terminal 2 (TCVAL).

Em relação a sua transferência de cargas, é o segundo porto com maior transferência de cargas gerais, contando com 15,0% do país. O Porto de Valparaíso destaca-se também por sua participação na movimentação de carga *reefer*, ocupando o segundo lugar a nível nacional. Em transferência de cargas, 67,8% são de carga geral, 27,7% de carga *reefer*, 2,0% de granel líquido e 1,2% de granel sólido (CAMPORT, 2020).

**Figura 3.22 – Porto de Valparaíso, Região de Valparaíso**



Porto de Valparaíso, fotografia tirada do *Ascensor Artilleria* com vista para o Terminal 1 e ao fundo, Terminal 2.  
Fonte: Fotografia do Autor (2019).

## **1. Porto de Quintero-Ventanas**

O Porto de Quintero-Ventanas se encontra localizado ao norte da Região de Valparaíso – 149 km de Santiago, na Baía de Quintero, sendo caracterizado por ser o principal porto graneleiro da zona central do país.

O nó portuário e industrial presente na Baía de Quintero (Figura 3.23) estrutura-se uma grande quantidade de indústrias energéticas, mineiras e petroquímicas. Constituindo como principal ponto de tráfico nacional e internacional de combustíveis líquidos. Desta maneira, a localização estratégica desta zona portuária tem permitido um desenvolvimento de projetos energéticos de

caráter nacional, que visam reduzir as questões ambientais derivadas desta atividade e propor um desenvolvimento sustentável (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2012).

O porto conta com um acesso ferroviário através do ramal de San Pedro – Ventanas, que se conecta com a via central da EFE, se estendendo até o Porto de Valparaíso até Santiago e toda rede sul até *Puerto Montt*, e com o ramal *Llay Llay – Los Andes – Río Blanco* (PUERTO VALPARAÍSO, 2020).

**Figura 3.23 – Porto Quintero-Ventanas, Região de Valparaíso**



Fonte: Puerto Ventanas (2022). Disponível em: <https://puertoventanas.cl/>. Acesso em 20 jan. 2022.

Para a análise da estruturação do sistema portuário da Região de Valparaíso, desenvolveu-se a Tabela 3.3, que demonstra o total de transferências de toneladas de comércio exterior dos portos da região, utilizando dados de CAMPORT (2022) e Aduanas Chile (2022).

Conforme demonstrado, a Tabela 3.3, traz uma análise do período de 2020 e 2021. Avalia-se que ao comparar os referidos períodos o comércio exterior por via marítima apresentou um aumento em 2021, tanto em toneladas transferidas quanto em seu valor em dólares (CAMPORT, 2022).



**Tabela 3.3 – Total de transferência de carga Comex, da Região de Valparaíso 2021- 2020**

PORTOS	COMEX (MILHÕES DE TONELADAS)													
	Janeiro – Dezembro 2020						Janeiro – Dezembro 2021						2021 vs 2020	
	Carg. Geral	G. Sólido	G. Líquido	Frigor.	Outros	Total	Carg. Geral	G. Sólido	G. Líquido	Frigor.	Outros	Total	Total	Carg. Geral
SAN ANTONIO	9.625,2	4.299,9	214,6	2.162,7	257,2	<b>16.559,5</b>	12.379,2	4.117,4	234,8	2.488,3	188,7	<b>19.408,3</b>	17%	29%
VALPARAÍSO	4.384,7	29,5	131,6	4.384,7	84,5	<b>6.424,2</b>	5.419,2	21,4	91,8	1.722,7	201,1	<b>7.456,3</b>	16%	24%
VENTANAS	-	4.446,2	182,4	30,4	-	<b>4.659,0</b>	20,2	4.702,7	389,1	-	-	<b>5.111,9</b>	10%	-34%
QUINTERO	84,1	-	6.633,1	2,1	-	<b>6.719,3</b>						<b>7.196,1<sup>41</sup></b>		-
REG.VALPARAÍSO	-	-	-	-	-	<b>34.362,0</b>	-	-	-	-	-	<b>39.172,6</b>		-
<b>TOTAL CHILE</b>						<b>115.993,7</b>						<b>125.557,1</b>		

Fonte: Elaboração própria com dados de CAMPORT (2022) e Aduanas Chile (2022).

<sup>41</sup> Dados de Quintero divulgados apenas o valor total (2021), até a presente data, não possuindo os valores por tipos de cargas.

A Região de Valparaíso apresentou 34.362 milhões de toneladas/ano em 2020, sendo 29,62% do total nacional; em 2021, apresentou 39.172,6 milhões de toneladas/ano, 31,19% do total nacional. De acordo com CAMPORT (2022), esse aumento de toneladas ocorre principalmente pelas cargas gerais, que aumentaram sua transferência em 10,7%, “a carga geral é a principal demanda dos portos mais importantes do nosso sistema portuário e representou 59,2% do valor total de nosso comércio exterior no ano de 2021” (CAMPORT, 2022, p. 2, tradução nossa).<sup>42</sup>

Dentro desta avaliação do sistema portuário da Região de Valparaíso, o Porto de Valparaíso no qual irá ser abordado no capítulo de território investigado, responde a 19% do total de carga da região (2021), colocando o Porto de Valparaíso apenas atrás do Porto de San Antonio, com 49,54% do total da Região de Valparaíso.

Os dados apenas demonstram a alta competitividade deste sistema portuário da macrozona central chilena e fundamenta a hipótese de que uma estruturação portuária regional pode alavancar a competitividade do sistema portuário chileno, ao invés de uma competitividade entre esses portos, principalmente San Antonio e Valparaíso (os dois portos juntos podem se igualar a transferência de movimentação de cargas de *El Callao* – Peru, que em 2019 movimentou 2.313.907 TEU/ano<sup>43</sup>)

Desta forma, a Região de Valparaíso busca se consolidar frente às novas modernizações portuárias e demandas de cargas, que mobilizam cada vez mais uma estruturação diante do melhoramento de sua capacidade produtiva e de sua relação com as regiões vizinhas, como é o caso da Argentina, ao mesmo tempo que busca se desenvolver internacionalmente. Considerando os dados atuais do comércio exterior, a busca pela eficiência no desenvolvimento de competências logísticas fomenta as inovações a serem consideradas nos processos produtivos chilenos.

Nossos portos estão dispostos ao longo do território chileno, dando origem ao crescimento e possível desenvolvimento de uma região-portuária, ou um território aberto a produtividade, que não somente compreende o que está no território nacional, mas uma área de influência maior que chegue a

---

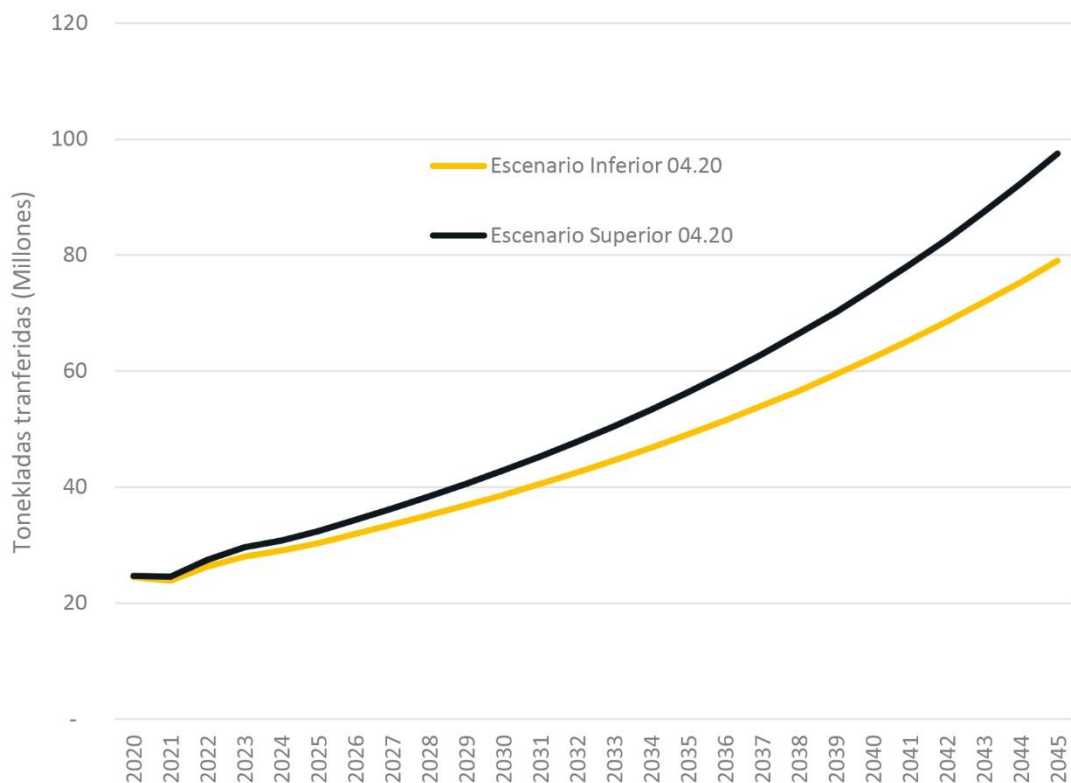
<sup>42</sup> “La carga general es la principal demanda de los puertos más importantes de nuestro sistema portuario y representó el 59,2% del valor total de nuestro comercio exterior en el año 2021” (CAMPORT, 2022, p. 2).

<sup>43</sup> Dados baseados na Tabela 4.1, capítulo 4, segundo dados da CEPAL (2020). Atualmente *El Callao* está na 6ª posição do ranking de portos da América Latina, sendo que San Antonio e Valparaíso, estão em 8ª e 19ª posição, respectivamente.

comprender a extensão territorial portuária (de borda a borda) (FERRADA, 2001, p. 43, tradução nossa).<sup>44</sup>

O Gráfico 3.2 demonstra uma projeção de cargas transferidas pelos portos estatais da região, Porto de Valparaíso e Porto de San Antonio, no período de 2020 – 2045. O cenário superior e inferior foi delimitado pelo estudo do Puerto de Valparaíso (2020), no qual considera as taxas de crescimento do PIB nacional e as últimas estimativas de evolução da população nacional do INE, considerando os efeitos de estimativa de força de trabalho. Analisa-se que 2045 a Região de Valparaíso poderá movimentar 79.050.828 TON/ano (cenário inferior) ou 97.521.485 TON/ano (cenário superior) (PUERTO VALPARAÍSO, 2020).

**Gráfico 3.2 – Projeção de demanda de carga para os portos estatais da Região de Valparaíso**



Fonte: Puerto Valparaíso (2020).

No caso do Chile, e sobretudo na Região de Valparaíso, os maiores desafios diante da atividade portuária chilena se enquadra na necessidade de fortalecer um marco institucional que fomente

<sup>44</sup> “Nuestros puertos están dispuestos a lo largo del territorio chileno, dando origen al crecimiento y posible desarrollo de una región-portuaria, o un territorio abierto a la productividad, que no sólo comprende el que está dentro del territorio nacional, sino un área de influencia mayor que llegue a comprender una extensión territorial trans-portuaria (de borde a borde)” (FERRADA, 2001, p. 43).

a melhoria de eficiência das cadeias logísticas, da gestão de operações e de determinar demandas de capacidade da rede portuária (CChC, 2018). Como estudo de uma projeção de melhorias para a atividade portuária chilena, principalmente na macrozona central do país, o CChC (2018) define para o período de 2016-2025:

- Intensificação de um marco institucional, para um tratamento integral do sistema portuário e sua conectividade. Abordagem de sistemas logísticos sobre a infraestrutura portuária isolada;
- Incorporação de Tecnologia;
- Capacidade de recursos humanos, quadro laboral e melhorias;
- Tratamento coordenado com a borda costeira;
- Soluções para a relação Porto-Cidade (Figura 3.24).

**Figura 3.24 – Porto de San Antonio, relação Porto-Cidade**



Porto de San Antonio, relação com a infraestrutura portuária, Porto-Cidade. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

## 4. TERRITÓRIO INVESTIGADO: O PORTO DE VALPARAÍSO, CHILE

### 4.1 Histórico de Valparaíso e sua relação com o Porto

Historicamente, Valparaíso tem sua origem a partir de sua condição portuária, como o porto de Santiago, capital nacional do Chile. “Valparaíso nasceu em consequência da ocupação do vale central e da fundação de Santiago. O desenvolvimento deste porto se deu pela necessidade de receber apoio logístico para a conquista do território e, posteriormente, para a sustentação de sua atividade econômica” (CORBALÁN, 2007, p. 223, tradução nossa).<sup>45</sup>

A história de Valparaíso inicia em 1536, diante da chegada do navio Santiaguino com o capitão Don Juan de Saavedra, no qual foi o primeiro a descobrir a Baía de Alimapu, onde hoje se encontra a Praça Echaurren, no bairro Puerto. Algumas fontes históricas definem que o nome de Valparaíso foi dado em decorrência de uma recordação de sua cidade natal (MUÑOZ, 2007; VICUÑA MACKENNA, 1936).

Valparaíso se destacava neste período por três funções principais, primeiro por sua atividade portuária, segundo pelas fortificações destinadas à proteção militar e por último, suas funções religiosas. Deste modo, a cidade de Valparaíso em 1544 foi designada como porto principal de Santiago, se mantendo desde modo até 1559 (NOVACK, 2021).

Durante o século XIX, Valparaíso obteve seu período de maior esplendor populacional e econômico. Em 1810 ocorreu a construção do primeiro cais em frente a *Cueva del Chivato* – onde atualmente se localiza o Edifício “*El Mercurio*” – tal cais se chamava *Villaurrutia* (QUINTANA; DÍAZ, 2015).

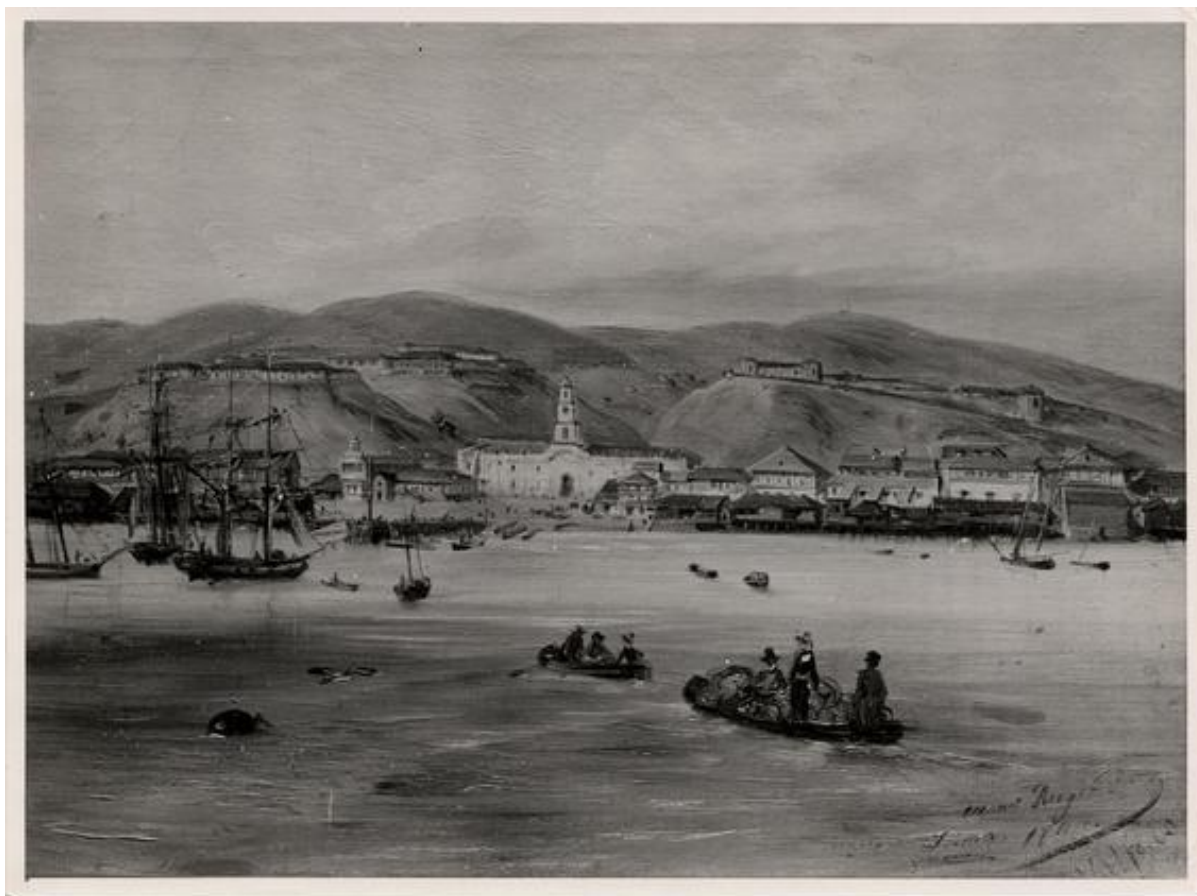
O Porto de Valparaíso se transformou em um ponto de entrada e saída de mercadorias da zona central chilena (Figura 4.1), “entre 1810 e 1822, a população da cidade aumentou de 5.500 a 16.000 habitantes, com uma população flutuante de mais 3.000 marinheiros nacionais e estrangeiros, transformando-se na segunda maior cidade do país” (SÁNCHEZ; BOSQUE, JIMÉNEZ, 2009, p. 270, tradução nossa).<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> “*Valparaíso nació como consecuencia de la ocupación del valle central y de la fundación de Santiago. El desarrollo de este puerto se debió a la necesidad de recibir apoyo logístico para la conquista de este territorio y, posteriormente, para el sostenimiento de su actividad económica*” (CORBALÁN, 2007, p. 223).

<sup>46</sup> “*Entre 1810 y 1822, la población de la ciudad aumentó de 5.500 a 16.000 habitantes, con una población flotante de más 3.000 marinos nacionales y extranjeros, transformándose en la segunda ciudad del país*” (SÁNCHEZ; BOSQUE, JIMÉNEZ, 2009, p. 270).

**Figura 4.1 – Baía de Valparaíso (1810)**



Fonte: Biblioteca Nacional Digital de Chile, Arquivo Fotográfico. Rugendas (1802-1858). Disponível em: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-314400.html>. Acesso em: 6 jul. 2021.

Nesse período de crescimento, se constituíram em Valparaíso distintas empresas públicas e privadas, a ação do Estado em considerar a cidade como uma praça comercial de relevância foi fundamental para o seu desenvolvimento.

A instalação da Alfândega em 1820 em Valparaíso, e a transferência da Grande Alfândega para a cidade em 1832, além da implementação de armazéns fiscais, foram de grande importância para a consolidação do porto e para trazer indícios aos mercados privados, do porto como um nó comercial, que se transformaria com o passar dos anos em um centro financeiro de relevância (UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ, 2015). A instalação dessas distintas atividades em Valparaíso, tanto serviços marítimos, estaleiros, empresas importadoras, gerou uma atividade financeira na cidade, com a instalação de Bolsa de Valores, bancos, seguradoras, entre outros.

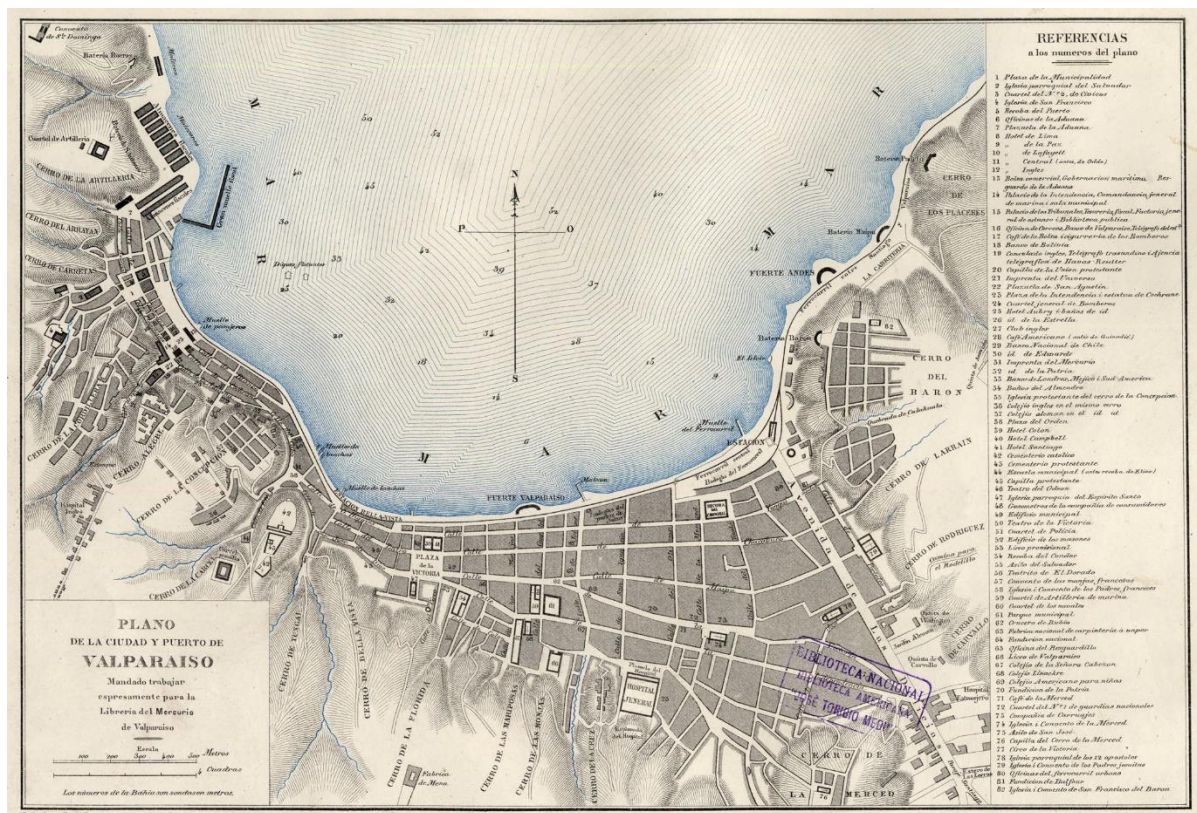
Com o passar dos anos a baía de Valparaíso se transformou, em virtude do seu crescimento e transformação urbana que a cidade vivenciava, sobretudo pelas relações econômicas no qual a cidade estava se inserindo. “Sua expansão marítima e comercial foi reflexo da expansão

econômica do país e os seus sucessos foram essencialmente os sucessos do seu Porto” (FAGALDE, 2011, p. 17, tradução nossa).<sup>47</sup>

A partir desta transformação marítima e comercial, Valparaíso teve que melhorar sua conectividade com Santiago e em 1852 iniciou a construção do trem de ligação de Valparaíso – Santiago, que foi concluída totalmente em 1863. A ferrovia trouxe uma articulação do território de Valparaíso com Viña del Mar, Quilpué e Villa Alemana, que neste período, eram pouco povoadas (UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ, 2015).

O processo de urbanização de Valparaíso iniciou-se em sua borda costeira, que avançava sobre o mar para a formação do seu centro urbano, esse plano central foi conhecido por “*El Plan*”, sobretudo em contraposição com a topografia existente dos seus cerros (ALARCÓN, 2009). A Figura 4.2, caracteriza os dois setores que definiram a urbanização deste período, o *Setor Puerto* e o *Setor Almendral*.

**Figura 4.2 – Plano da cidade e do Porto de Valparaíso (1885)**



Fonte: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital (1885). Disponível em: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-67624.html>. Acesso em: 6 jul. 2021.

<sup>47</sup> “*Su expansión marítima y comercial fue el reflejo de la expansión económica del país y los éxitos de éste fueron en lo esencial los éxitos de su puerto*” (FAGALDE, 2011, p. 17).

A estabilidade política de Chile trouxe condições favoráveis para a instalação e atividades comerciais de estrangeiros em Valparaíso neste período, destacam-se principalmente os alemães, franceses, italianos e sobretudo ingleses, que se dedicavam ao comércio de importação e exportação (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

“A urbanização dos cerros representou uma das etapas mais importantes do crescimento de Valparaíso, com a formação de uma malha viária de grande porte e a formação de um tecido urbano de alta densidade e em baixa altura, de destino basicamente residencial” (ALARCÓN, 2009, p. 212, tradução nossa).<sup>48</sup>

A industrialização e o crescimento demográfico se mantinham sobretudo em dependência das atividades portuárias, influenciada pelo apogeu econômico em relação ao país. Desta forma, a urbanização ocorreu de maneira acelerada, intensificando a ocupação dos cerros, como afirma Carrasco (2016):

Na segunda metade do século XIX Valparaíso aumentou demograficamente de maneira acelerada, e os habitantes tiveram que buscar moradias de maneira improvisada, sem que a municipalidade planificasse novos bairros. Em 1789, se estimou a população em 3.000 habitantes. O dobro, 6.000, tinha em 1822, ano em que sofreu um terremoto. Doze anos mais tarde, em 1834 já tinha 30.000 habitantes e 52.413 em 1854. Para 1865 eram 70.439 os que viviam em Valparaíso; em 1885 eram 115,147 e em 1895, 138.274. O ano anterior ao do grande terremoto de Valparaíso de 1906, viviam 162.447 pessoas e em 1930, 193.205 (CARRASCO, 2016, p. 108, tradução nossa).

Com a intensificação urbana nas partes mais altas de Valparaíso foi construído diversos funiculares em distintos locais da cidade, com o objetivo de interligar a zona central da cidade (*el plan*) com os cerros de Valparaíso. Em 1883, foi inaugurado o primeiro funicular, o *Ascensor Concepción*, seguido do *Ascensor Cordillera*, em 1886; e *Ascensor Artillería*, em 1892 (NOVACK, 2021).

O século XIX foi a ascensão de Valparaíso como uma cidade portuária e comercial, a cidade cresceu juntamente com suas atividades portuárias e se modernizou, tornando-se uma das cidades mais atrativas do Pacífico-Sul (UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ, 2015). A Figura

---

<sup>48</sup> “La urbanización de los cerros representó una de las etapas más importantes del crecimiento de Valparaíso, con la formación de una red de vialidad a gran escala y la formación de un tejido urbano de alta densidad en baja altura, de destino básicamente residencial” (ALARCÓN, 2009, p. 212).



4.3 demonstra a relação da cidade com seu porto, por volta de 1900, no qual caracteriza sua relação com a borda costeira e a modernização da cidade de Valparaíso neste século.

**Figura 4.3 – Cidade e Porto, Baía de Valparaíso (1900)**



Fonte: Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile. Harry Grant (1869-1943). Disponível em: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-67772.html>. Acesso em: 6 jul. 2021.

O início do século XX é marcado por um declínio econômico, no qual impacta na deterioração das relações entre porto-cidade. Segundo Vargas (2018), esse processo de declínio se propõe como resultado de distintas dinâmicas externas e internas, tais como o terremoto de 1906, o crescimento de Santiago e a criação de Viña del Mar, a abertura do canal do Panamá em 1914 - que modificou a importância da rota Magallanes-Los Angeles -, a crise econômica de 1929, afetando os fluxos de exportações e atividades econômicas.

Neste contexto de mudanças econômicas, a cidade de Santiago tornou-se um polo atrativo para a migração de indústrias. Tal processo fomentou o aumento de desemprego em Valparaíso, e o decaimento da cidade-porto que se manteve durante o século XX (NOVACK, 2021).

O declínio instala o novo estereótipo que define a representação urbana das últimas décadas e justifica suas intervenções. É amplamente definido a partir de várias fontes que concordam com sinais de mudanças graduais de declínio

no desenvolvimento urbano: um crescimento estacionário da população, desindustrialização e a diminuição de investimentos na construção de grandes obras (...) a cidade deixa de crescer e de ser o centro econômico do país, não é um período de decadência categórica em todos os âmbitos (...). Existem muitas condições que se mantêm, a cidade segue sendo portuária e seu porto segue sendo um centro industrial importante, os pobres continuam a povoar territórios marginais onde se desenvolvem dinâmicas semelhantes, de modo que a dinâmica territorial como estrutura geral não muda em nada (VARGAS, 2018, p. 101, tradução nossa).<sup>49</sup>

De acordo com Vargas (2018), o processo de desenvolvimento urbano de Valparaíso define-se diante dos seguintes momentos: a cidade colonial, origem de Valparaíso; a cidade burguesa, seu apogeu entre 1850 e a primeira metade do século XX; o declínio, a cidade artística desde a segunda metade do século XX e a década de 1960 como contexto político regional (Figura 4.4); a cidade patrimonial em um contexto de reativação e um processo de patrimonialização dos fins de 1990 até os dias atuais (Figura 4.5) (VARGAS, 2018).

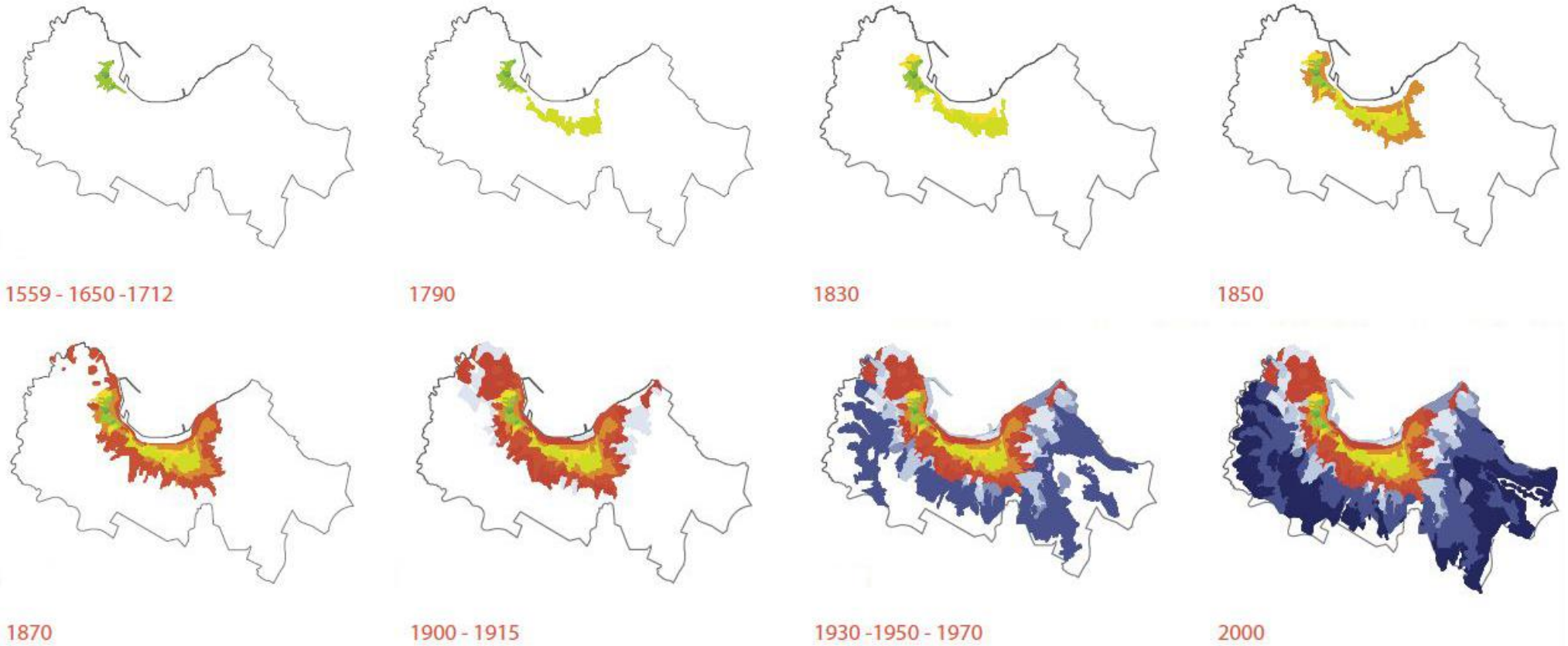
**Figura 4.4 – Porto de Valparaíso (1950)**



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, Arquivo Fotográfico. Mora Ferraz (1950). Disponível em: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-612631.html>. Acesso em: 6 jul. 2021.

<sup>49</sup> Este declive, instala el nuevo estereotipo que define la representación urbana de las últimas décadas y justifica sus intervenciones. Es ampliamente definido desde variadas fuentes que consensan unas señales para identificar cambios paulatinos de decadencia en el desarrollo urbano: un crecimiento estacionario de la población, desindustrialización y disminución paulatina en inversión-construcción de grandes obras (...) la ciudad deja de crecer y de ser centro económico del país, no es un periodo de decadencia categórica en todos los ámbitos (...). Existen muchas condiciones estructurales que se mantienen, por ejemplo, la ciudad sigue siendo portuaria y su puerto sigue siendo un centro industrial importante, los pobres siguen poblando territorios marginales donde se desarrollan dinámicas afines, por lo que la dinámica territorial como estructura general no cambia del todo (VARGAS, 2018, p. 97).

**Figura 4.5 – Evolução da mancha urbana de Valparaíso (1559 – 2000)**



Fonte: Elaboração Própria com base em *Workshop Universidad del Desarrollo* (2014).

## 4.2 Porto de Valparaíso: Cidade-Porto do século XX ao século XXI

O Porto de Valparaíso se desenvolveu diante do crescimento de sua cidade e sobretudo do território chileno. Segundo Alarcón (2009), o crescimento em direção a borda costeira como também em direção ao interior dos cerros, demonstram que o processo de urbanização de Valparaíso foi direcionado pela necessidade de conectar porto e cidade.

Como citado anteriormente, o Porto de Valparaíso obteve seu apogeu ao longo do século XIX. No início do século XX, o porto era de caráter obrigatório para diversas linhas que desenvolveram a rota costeira para o Panamá e através do *Estrecho de Magallanes*, entretanto a modernização da infraestrutura portuária era um ponto emergente para Valparaíso, como afirma Fagalde (2011):

O problema surgia na medida que as necessidades de atenção das embarcações que chegavam cresciam porque a navegação marítima se transformava tecnologicamente e requeria de novas materialidades que o porto não oferecia. (...) A infraestrutura portuária estava longe de corresponder à posição que Valparaíso havia alcançado ao longo da segunda metade do século XIX entre as cidades portuárias do Pacífico. Além disso, os ecos do Panamá, e a nível local, o crescimento do movimento marítimo por San Antonio, eram cada vez mais fortes e, nisso, havia razões poderosas para estimar que se o antigo porto não fosse modernizado a partir de investimentos, sua época de ouro estaria prestes a acabar dando lugar aos seus concorrentes (FAGALDE, 2011, p. 17, tradução nossa).<sup>50</sup>

Em 1910 foi aprovado a Lei nº 2.390, no qual assinava fundos para a construção dos portos de Valparaíso e San Antonio e, a criação da Comissão de Portos (PUERTO VALPARAÍSO, 2022). Em 1911 aprovou-se o plano de obras para Valparaíso e no ano seguinte, em 1912, iniciou-se as obras a cargo da empresa *S. Pearson & Son Ltda.*, para executar a construção do porto seguindo as especificações da Comissão de Portos (TEXIDO *et. al.*, 2016). A obra levantou a infraestrutura atual do Porto de Valparaíso, como o Molhe de Abrigo, Diques, Terminais de Atracagem, o Espigão e o *Muelle Barón*.

---

<sup>50</sup> “El problema surgió en la medida en que las necesidades de atención a las embarcaciones que llegaban crecían porque la navegación marítima se transformaba tecnológicamente y requería de nuevas materialidades que el puerto no ofrecía. (...) La infraestructura portuaria estaba lejos de corresponder al sitio que Valparaíso había alcanzado a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX entre las ciudades puertos del Pacífico. Más aún, los ecos de Panamá, y a nivel local el crecimiento del movimiento marítimo por San Antonio, eran cada vez más fuertes y, en ello, habían razones poderosas para estimar que si el viejo puerto no se modernizaba a partir de inversiones cuantiosas, su época de oro estaría por fenecer dando paso a sus competidores” (FAGALDE, 2011, p. 17).

A construção do molhe significou um trabalho impressionante: composição de taludes de enrocamento e areias de base de 115 m de largura nas profundidades maiores e 32 m de altura. Acima, um revestimento de seixos de 60 m de largura e 25 de altura. Em seguida, outra camada de grandes enrocamentos para cobrir uma plataforma de 32 m de largura e 11 a 12 de altura, os quais tiveram que suportar o peso da superestrutura composta por grandes blocos monolíticos de 16 m de base, 15 de altura e 20 de largura, colocados um ao lado do outros para obter assim o muro maciço que foi alcançado. O cais foi calculado para resistir a ondas de 9 m de altura por 90 de comprimento e com velocidade de 12 m por segundo. Sem dúvidas que, independentemente da sua localização e longitude, que foram bastante discutidas, no essencial obteve completo êxito. A categoria da obra é assinalada pelo fato de elevar-se sobre um fundo marinho a 55 m de profundidade, sendo um dos quebra-mares de maior altura do mundo, senão o mais alto. As obras de Valparaíso se complementaram com a construção do *Muelle Barón*, para carvão, de 200 metros de comprimento e 30 m de largura e, com fundições tubulares por ar comprimido que, como método técnico, também deve considerar como mais um avanço da engenharia chilena da época. Também foi possível construir o espigão de atracagem e o cais de desembarque, *Muelle Prat* (FAGALDE, 2011, p. 26, tradução nossa).<sup>51</sup>

Em 1930 finaliza-se as obras da infraestrutura básica do Porto de Valparaíso, após esse período não foram realizadas novas obras estruturantes, apenas obras de manutenção e construção de obras complementares para o porto, adaptando as novas modalidades de transporte, carga e descarga marítimas (NOVACK, 2021).

Como já descrito no Capítulo 2, a criação da EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile) em 1960, DFL nº 290, unifica a gestão e a exploração dos Portos Estatais de Chile. Segundo Fagalde (2011) esse período coincide com o processo de containerização, que levou a distintas mudanças nas formas de trabalho, na modernização de infraestrutura e tipo de ocupação destes espaços portuários.

Em 1997, ocorreu a promulgação da Lei 19.542, Lei de Modernização do Setor Portuário Estatal, cujo objetivo era transformar os dez portos estatais em empresas autônomas,

---

<sup>51</sup> *La construcción del muelle significó un trabajo impresionante: composición de taludes de enrocados y arenas de base de 115 m de ancho en las profundidades mayores y de 32 m de alto. A continuación, otra capa de grandes enrocados para cubrir una plataforma de 32 m de ancho y 11 a 12 de alto, todo lo cual debía soportar el peso de la superestructura compuesta por grandes bloques monolíticos de 16 m en la base, 15 de altura y 20 de largo, colocados uno al lado de otro para obtener así el muro macizo que se logró. El malecón se calculó para resistir olas de 9 m de altura por 90 de largo y con velocidad de 12 m por segundo. Sin dudas que, independiente de su ubicación y longitud, que fueron bastante discutidas, en lo esencial se tuvo completo éxito. La categoría de la obra queda señalada por el hecho de alzarse sobre un fondo marino a 55 m de profundidad, siendo uno de los rompeolas de mayor altura en el mundo, si no el de mayor altura. Las obras de Valparaíso se complementaron con la construcción del muelle Barón, para carbón, de 200 m de largo, por 30 de ancho y con fundiciones tubulares por aire comprimido que, como método técnico, también debe considerarse como otro efectivo adelanto de la ingeniería chilena de la época. También se logró construir el espigón de atraque y el muelle de desembarco o Muelle Prat. (FAGALDE, 2011, p. 26).*

encarregadas de aumentar a eficiência e os investimentos diante das concessões privadas. Em 1998, constituiu-se a atual Empresa Portuária de Valparaíso (EPV).

A licitação da frente de atracagem nº1 do Porto, sítios 1 a 5 ocorreu em 1999, conhecida como Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. O espigão e o sítios 6, 7, 8 e o passeio público do Muelle Barón, continuaram sendo administrados pela Empresa Portuária de Valparaíso. Em 2008, iniciaram as operações da ZEAL (*Zona de Extensión de Apoyo Logístico*), sendo finalizada totalmente em 2009, onde concentra a zona primária do porto e um conjunto de agregação de valor para a carga que é transferida nos terminais de Valparaíso (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

Atualmente, Valparaíso distingue-se como principal porto de contêineres e tem aumentado sua atividade de transporte marítimo com temporadas de chegadas de grandes cruzeiros dedicados ao turismo. Óbvio, a cidade não é a de meados do século XX em que o trabalho portuário era um dos pilares definidos e distintos do ponto de vista social. (...) procura-se reforçar uma complementaridade de atividades e funções e, neste, o porto, embora diferente, continua sendo a origem e projeto da cidade (FAGALDE, 2011, p. 39, tradução nossa).<sup>52</sup>

A Figura 4.6 define a linha do tempo do Porto de Valparaíso, demonstrando as principais atividades correlacionadas com o porto neste período, trazendo os mapas de evolução urbana da borda costeira conforme suas atividades no decorrer dos anos.

---

<sup>52</sup> *En la actualidad, Valparaíso vuelve a distinguirse como principal puerto de contenedores y ha acrecentado su actividad de transporte marítimo con temporadas de llegadas de grandes cruceros dedicados al turismo. Obvio, la ciudad no es la de mediados del siglo XX en que el trabajo portuario era uno de sus pilares definitivos y distintivos desde lo social. (...) se busca el afianzar una complementariedad de actividades y funciones y, en ello, el puerto, aunque diferente, sigue siendo origen y proyecto de la ciudad* (FAGALDE, 2011, p. 39).

**Figura 4.6 – Linha do tempo do Porto de Valparaíso**

**1536** DESCOBRIMENTO DE VALPARAÍSO, POR DON JUAN DE SAAVEDRA

**1810** CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO CAIS PARA NAVIOS DE CARGA (CAIS VILLAURRUTIA), EM FRENTE A CUEVA DEL CHIVATO, ATUALMENTE EDIFÍCIO "EL MERCURIO"

**1831** CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO DA ALFÂNDEGA.

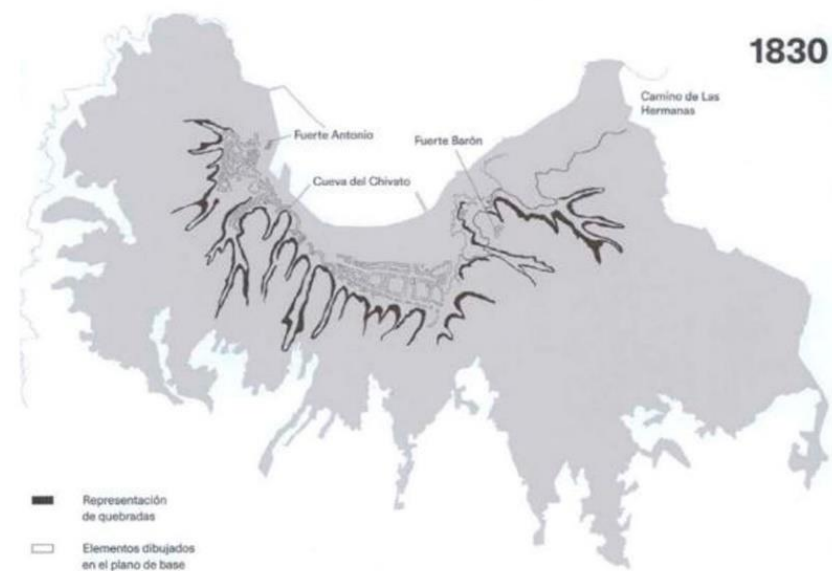
**1832** INICIA-SE A OPERAÇÃO DOS PRIMEIROS ARMAZÉNS PORTUÁRIOS EM VALPARAÍSO

**1863** PRIMEIRA FERROVIA DE VALPARAÍSO A SANTIAGO

**1876** CONSTRUÇÃO DO CAIS FISCAL, PRIMEIRA GRANDE OBRA PORTUÁRIA

**1883** COMEÇA A FUNCIONAR O PRIMEIRO ASCENSOR NO CERRO DE CONCEPCIÓN

**1884** CONSTRUÇÃO DO MUELLE PRAT PARA TRÂNSITO DE PASSAGEIROS



Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Puerto de Valparaíso (2022), Quintana e Díaz (2015). Mapas de evolução urbana, Quintana e Díaz (2015).

**1901**

INICIA-SE ESTUDOS DEFINITIVOS PARA O PROJETO DO PORTO DE VALPARAÍSO

**1904**

DISCUSSÃO DO PROJETO DO SENADO, A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA JÁ SE ENCONTRAVA OBSOLETA FRENTE A DEMANDA DE CARGA QUE RECEBIA VALPARAÍSO

**1906**

TERREMOTO QUE DESTRÓI O SETOR ALMENDRAL E MODIFICA O FUNDO DA BAÍA.

**1911**

INICIA-SE A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE VALPARAÍSO

**1914**

COMEÇA A FUNCIONAR O CANAL DO PANAMÁ

**1922**

INICIA-SE AS OBRAS DA AVENIDA ESPAÑA

**1924**

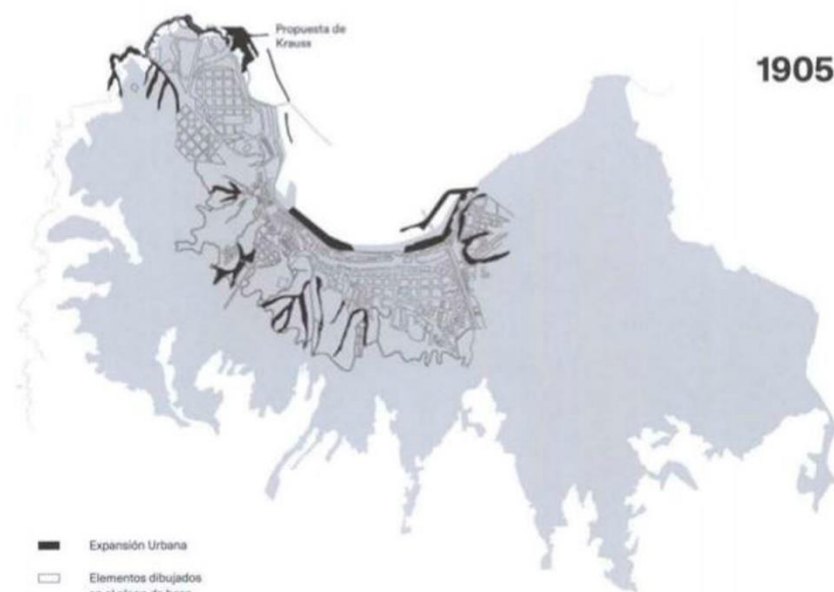
DEBATE EM TORNO DAS OBRAS PORTUÁRIAS, CRITICA-SE QUE O MUELLE PRAT FOI DEIXADO DE TER SUA FUNÇÃO PARA PASSAGEIROS, PERDENDO ESSE PASSEIO TRADICIONAL E RESTRINGINDO O ACESSO DOS HABITANTES AO PORTO

**1930**

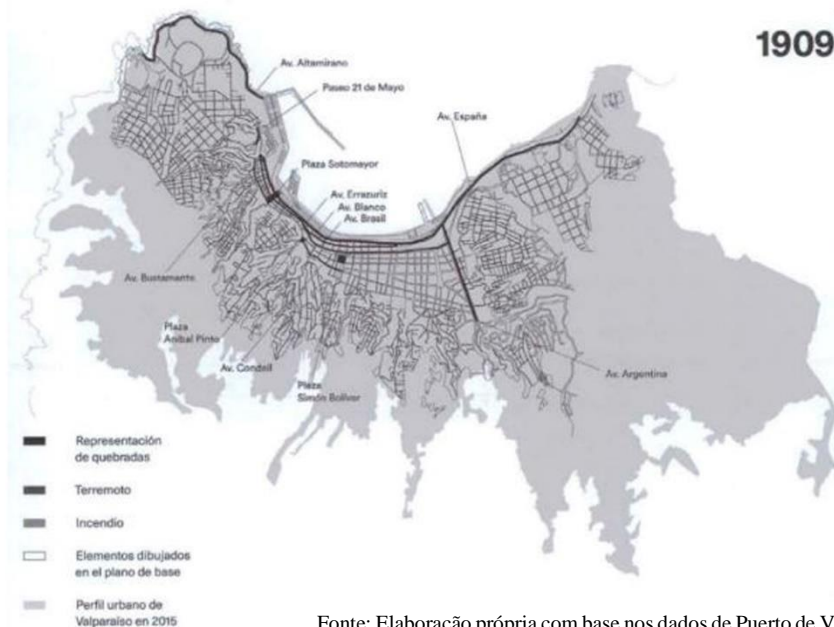
ENTREGA DA ÚLTIMA ETAPA DO MOLE DE ABRIGO

**1931**

CRISE ECONÔMICA (GRANDE DEPRESSÃO DE 1929). DECLÍNIO DO SALITRE



**1905**

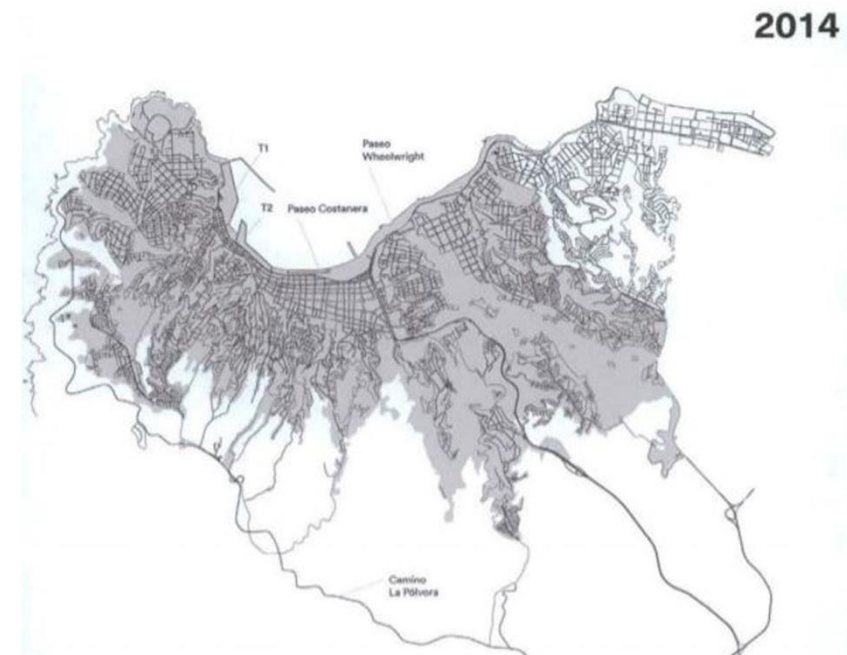
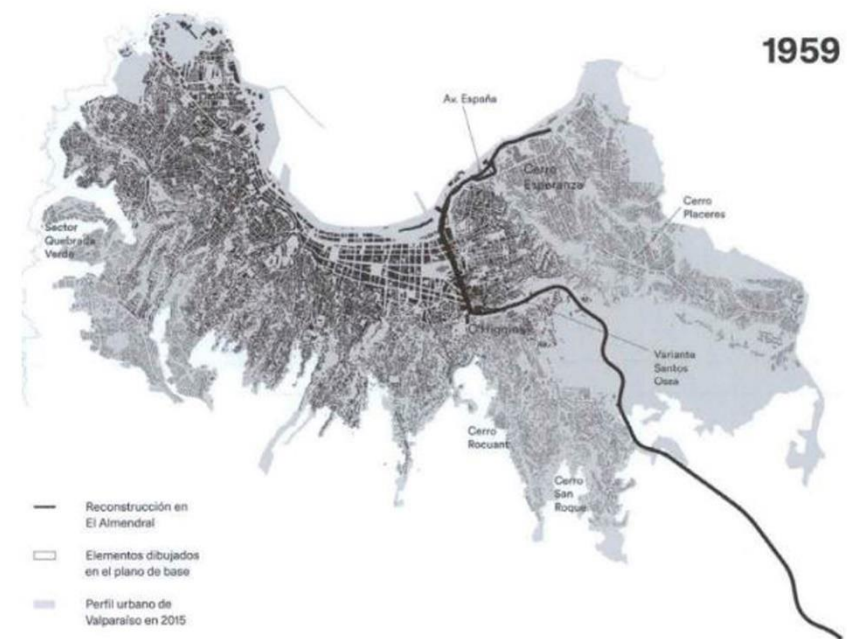


**1909**

Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Puerto de Valparaíso (2022), Quintana e Díaz (2015). Mapas de evolução urbana, Quintana e Díaz (2015).



<b>1960</b>	criação da empresa portuária Chile (EMPORCHI) - DFL Nº 290
<b>1976</b>	REGIONALIZAÇÃO, CRIAÇÃO DA REGIÃO DE VALPARAÍSO
<b>1981</b>	PROMULGAÇÃO DA LEI DE PORTOS
<b>1993</b>	DEMOLIÇÃO DOA ARMAZÉNS FISCAIS E HABILITAÇÃO DE ESPLANADAS PARA O TERMINAL 1
<b>1995</b>	INICIA-SE A REMODELAÇÃO DOS SÍTIOS 1,2 E 3
<b>1997</b>	PROMULGAÇÃO DA LEI 19.542 DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA
<b>1999</b>	ATRIBUI-SE AO TERMINAL PACÍFICO SUR VALPARAÍSO (TPS), A CONCESSÃO DA PRIMEIRA FRENTE DE ATRAQUE DO PORTO - SÍTIO 1, 2,3 ,4 E 5
<b>2000</b>	DEMOLIÇÃO DOA ARMAZÉNS FISCAIS E HABILITAÇÃO DE ESPLANADAS PARA O TERMINAL 2
<b>2003</b>	VALPARAÍSO É DECLARADO PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE
<b>2005</b>	PASEO WHEELWRIGHT ENTRE O SETOR BARÓN E COSTANERA ATÉ A CALETA PORTALES.
<b>2006</b>	PASEO COSTANERA (ENTRE FRANCIA E EDWARDS), COM 431 METROS DE EXTENSÃO
<b>2008</b>	CRIAÇÃO DO ACESO SUL - LA PÓLVORA
<b>2009</b>	INAUGURAÇÃO DA ZEAL (ZONA DE EXTENSIÓN DE APOYO LOGÍSTICO) DO PORTO DE VALPARAÍSO
<b>2014</b>	GRANDE INCÊNDIO EM SETE CERROS DE VALPARAÍSO
<b>2016</b>	INAUGURAÇÃO DO NOVO EDIFÍCIO DE VALPARAÍSO TERMINAL DE PASAJEROS (VTP)
<b>2021</b>	INÍCIO DAS OBRAS DO PROJETO PARQUE BARÓN DE VALPARAÍSO



### 4.3 Análises Territoriais de Valparaíso

Diante de análise territorial da cidade de Valparaíso, busca-se avaliar estruturalmente as dinâmicas em relação a estruturação deste território. Deste modo, foi realizado uma série de mapeamentos que buscaram fundamentar e compreender de maneira complementar as atividades realizadas em campo na cidade de Valparaíso, tendo como foco o setor portuário da cidade.<sup>53</sup>

Com parte da metodologia de trabalho desta pesquisa, foram realizados mapeamentos de aspectos territoriais, geográficos, morfológicos, dentro dos planos comunais e metropolitanos de Valparaíso. Os mapeamentos foram escolhidos de acordo com as análises de campo da área, e sobretudo que auxiliassem na interpretação das dinâmicas territoriais e portuárias.

O *Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso* (PREMVAL), promulgado em 2014, define e regula o desenvolvimento físico das áreas rurais e urbanas, que integram em uma unidade metropolitana. O plano divide o território em áreas urbanas, áreas de extensão urbana e área rural. De acordo com o PREMVAL (Figura 4.7), Valparaíso está estruturada em sua totalidade por AU – Área Urbana, com definições na zona costeira de ZP – Zona de Infraestrutura Portuária (Infraestrutura de Impacto Intercomunal) e ZEU PT – Zona Produtiva Portuária (Atividade Produtiva de Impacto Comunal). Além de áreas de AP – Área de Proteção de Recursos de Valor Natural. Em sua estrutura ao interior estão definidas as ZEU – Zonas de Extensão Urbana.

Através do Censo Demográfico de 2017 (Figura 4.8), pode-se analisar que a estrutura de maior concentração populacional se encontra nos setores dos cerros, apesar de sua variação geográfica (setor denominado *El Plan* historicamente) analisa-se uma menor concentração populacional ao longo da zona costeira e sobretudo no Setor *Almendral*. À medida que se desloca ao seu interior, devido a questões geográficas, a densidade populacional também decai.

A infraestrutura de mobilidade (Figura 4.9) demonstra a relação da dinâmica territorial a nível regional, tendo como foco o porto de Valparaíso para se avaliar a infraestrutura de conexão logística com o território. Deste modo, o mapeamento apresenta uma avaliação significativa da

---

<sup>53</sup> O trabalho de campo em Valparaíso foi realizado em 2019, com abordagem dos diagnósticos territoriais, mapeamentos, visitas de campo (Porto de Valparaíso e Porto de San Antonio), além de mapeamento de materiais bibliográficos que foram utilizados nesta pesquisa. Previa-se uma segunda parte de campo, após a Qualificação de Mestrado, entretanto devido a pandemia da COVID-19 não foi possível concretizar essa segunda etapa.

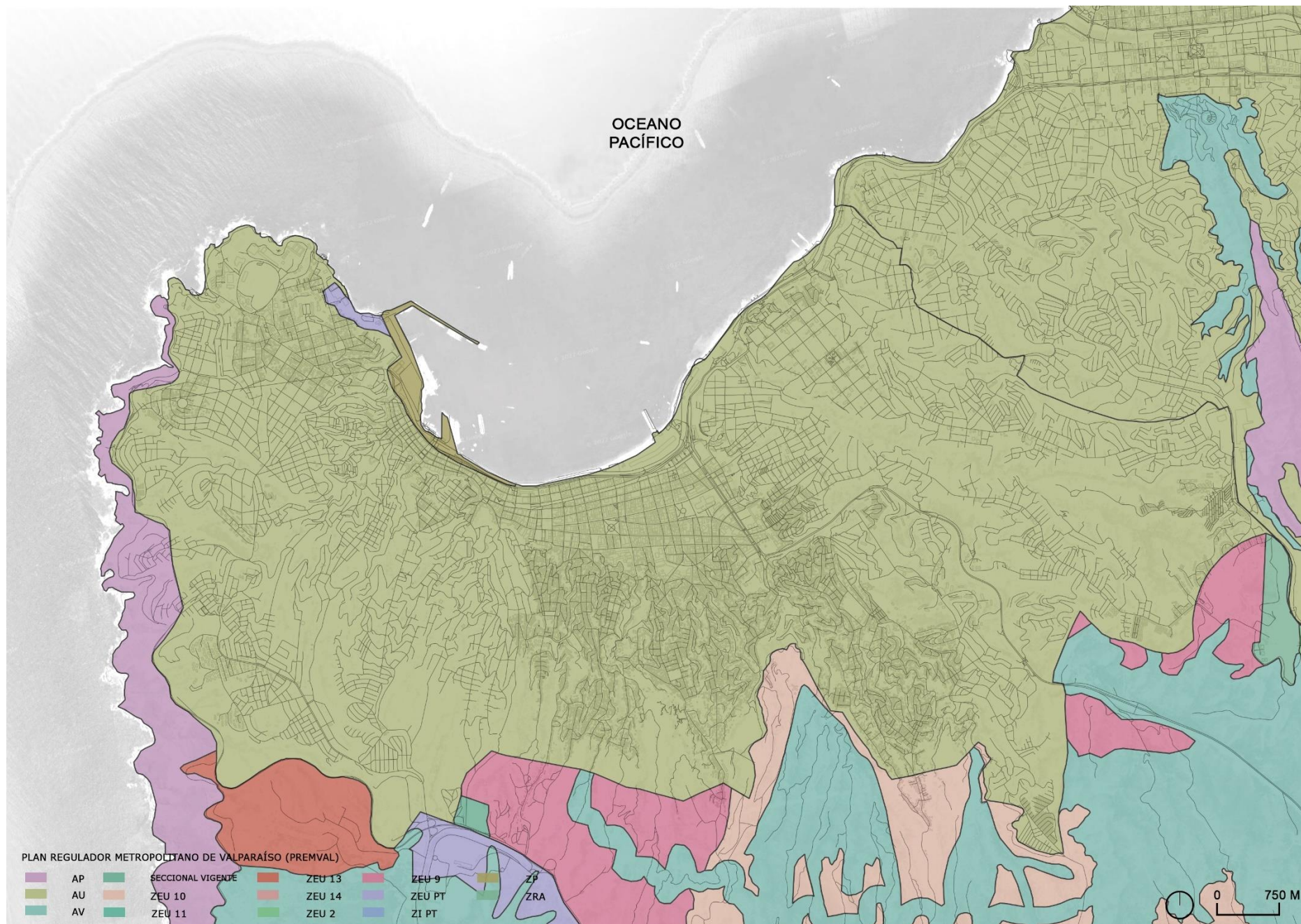
integração física da infraestrutura de mobilidade, que ao ser sobreposta com a malha urbana, demonstra uma maior mobilidade logística e de passageiros interconectados ao longo da zona costeira de Valparaíso, através da estrutura ferroviária – utilizada para cargas e passageiros – e as rotas estruturantes regionais rota 60-CH e rota 68. O mapeamento também identifica as três zonas pesqueiras (*caletas*) em Valparaíso, esquerda para a direita, *Caleta El Membrillo*, *Caleta Sudamerica* e *Caleta Portales*.

A avaliação feita através da Carta de Inundação por Tsunami de 2012 (Figura 4.10), possibilitou entender que a principal fragilidade está inicialmente no impacto da zona costeira, área de mobilidade de cargas, infraestruturas portuárias e ferroviárias (profundidade de 1 a 2 m). Impactando principalmente na área de patrimônio histórico e cultural de Valparaíso (profundidade de até 1 m), impactando em baixo número as áreas dos cerros, devido sua característica geográfica.

Essas características estão presentes naturalmente no território que é conformado por uma baía natural cuja infraestrutura de variação de cotas naturais protege as ocupações dos cerros, com cursos de água naturais e massas d'água que estão presentes nas regiões internas a área de estudo (Figura 4.11). Essas áreas devido a sua frágil e inadequada ocupação leva a caracterizar e identificar as principais zonas vulneráveis e propícias a incêndios, em sua grande maioria localização nas zonas de cerros e distantes do setor de infraestrutura portuária (Figura 4.12).

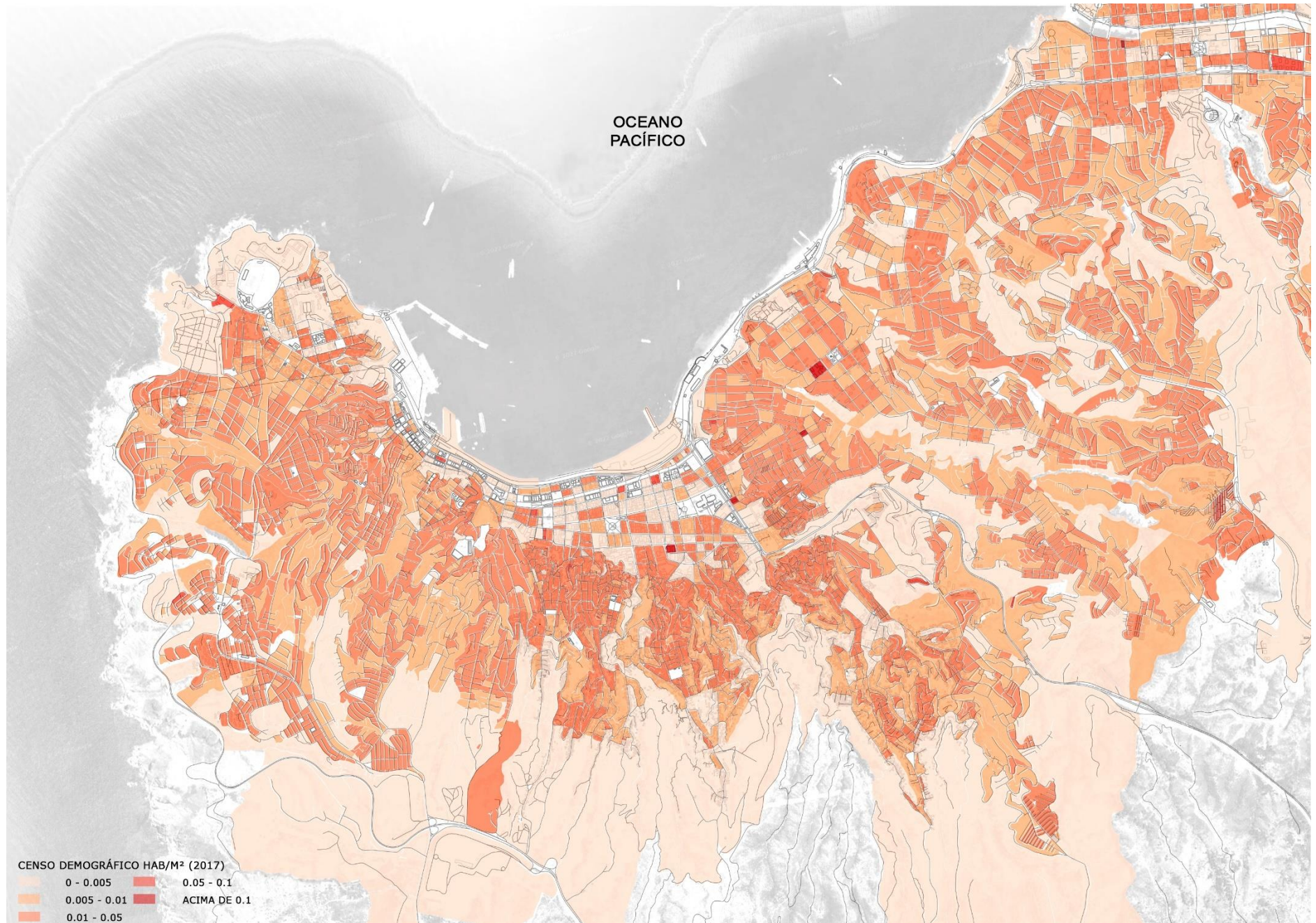
Diante dessas características soma-se os principais equipamentos urbanos presentes no território de Valparaíso, cuja concentração dialoga diretamente com a rede de infraestrutura de mobilidade, e sobretudo com a área central da cidade (Figura 4.13). Um aspecto importante de destacar em sua estrutura territorial, é o alto número de população estudantil (de educação superior) que chegam na região metropolitana de Valparaíso, sobretudo em Valparaíso e Viña del Mar. A Região de Valparaíso ocupa o segundo lugar no ranking nacional de matrículas, contribuindo para um incremento da população nestas cidades (GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO, 2014). Esse atrativo decorre principalmente das principais instituições estarem alocadas na região, dentre as instituições destacam-se *Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, *Universidad Técnica Federico de Santa María*, *Universidad de Valparaíso*, *Universidad Austral de Chile*.

Figura 4.7 – Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL)



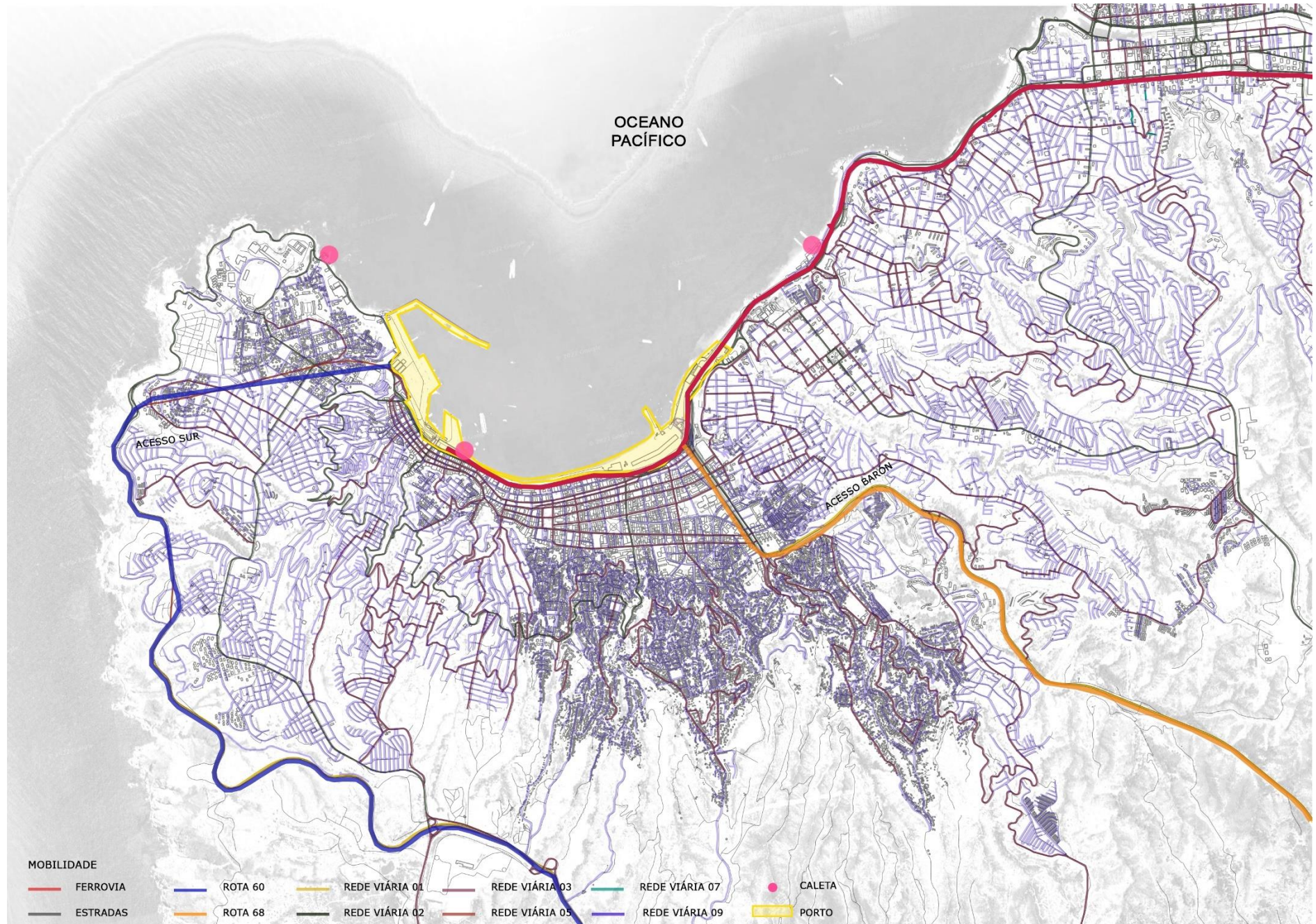
Fonte: Elaboração Própria (2022).

**Figura 4.8 – Censo Demográfico (2017) Valparaíso**



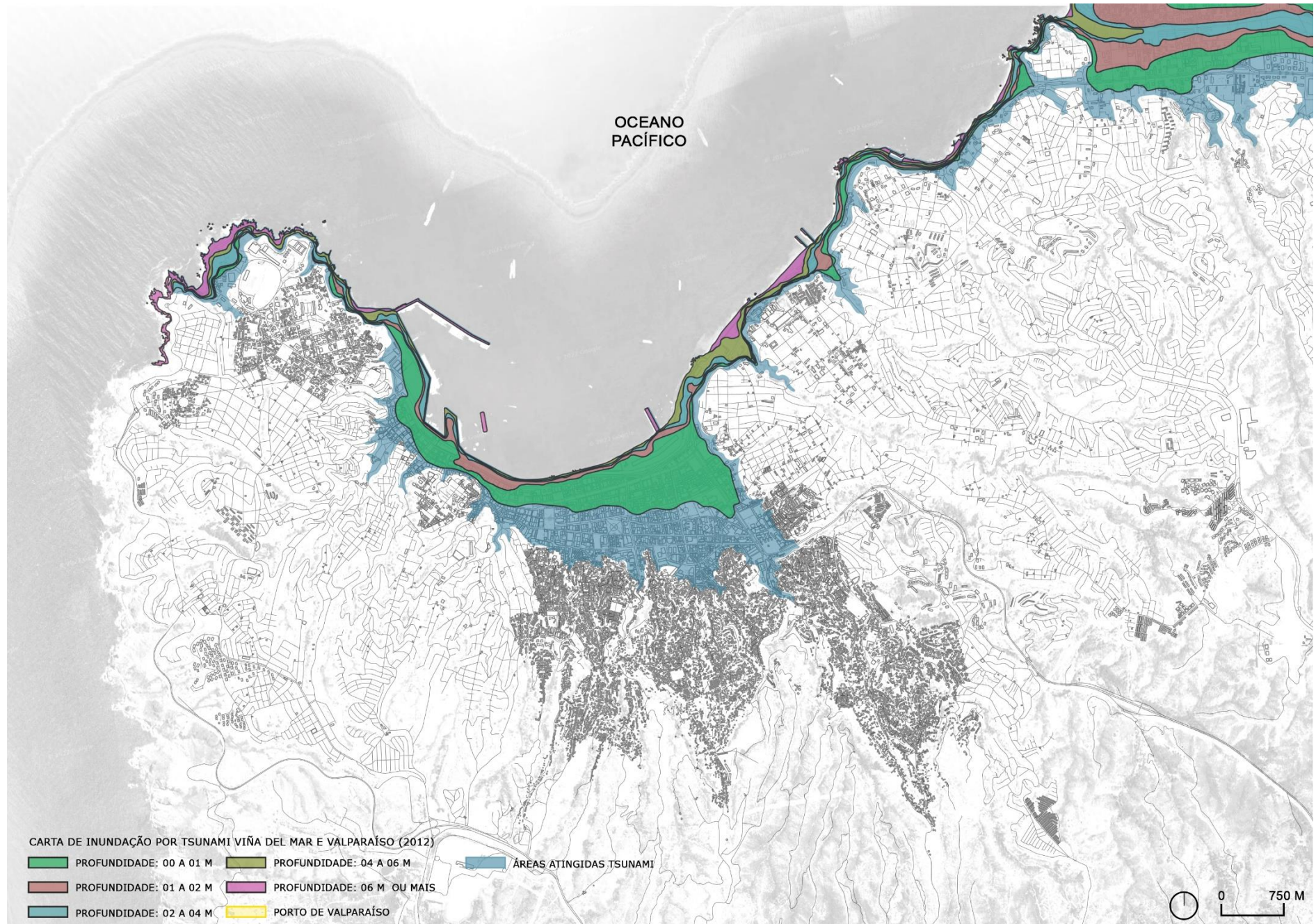
Fonte: Elaboração Própria (2022).

Figura 4.9 – Infraestrutura de mobilidade: rotas estruturantes e ferroviária



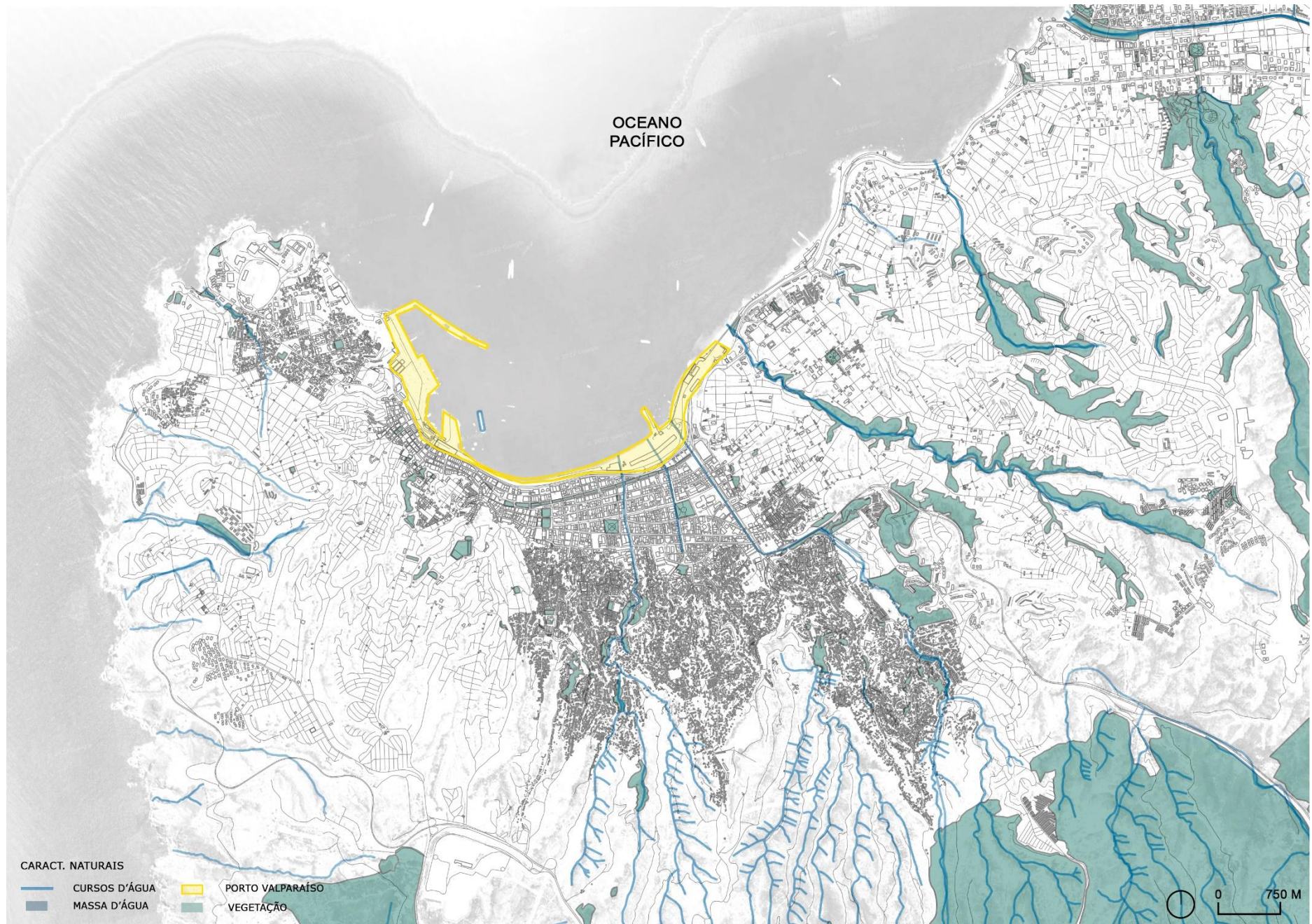
Fonte: Elaboração Própria (2022).

Figura 4.10 – Carta de Inundação por Tsunami (2012)



Fonte: Elaboração Própria (2022).

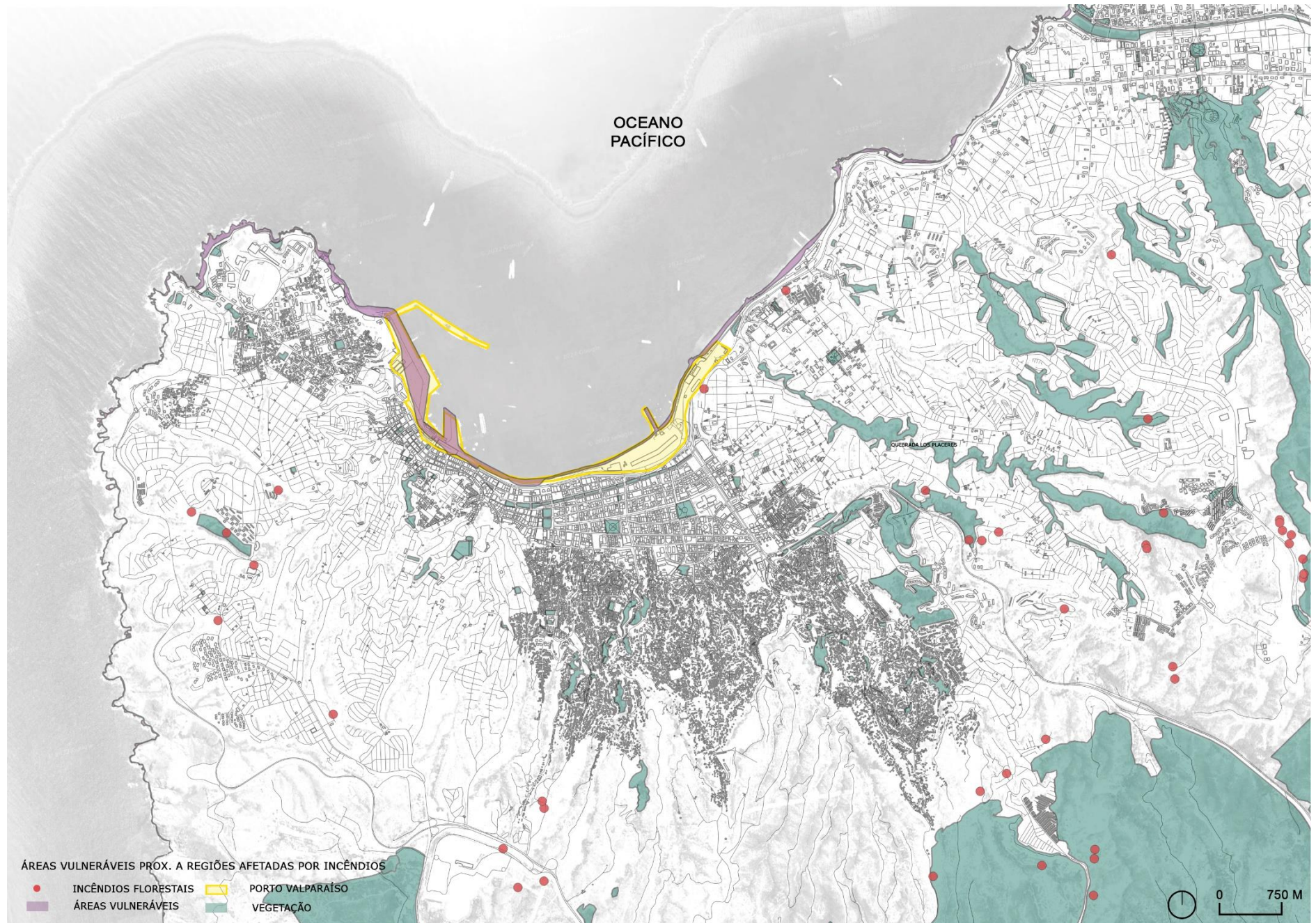
**Figura 4.11 – Características naturais do território**



Fonte: Elaboração Própria (2022).

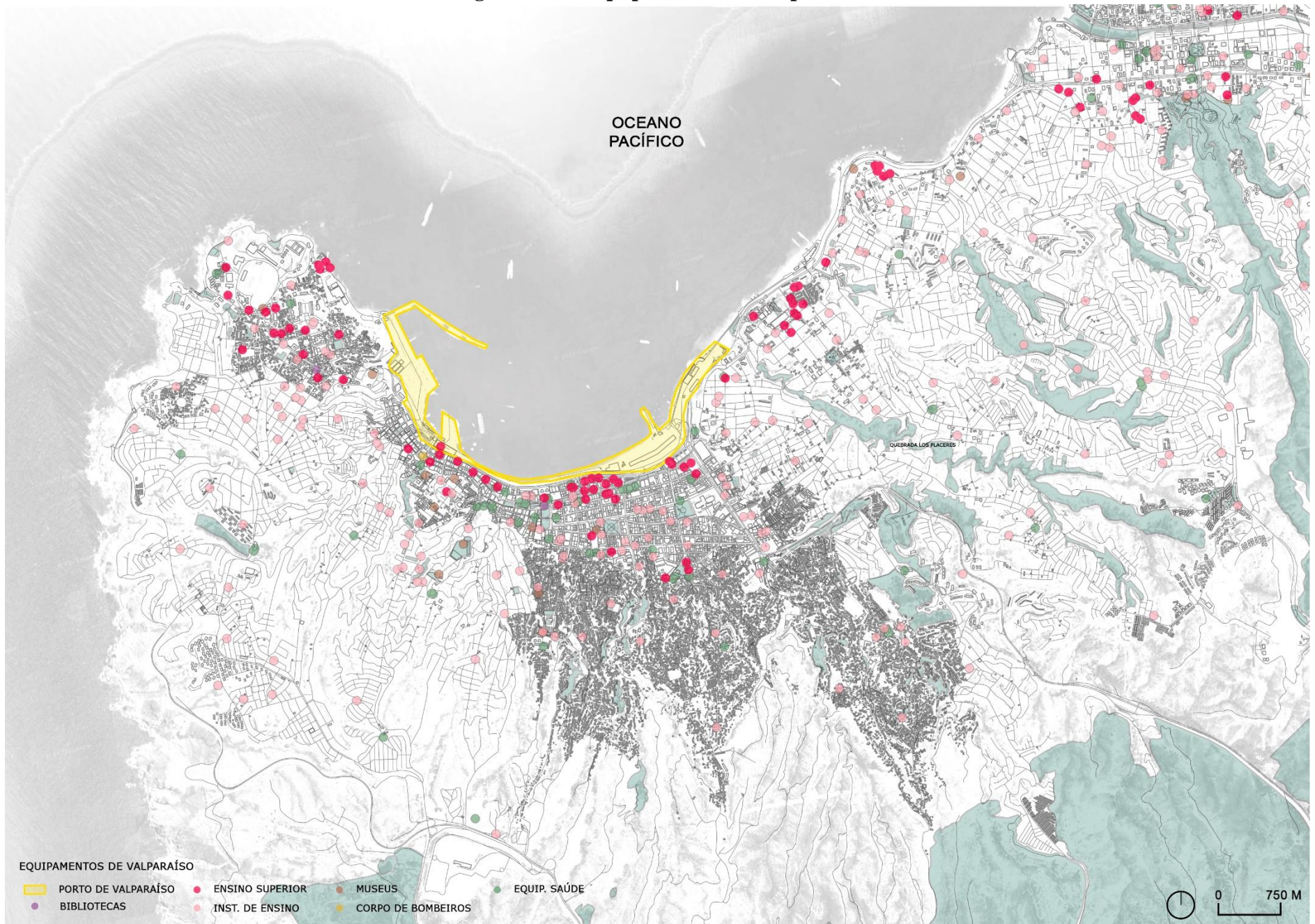


Figura 4.12 – Áreas vulneráveis x Incêndios



Fonte: Elaboração Própria (2022).

Figura 4.13 – Equipamentos de Valparaíso



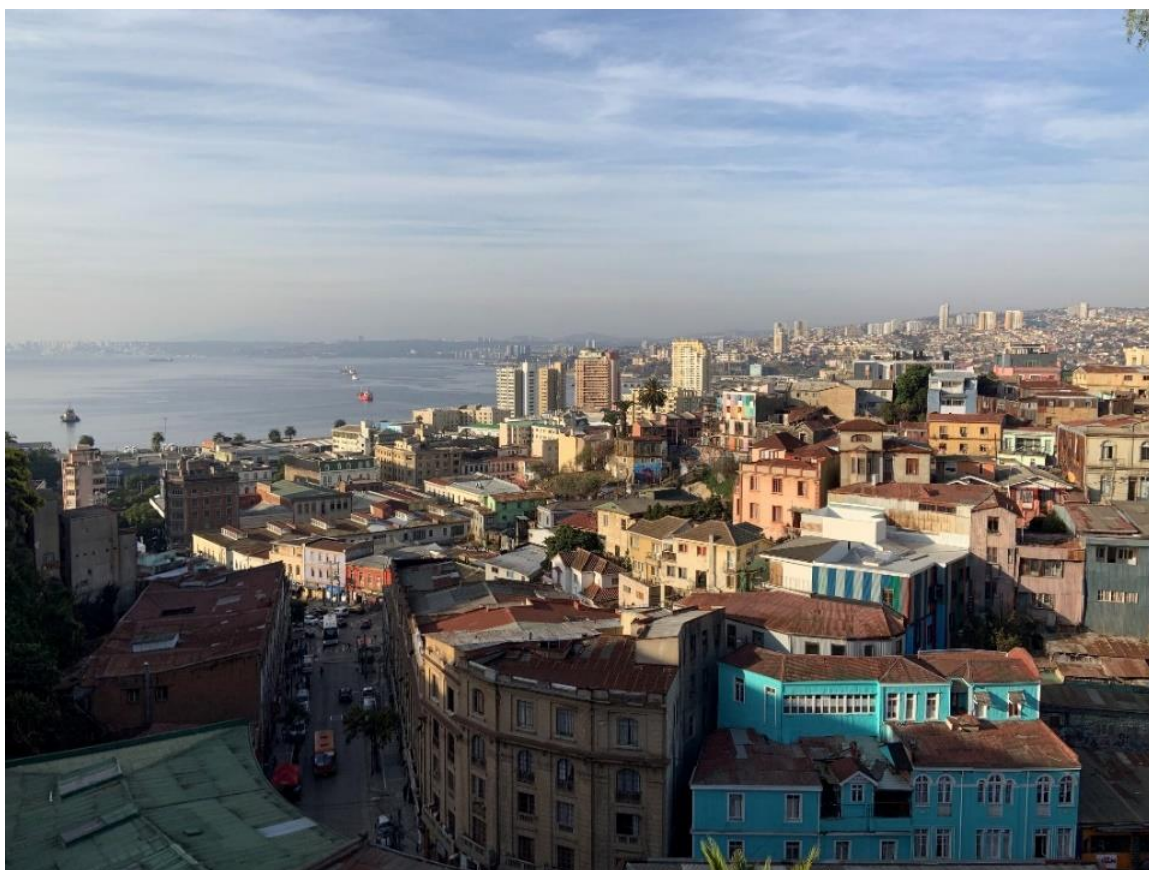
Fonte: Elaboração Própria (2022).

#### 4.4 Conformação atual do Porto de Valparaíso: Diagnóstico territorial

Através da conceitualização do diagnóstico territorial do Porto de Valparaíso, buscou-se avaliar a escala regional no qual o porto está inserido, frente a estrutura conformada pelo Complexo Portuário da Região de Valparaíso, principal sistema portuário do país. Deste modo, o estudo da cidade portuária de Valparaíso estabelece relações geográficas diante da investigação da borda costeira chilena, através de seu impacto regional em relação à Região de Valparaíso e sua Área Metropolitana.

Valparaíso está localizada a 120 km de Santiago, caracterizada por ser uma cidade que surgiu a partir de sua produção portuária e seu caráter urbano, mantendo sua relação intrínseca com sua frente marítima, estruturando a dualidade de ser conjuntamente uma Cidade-Porto (Figura 4.14). A conformação da frente portuária de Valparaíso tem estado historicamente determinada pela “(...) necessidade de dar forma a borda entre o mar e a cidade, mas que pela formação de um espaço morfologicamente complexo e separado da cidade” (ALARCÓN, 2009, p. 208, tradução nossa).

**Figura 4.14 – Relação Cidade-Porto, Valparaíso**



Cidade de Valparaíso e sua frente marítima ao fundo. Fotografia tirada do *Cerro Panteón* (Dinamarca 399).  
Fonte: Fotografia do Autor (2019).

Com o passar dos anos o porto tem necessitado expandir-se fisicamente para incrementar suas atividades portuárias e se adequar às modernizações da infraestrutura portuária. Esse processo permite caracterizar a alta competitividade deste complexo portuário da Região de Valparaíso, sobretudo junto com o Porto de San Antonio, o Porto de Valparaíso mobiliza quase a totalidade de carga geral da zona central chilena (4.384.897 TON/ano de carga geral em 2020, dados de CAMPORT, 2020), onde se encontra a maior parte da atividade econômica do país. Segundo o estudo da CEPAL (2020), no qual analisa o movimento portuário dos portos latino-americanos, o Porto de Valparaíso encontra-se em 19º lugar no *Ranking* de Portos da América Latina, segundo dados anuais de 2019 (Tabela 4.1).

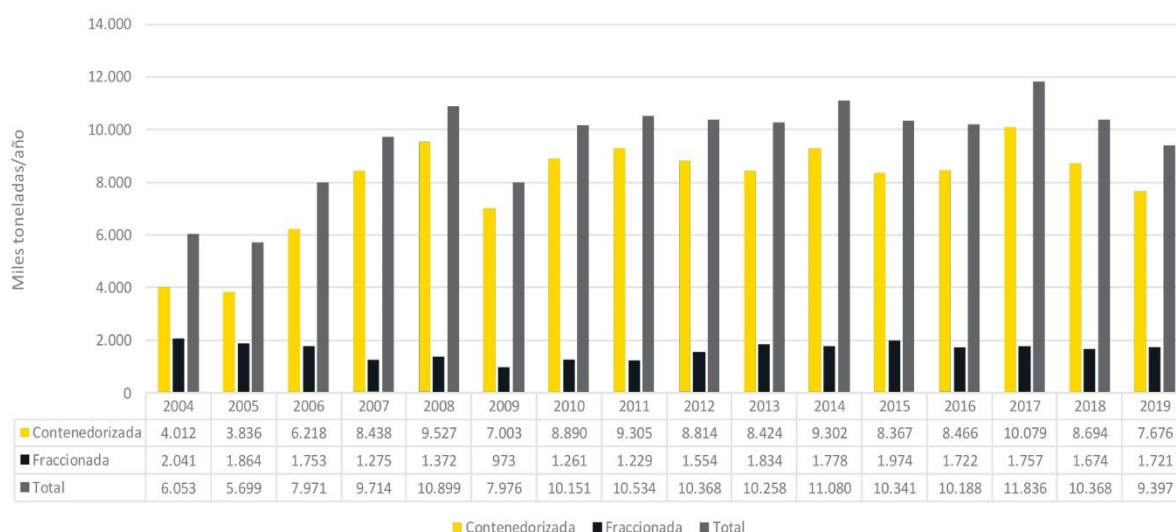
**Tabela 4.1 – Top 20 *throughput* de portos da região em 2019 (TEU)**

<b>Ranking</b>	<b>País</b>	<b>Porto</b>	<b>Throughput 2019 (TEU)</b>
1	Panamá	Colón/Cristóbal/Manzanillo (Caribe)	4.379.477
2	Brasil	Santos	3.904.566
3	México	Manzanillo	3.069.072
4	Colômbia	Baía de Cartagena (todos terminais)	2.933.808
5	Panamá	Balboa/Rodman (Pacífico)	2.898.977
6	Peru	El Callao (inclui DPW e APM)	2.313.907
7	Equador	Guayaquil	1.943.197
8	Chile	San Antonio	1.709.642
9	Jamaica	Kingston	1.647.609
10	Argentina	Buenos Aires	1.485.328
11	Porto Rico	San Juan	1.404.602
12	Bahamas	Freeport	1.396.568
13	México	Lázaro Cárdenas	1.318.732
14	República Dominicana	Caucedo	1.263.991
15	Brasil	Itajaí (terminais públicos e privados)	1.233.262
16	Costa Rica	Limón-Moin	1.232.308
17	México	Veracruz	1.144.156
18	Colômbia	Buenaventura (todos terminais)	1.121.267
<b>19</b>	<b>Chile</b>	<b>Valparaíso</b>	<b>898.715</b>
20	México	Altamira	877.396

Fonte: CEPAL (2020). Com dados das Autoridades Portuárias pertinentes – terminais, portos e zonas portuárias.

Em relação ao histórico de transferência de carga do Porto de Valparaíso, o Gráfico 4.1 exemplifica a evolução de transferência de cargas no período de 2004 a 2019. Conforme apresentado, avalia-se que até o ano de 2008 os níveis médios de movimentação portuária apresentaram um crescimento anual de 17%. Em 2009, obteve-se uma baixa considerável devido à crise econômica mundial (grande recessão) de 2008, afetando diversos países (PUERTO VALPARAÍSO, 2020). Após esse período, de 2010 até os dias atuais percebe-se que a movimentação portuária se manteve em uma constante, obtendo os maiores aumentos em 2014 (11.080 milhões de toneladas/ano) e 2017 (11.836 milhões de toneladas/ano).

**Gráfico 4.1 – Evolução de transferência de carga do Porto de Valparaíso (2004-2019)**



Fonte: Puerto Valparaíso (2020).

O Porto de Valparaíso registra principalmente navios do tipo Contêiner (Tabela 4.2), cerca de aproximadamente 47% do total de navios comerciais que chegam a Valparaíso, seguido dos navios do tipo *Reefer*, com 12 % do total (PUERTO VALPARAÍSO, 2020).

**Tabela 4.2 – Distribuição por tipos de navios, Porto de Valparaíso (2018 – 2019)**

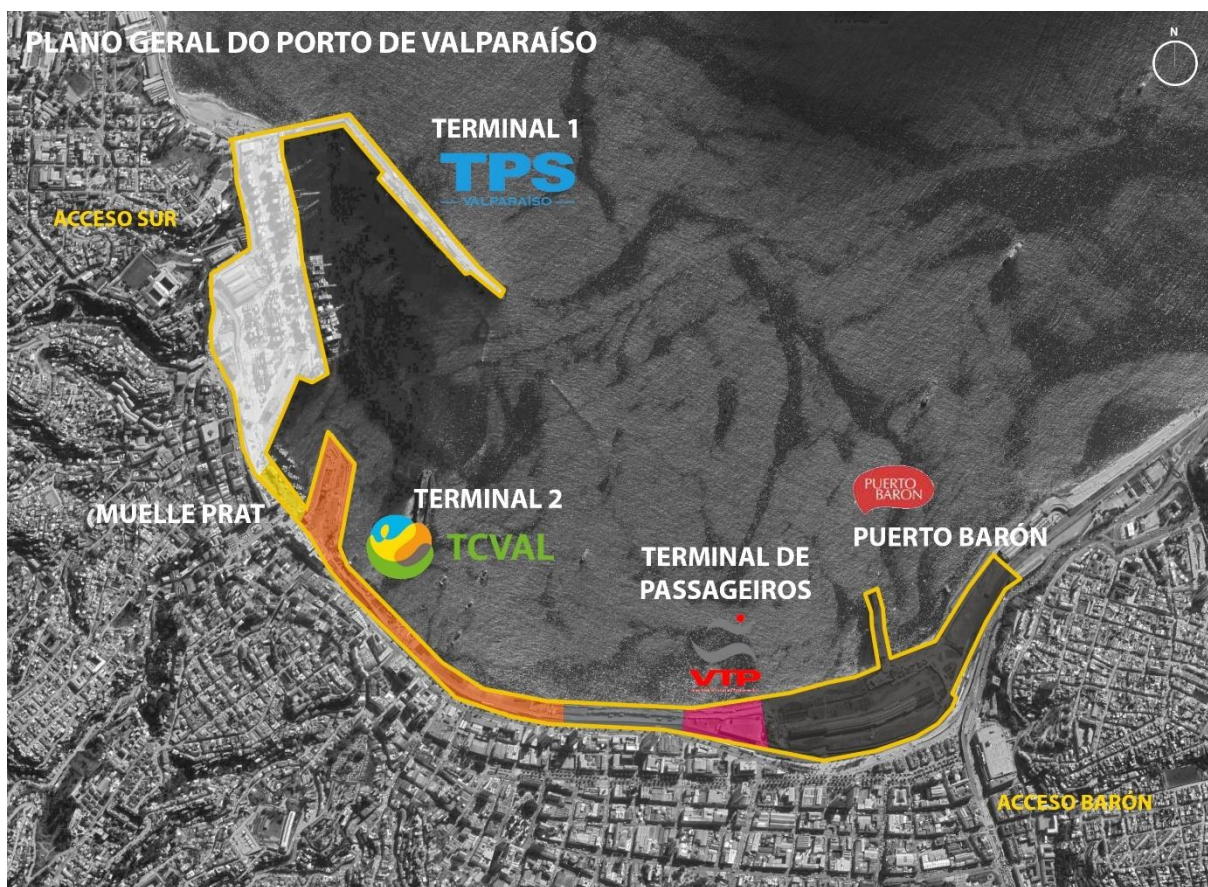
TIPO DE NAVIO	QUANTIDADE DE NAVIOS E INCIDÊNCIA			
	2018		2019	
CONTÊINER	237	45 %	275	47 %
REEFER	67	13 %	70	12 %
OUTRAS	207	39 %	211	36 %
PASSAGEIROS	14	3 %	25	4 %
TOTAL	525	100 %	581	100%

Fonte: Puerto Valparaíso (2020).

Atualmente, o Porto de Valparaíso mantém três contratos de concessão com empresas para melhorar a competitividade do porto em termos de logística e de funcionamento, tais concessões ocorrem no Terminal 1, no Terminal 2 e na ZEAL (PUERTO VALPARAÍSO, 2022). O porto é administrado, desde 1998, pela Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), sendo que sua estrutura física compreende os seguintes setores (Figura 4.15):

1. Terminal 1, administrado pelo *Terminal Pacífico Sul S. A. (TPS)*;
2. Terminal 2, administrado pelo *Terminal Cerros de Valparaíso S. A. (TCVAL)*;
3. Terminal de Passageiros;
4. *Puerto Barón*, área de revitalização urbana;
5. *Muelle Prat*, passeio público do porto;
6. ZEAL (Zona de Extensão de Apoio Logístico).

**Figura 4.15 – Plano Geral do Porto de Valparaíso**



Fonte: Elaboração Própria com base em Google Earth (2021).

## 1. Terminal 1 - Terminal Pacífico Sul Valparaíso S.A. (TPS)

Terminal operado sobre concessão (Figura 4.16), de carga (especialista em carga de contêiner) e passageiros, atendendo a embarcações *Full-Container-Load (FCL)*<sup>54</sup>, Refrigeradas, Polivalentes e Cruzeiros.

Área Total: 14,62 hectares.

Sítios: 1,2,3,4,5 (Tabela 4.3).

Início das operações: janeiro de 2000.

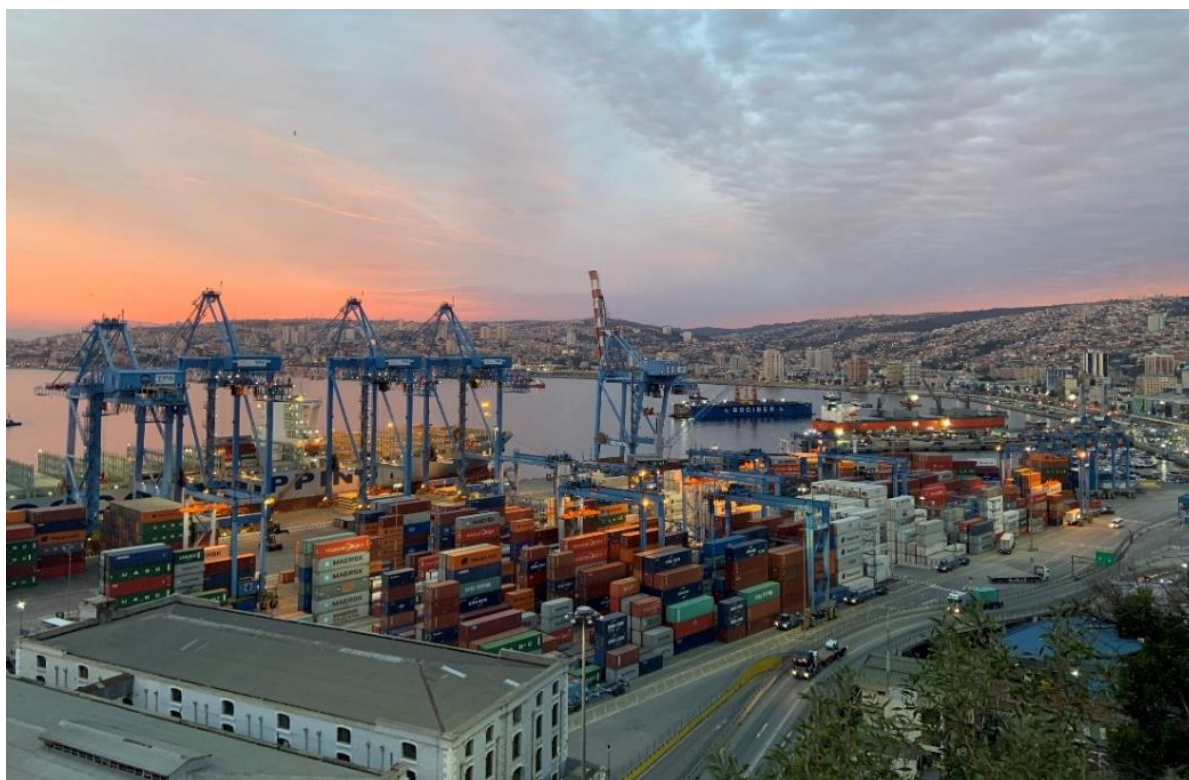
Prazo de Concessão: período de concessão estendido até 2030, com o projeto de investimento de extensão do sítio 3 e melhoramento estrutural dos sítios 4 e 5 (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

**Tabela 4.3 – Estrutura Terminal 1**

	<b>FRENTE DE ATRAQUE</b>	<b>COMPRIMENTO (METROS)</b>	<b>CALADO MAX. (METROS)</b>
<b>TERMINAL 1</b>	1-3	740	14,1
	4-5	266	9,40

Fonte: Puerto Valparaíso (2022).

**Figura 4.16 – Terminal 1, Porto de Valparaíso**



Terminal 1 – Relação Porto-Cidade, fotografia realizada como processo de caracterizar as questões logísticas portuárias frente a sua relação com o espaço urbano. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

<sup>54</sup> Termo referente ao contêiner completo, onde não se pode acrescentar carga durante o seu transporte.

## 2. Terminal 2 - Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL).

Terminal operado sobre concessão (Figura 4.17), de carga (especialista em carga fracionada) e passageiros, recebe também embarcações *Full-Container-Load (FCL)*, Refrigeradas, Polivalentes e Cruzeiros.

Área Total: 6,4 hectares.

Sítios: 6,7,8 (Tabela 4.4).

Início das operações: dezembro de 2013.

Prazo de Concessão: 30 anos (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

**Tabela 4.4 – Estrutura Terminal 2**

	FRENTE DE ATRAQUE	COMPRIMENTO (METROS)	CALADO MAX. (METROS)
TERMINAL 2	6	245	8,4
	7	120	6,9
	8	240	9,3 / 8,9 <sup>55</sup>

Fonte: Puerto Valparaíso (2022).

**Figura 4.17 – Terminal 2, Porto de Valparaíso**



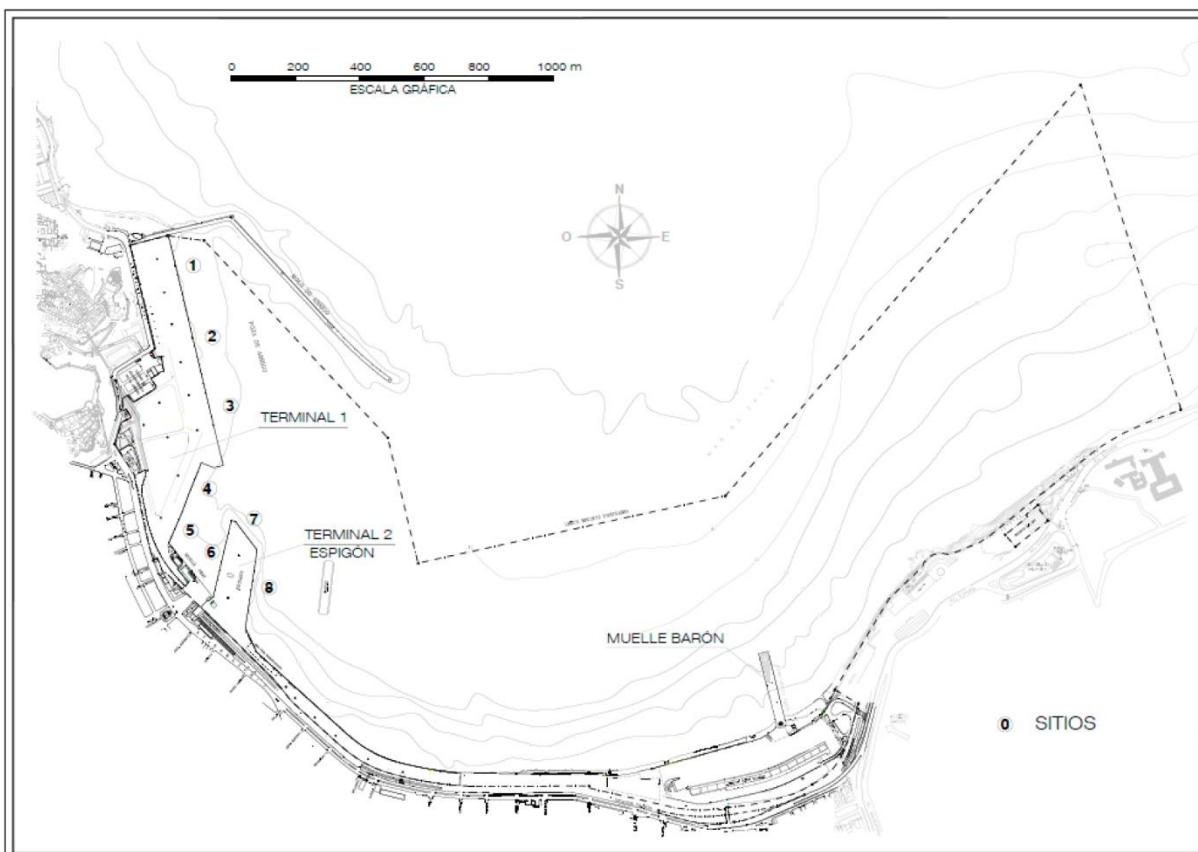
Terminal 2, fotografia tirada do *Muelle Prat*, demonstrando a relação da infraestrutura portuária, com as áreas pesqueiras e a borda costeira de Valparaíso. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

<sup>55</sup> 9,30 metros entre os cabeços nº 53 – 5 e nº 59; 8,90 metros entre os cabeços nº 59 e nº 60 + 12 para qualquer tipo de trabalho (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).



O Porto de Valparaíso apresenta atualmente oito sítios de atracagem, distribuídos nos dois terminais portuários. A Figura 4.18 detalha a localização dos oito sítios de atraque, sendo que os sítios 1-5 conformam o Terminal 1 e os sítios 6-8, o Terminal 2, como já demonstrado nas tabelas anteriores.

**Figura 4.18 – Localização dos sítios dos terminais portuários**



Fonte: Puerto Valparaíso (2020).

### 3. Terminal de Passageiros

Terminal de embarque e desembarque de passageiros de cruzeiros de turismo.

Área Total: 10.200 m<sup>2</sup> (área de edifício: 4.200 m<sup>2</sup> / área estacionamento: 6.000 m<sup>2</sup>).

O novo terminal de passageiros foi inaugurado em 2017, projeto de Rodrigo Errázuriz (Figura 4.19), com um investimento de 8 milhões de dólares, o novo edifício permite atender 6 mil passageiros de dois grandes navios de cruzeiros simultaneamente de embarque e desembarque. O contrato de concessão dado a *Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A.* para a operação do terminal de passageiros foi finalizado em 2020, desta forma o terminal se encontra operado pela Empresa Portuaria de Valparaíso (PUERTO VALPARAÍSO, 2020). O terminal trata-se de um projeto no qual define seu desenho como resposta às altas exigências dos terminais

internacionais, e que funciona ao mesmo tempo como um centro cultural totalmente flexível em épocas de não temporada de cruzeiros. Entretanto, torna-se claro na análise territorial a falta de infraestrutura para os turistas que chegam ao terminal diante da relação urbana com sua borda costeira, impactada por duas barreiras, a Av. Errázuriz, de alto fluxo e pouca caminhabilidade de pedestres e, a linha de metrô, que acompanha toda a borda do Porto.

**Figura 4.19 – Terminal de passageiros do Porto de Valparaíso**



Novo Terminal de Passageiros – Relação entre a Av. Errázuriz e a linha de metrô (Estação Francia). Fonte: Disponível em: <https://rvl.uv.cl/templates/yootheme/cache/20180109vtp-64c33399.jpeg>. Acesso em: 25 jan. 2020.

#### **4. Muelle Barón – Projeto Puerto Barón**

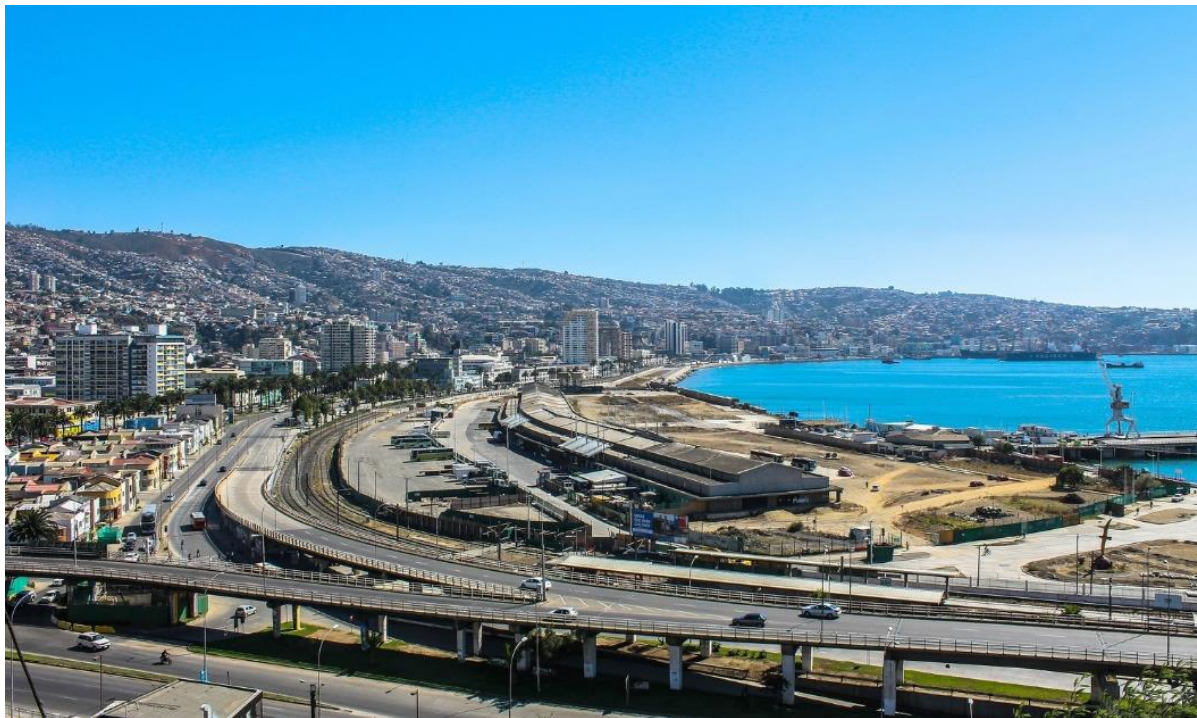
O antigo Muelle *Barón* foi um setor de motor da indústria ferroviária do país durante parte do século XIX e XX, tais áreas foram sendo abandonadas com o tempo e nos últimos anos, a área tem se transformado em um espaço de caráter público. Em 2018, o MINVU (*Ministerio de Vivienda y Urbanismo*) criou o concurso de ideias “*Paseo del Mar*”, com o intuito de criar uma discussão de ideias e projetos para esse setor. O projeto ganhador do concurso foi o “*Parque Barón*”, proposta da equipe *Taller Ciudad-Puerto*<sup>56</sup>, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Chile. Atualmente o setor está em obras para a adequação do projeto de renovação *Puerto Barón*, contando com uma área de 11 hectares, destinado à recuperação da

---

<sup>56</sup> *Taller Ciudad-Puerto*, equipe conformada por 35 pessoas, liderada pelo arquiteto Alberto Texido Zlatar (U. Chile) e mais 26 alunos da universidade.

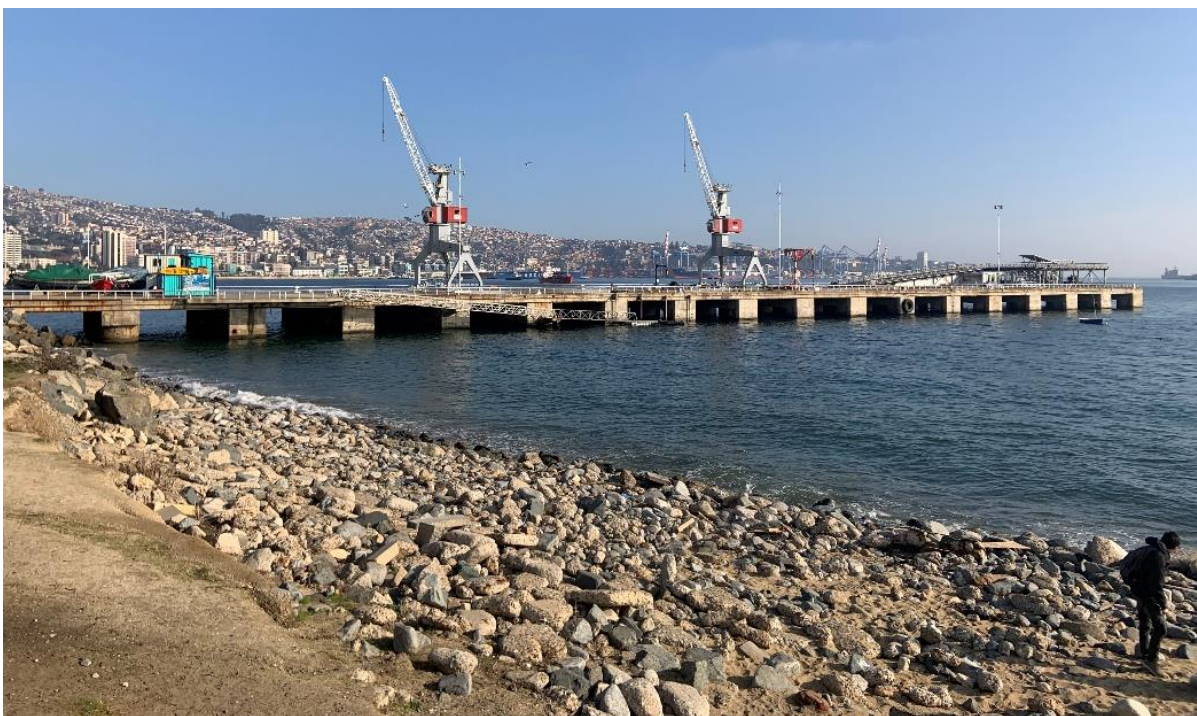
borda mar de Valparaíso, além da instalação de uma infraestrutura de parque de uso turístico, cultural e comercial, consolidando a integração cidade-porto.

**Figura 4.20 – Puerto Barón: Relação Porto-Cidade**



*Muelle Barón* - Área do projeto *Puerto Barón*, antiga área industrial junto ao edifício *Simón Bolívar*. Fonte: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/910455/el-proyecto-ganador-de-paseo-del-mar-en-muelle-baron-que-transformara-el-borde-costero-de-valparaiso>. Acesso em: 25 jan. 2020.

**Figura 4.21 – Puerto Barón: Vista do Muelle Barón**



*Muelle Barón*, atualmente em reforma, para as obras do Projeto *Puerto Barón*. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

O projeto foi adaptado pelo MINVU, e se encontra em obras desde abril de 2021, atualmente está sem previsão para a finalização do projeto (MINVU, 2022). Nas análises territoriais pode-se verificar a ruptura urbana na qual o setor se encontra inserido, mesmo sendo uma das poucas áreas de acesso ao mar ao longo da borda costeira (Figura 4.20). Nesta área também está inserido o *Muelle Barón*, um espigão onde se pode contemplar a vista frente mar e a baía de Valparaíso (Figura 4.21).

## 5. Muelle Prat

O *Muelle Prat* é um passeio público (Figura 4.22), uma das poucas áreas de acesso do público a frente marítima, o local serve como espaço para feiras de artesanatos e serviços de passeios de barcos, além de recuperar a relação cidade-porto, e possibilitar o contato das pessoas com as atividades portuárias. A Figura 4.22 demonstra a relação das pessoas com o espaço público do *Muelle Prat*, além de ser um espaço que caracteriza a interligação do eixo histórico com a borda costeira de Valparaíso.

**Figura 4.22 – Muelle Prat, Eixo Histórico**



Muelle Prat, com vista ao fundo do eixo histórico de Valparaíso - Praça Sotomayor e o edifício Armada de Chile.  
Fonte: Fotografia do Autor (2019).

## 6. ZEAL - Zona de Extensão de Apoio Logístico

Área Total: 29 hectares.

Início das operações: maio de 2008.

Prazo de Concessão: 30 anos.

Figura 4.23 – ZEAL, Porto de Valparaíso



Fonte: Puerto Valparaíso (2022). Disponível em: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/galeria>. Acesso em: 25 jan. 2022.

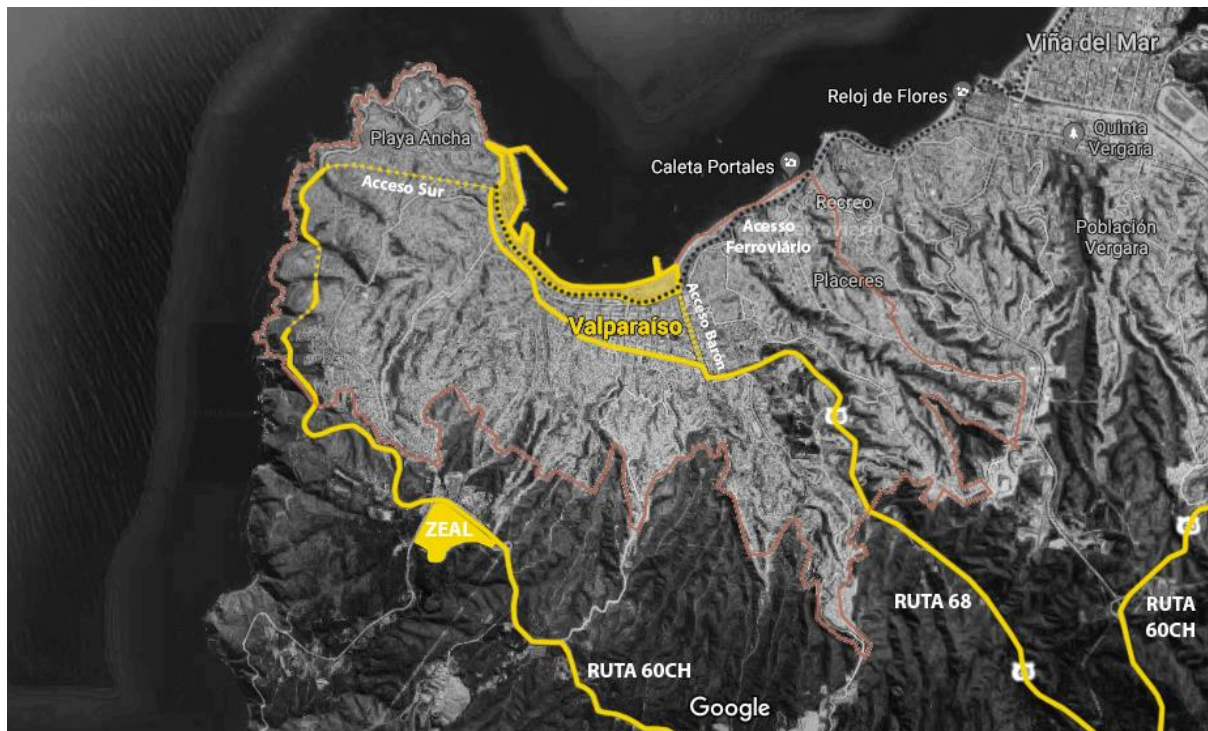
A ZEAL (Zona de Extensão de Apoio Logístico), porta de entrada e saída do Porto, onde se controla e coordena o fluxo de caminhões que circulam pela rota 60CH em direção ao Porto de Valparaíso (Figura 4.23). A coordenação é realizada através do *Port Community System* do Porto de Valparaíso (SILOGPORT). Na ZEAL é onde são feitas todas as verificações documentais e inspeções dos serviços públicos, além de possuir uma área de serviço de valor agregado para cargas (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

Em relação aos acessos e a estruturação do porto frente ao território, viabiliza-se uma rede de interconexões portuárias que dão suporte a logística do Porto de Valparaíso (Figura 4.24). Dentre os principais acessos estruturam-se o *Acceso Sur (Ruta 60CH)* e o *Acceso Barón (Ruta 68)*.

1. **Acceso Sur:** também conhecido como Caminho “*La Pólvora*”, essa rota liga a ZEAL com os terminais do Porto de Valparaíso (11, 6 km). Esse novo acesso, mais moderno e eficiente, conta com 3 viadutos (*La Fábrica; Las Lúcumas e Acceso Puerto*) e 3 túneis,

Túnel 1 (2.138 metros de comprimento), Túnel 2 (308 metros de comprimento) e Túnel 3 (437 metros de comprimento) (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

**Figura 4.24 – Estruturação e acessos do Porto de Valparaíso**



Fonte: Elaboração Própria com base em Google Earth (2021).

A construção desta rota, inaugurada em 2008, foi estruturada para uma modernização logística ao acesso de carga, diminuído cerca de 500.000 caminhões/ano atravessando a cidade de Valparaíso, diminuindo questões como congestionamento, contaminação e aumento da segurança viária (PUERTO VALPARAÍSO, 2022). A Figura 4.25, demonstra a relação do transporte de carga portuária, onde estrutura-se uma logística de acessos, para que as cargas cheguem ao porto e já sejam distribuídas pelo túnel do *Acceso Sur*, não necessitando passar por dentro da cidade.

- 2. Acceso Barón:** acesso alternativo para caminhões com cargas superdimensionadas e cargas especiais que não podem se utilizar do *Acceso Sur*. Esse acesso ocorre através da *Ruta 68*, no qual desemboca por um túnel na Av. Argentina no setor *Barón*.

A região onde desemboca o *Acceso Barón* é conformada por diversas barreiras, tanto em relação a linha férrea e ao metrô, quanto em relação aos viadutos de acesso a essa região. Atualmente, como já mencionado, a região está passando por um processo de renovação por conta dos projetos de modernização e principalmente pelo projeto do *Puerto Barón* (Figura 4.26).

**Figura 4.25 – Acceso Sur, Porto de Valparaíso**



*Acceso Sur* do Porto de Valparaíso, fotografia tirado do *Paseo 21 de Mayo* de Valparaíso. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

**Figura 4.26 – Acceso Barón, Porto de Valparaíso**



*Acceso Barón*, região caracterizada por diversas barreiras e áreas degradadas. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

Além dos acessos rodoviários, a estruturação logística do Porto de Valparaíso também ocorre através do sistema ferroviário de cargas, administrado pela *Empresa de los Ferrocarriles del*

*Estado* (EFE). A rede ferroviária de acesso ao porto chega por Viña del Mar, pela área da borda costeira até o *Setor Barón*, neste local além da linha principal de via dupla, existe uma linha específica para trens de carga (*La Vieja*) que chega até ao porto. Entretanto, essa dupla via existente só pode ser utilizada nos períodos noturnos, devido ao sistema de transporte de passageiros, Metrô de Valparaíso, que não permite o transporte de cargas durante o horário de suas operações (PUERTO VALPARAÍSO, 2020).

O Metrô de Valparaíso foi inaugurado em 2005, utilizando desta mesma infraestrutura, e é operado pelo *Metro Regional de Valparaíso S.A.*, filial da EFE. O sistema de transporte é conhecido como Merval, no qual circula pela borda costeira de Valparaíso e interliga ao sistema metropolitano de transporte da *Gran Valparaíso*, conectando as comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana e Limache, com 43 km de extensão e 20 estações. As estações de Valparaíso são divididas em *Puerto*, *Bellavista*, *Francia*, *Barón* (Figura 4.27) e *Portales*.

**Figura 4.27 – Metrô de Valparaíso: Estação *Barón***



Metrô de Valparaíso, fotografia tirada de dentro da estação *Barón*. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

De acordo com o atual funcionamento do sistema ferroviário de cargas, o Puerto Valparaíso (2020) afirma que:

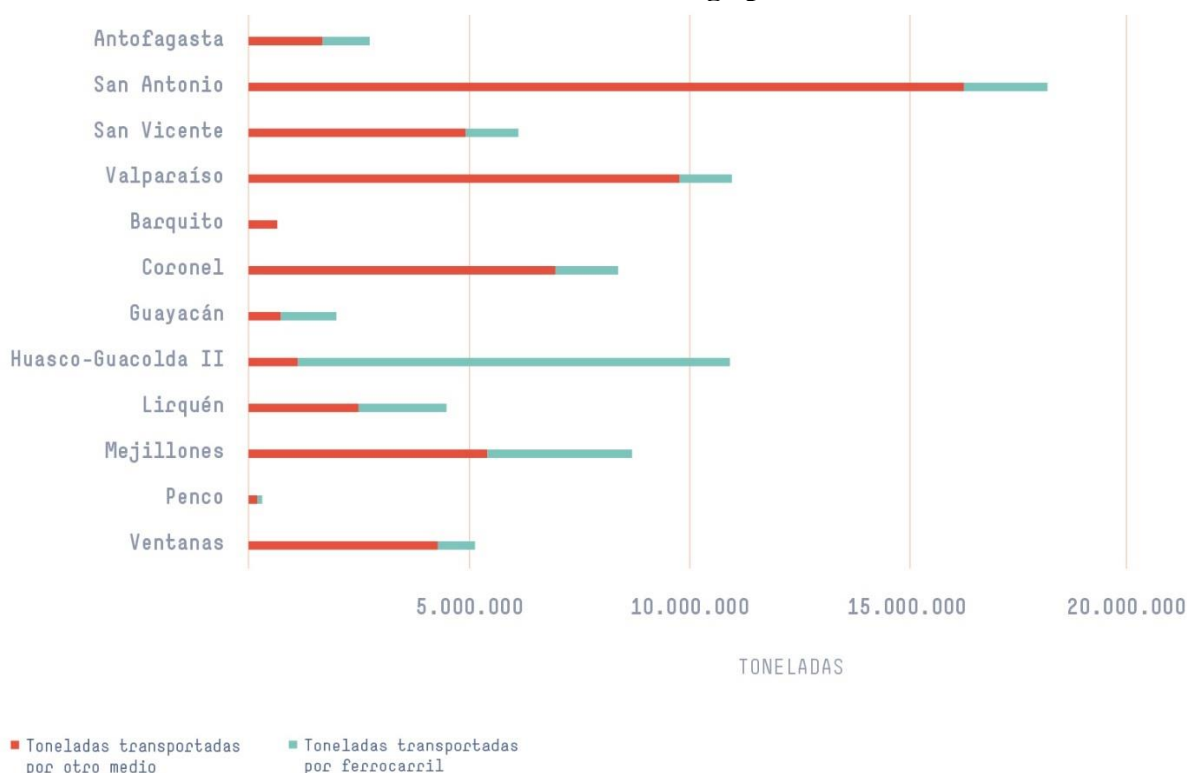
O Terminal 1 (TPS) conta com o acesso ferroviário até o interior de suas instalações, mas não é possível realizar atividades ferroviárias e transferências



de cargas associadas. O *layout* do pátio de contêineres tem as linhas ferroviárias cobertas de contêineres e, por outro lado, o comprimento do trem interrompe as atividades normais de transferências de cargas nas áreas de *stacking* do terminal. (...) O Terminal 2 apesar de contar com dois os acessos ferroviários que poderiam prestar serviços ao porto, estes têm dado resultados muito pouco eficientes por causa do pouco espaço de operação disponível para o adequado funcionamento do Terminal 2 e o acesso dos caminhões desde a ZEAL (PUERTO VALPARAÍSO, 2020, p. 43, tradução nossa).<sup>57</sup>

De acordo com dados da Camport (2019b) e CChC (2018), analisa-se que o volume de cargas transferidas pelo modo ferroviário ainda é muito baixo e pouco investido pelo Chile, cerca de 10% do transporte de cargas é feito através desse modo (Gráfico 4.2). Desse total de carga ferroviária realizada no Chile, 68% são de granel sólido, 14,4% de granel líquido, 13,1% de carga fracionada e apenas 4,4% de carga de contêineres (CChC, 2018).

**Gráfico 4.2 – Modo ferroviário em carga portuária no Chile**



Fonte: CChC (2018).

<sup>57</sup> *El Terminal 1 de TPS, cuenta con acceso ferroviario hasta el interior de sus instalaciones, pero no es posible realizar actividades ferroviarias, y menos transferencias de cargas asociadas. El layout del Patio de Contenedores tiene tapadas con contenedores las líneas férreas y por otra, el largo del tren interrumpe las actividades normales de transferencia de cargas en las áreas de stacking del terminal. (...) El Terminal 2 a pesar de que cuenta con dos accesos ferroviarios que podrían proporcionar servicios al puerto estos han resultado muy poco eficientes por el poco espacio de operación disponible para el adecuado funcionamiento del Terminal 2 y el acceso de los camiones desde la ZEAL (PUERTO VALPARAÍSO, 2020, p. 43).*

Segundo Campport (2019b), “O atual estado das vias férreas para o transporte de carga constitui uma limitação para o aproveitamento das potencialidades de transporte por parte das empresas operadoras” (CAMPORT, 2019b, p. 3, tradução nossa).<sup>58</sup> Deste modo, o planejamento para o aumento de transporte de cargas pelo modo ferroviário, deve-se atentar a três âmbitos: o estado da via, a regulação frente ao transporte de carga (incluindo tarifações), além de considerar um elo de coordenação com o transporte rodoviário.

De acordo com a EFE Chile (2022), o transporte de contêineres representa o maior potencial de crescimento nos próximos 10 anos, onde atualmente representa 5% da carga movimentada em sua malha ferroviária, sobretudo entre a região metropolitana e os portos da região central (EFE CHILE, 2022).

Ao longo dos anos, tem se discutido sobre a proposta de trem de alta velocidade entre Santiago e Valparaíso, que traria como objetivo a conexão da Área Metropolitana de Santiago com a Região de Valparaíso. O projeto de trem rápido Valparaíso-Santiago é um aporte para a conexão regional, que inclui tanto o transporte de passageiros como o transporte de cargas, que ligaria os dois principais portos, San Antonio e Valparaíso.

Em 2019, o projeto esteve em discussão junto ao Ministério de Obras Públicas (MOP) com duas propostas de projetos (Figura 4.28). O primeiro, da empresa TVS de capital chinês no qual projeta uma linha férrea de 132 km, tendo sido admitido a tramitação em concessões do MOP, contempla um investimento de US\$ 2.400 milhões. Esse projeto também implica em um traçado de 98 km até San Antonio, com fim de transferir cargas portuárias (LA TERCERA, 2019).

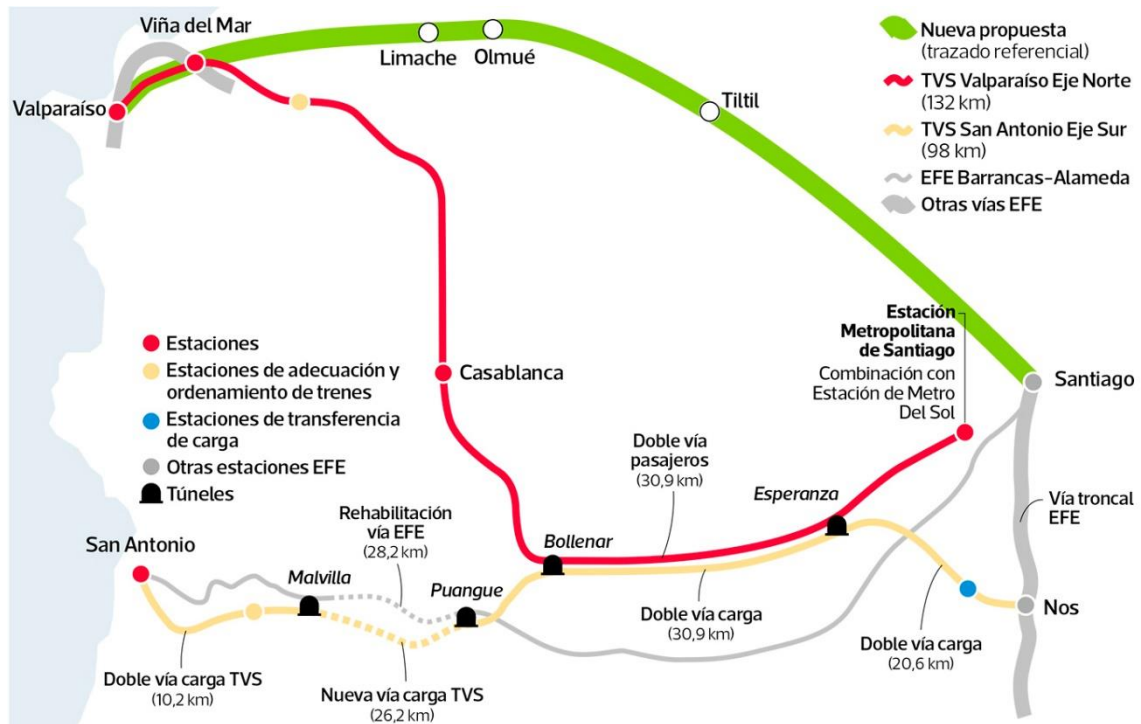
O segundo projeto, das empresas Agunsa, FCC e Talgo, contempla o traçado para Valparaíso, mas partindo do norte de Santiago e se dirige a costa por Olmué, obtendo um investimento de US\$ 1.400 milhões (LA TERCERA, 2019).

Devido a pandemia do covid-19 os projetos foram congelados, entretanto estão em discussão de estudos de avaliação e comparação das duas propostas, mas atualmente ainda não estão incluídos na carteira da *Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas* (MOP).

---

<sup>58</sup>“El actual estado de las vias férreas para el transporte de carga constituye una limitación para el aprovechamiento de las potencialidades de transporte por parte de las empresas operadoras” (CAMPORT, 2019b, p. 3).

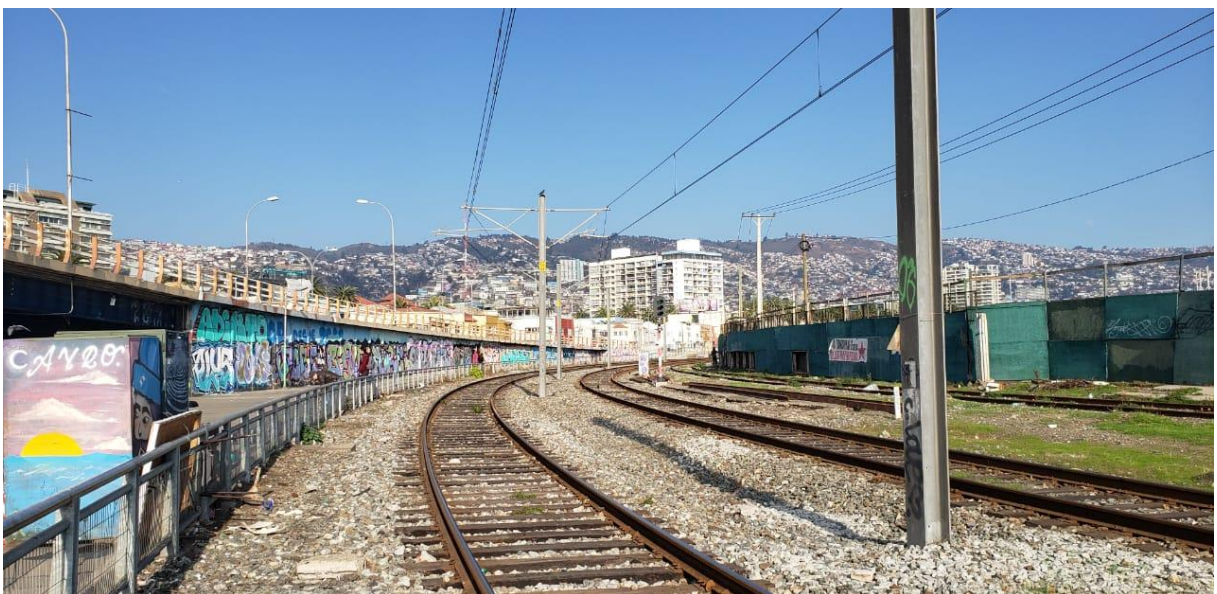
**Figura 4.28 – Propostas para o projeto do trem Valparaíso – Santiago**



Fonte: La Tercera (2019). Disponível em: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/mop-efe-firman-mandato-da-inicio-proyecto-construir-tren-santiago-valparaiso/682747/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

Valparaíso, assim como os outros portos chilenos, necessitam de investimentos de nível nacional para que a logística ferroviária possa ser um modo complementar de transferências de cargas, investindo na multimodalidade de conexões territoriais para melhoria das infraestruturas portuárias (Figura 4.29).

**Figura 4.29 – Linha férrea do Porto de Valparaíso, transporte de passageiros e cargas**

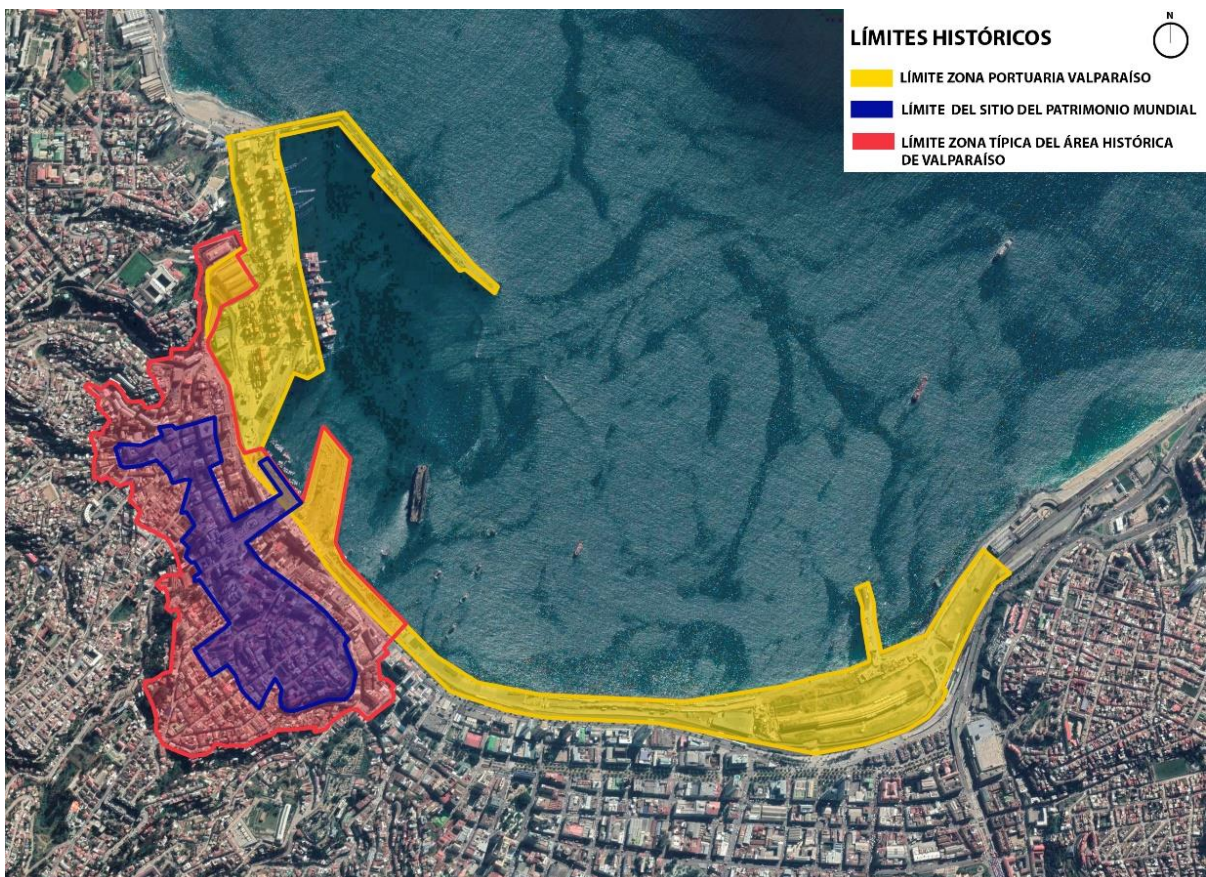


Sistema ferroviário de transporte de cargas e passageiros do porto – Setor Barón. Falta de infraestrutura, conservação e se tornando uma barreira entre a cidade e sua frente marítima. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

#### 4.5 Planos e Projetos de Modernização do Porto de Valparaíso

O caso de Valparaíso se caracteriza por ser uma escala patrimonial e territorial de relevância, em decorrência de seu protagonismo frente aos aspectos da zona costeira que tem se desenvolvido no território chileno. Valparaíso em 2003 foi declarado Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, a delimitação denominada como “*Zona Típica del Área Histórica de Valparaíso*” regida pelo *Consejo de Monumentos Nacionales* é caracterizada por uma extensa zona de valor patrimonial local, declarada como “*Zona de Conservación Histórica pelo Plan Regulador Comunal*” (Figura 4.30), no artigo nº 60 da *Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza Territorial* (CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES DE CHILE, 2001).

**Figura 4.30 – Limites históricos em Valparaíso (UNESCO)**



Fonte: Elaboração Própria com base em Google Earth (2021).

Entretanto, o que se percebe é que a área portuária, no qual encontra-se caracterizada por diversas infraestruturas que fomentam historicamente o auge de Valparaíso durante o século XIX e XX, não entram na delimitação do polígono proposto para a proteção, incluindo somente

a área do *Muelle Prat* e do Terminal 2. A Figura 4.31 demonstra a *Praça Sotomayor*, eixo histórico de ligação com o Porto e, que faz parte da área histórica delimitada pela UNESCO/Municipalidade de Valparaíso.

A escassa representação de bens portuários na nominação de proteção, não se explica o desconhecimento do valor patrimonial dessas instalações industriais e ferroviárias do Porto, na verdade se pretendia deixar fora da área de patrimônio mundial, todo o setor que se tinha interesse em expandir o futuro Porto de Valparaíso (QUINTANA; DÍAZ, 2015, p. 44).

**Figura 4.31 – Praça Sotomayor, Eixo Histórico**



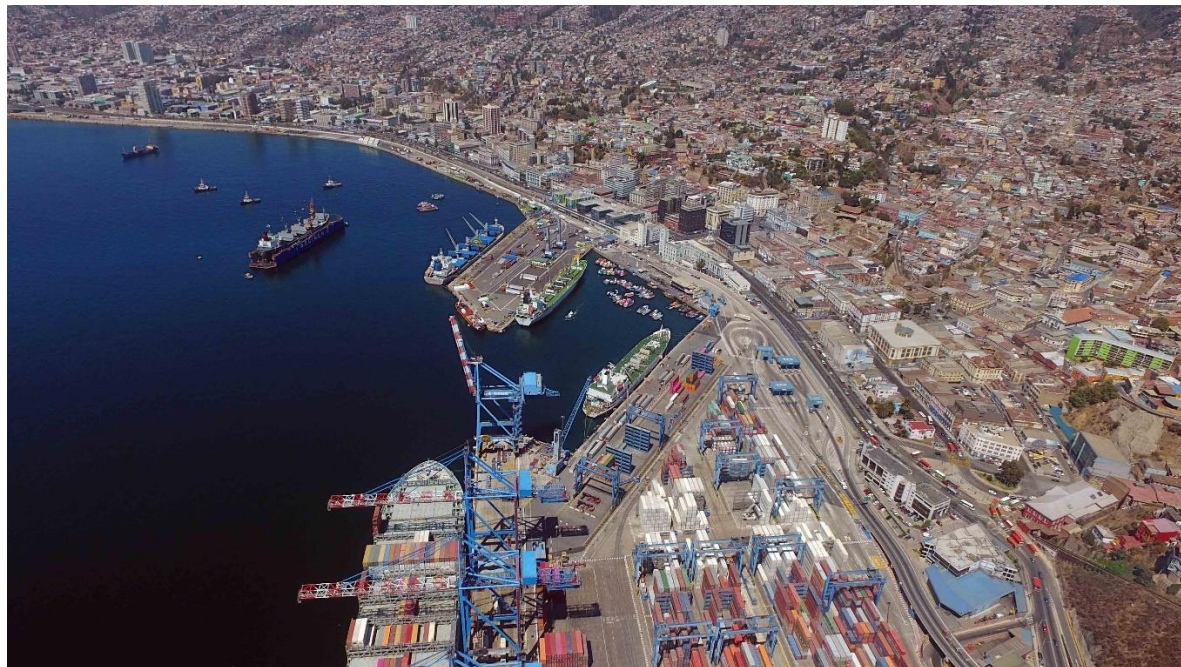
*Praça Sotomayor*, fotografia tirada do Monumento a los *Héroes de Iquique*, vista para a Armada de Chile.  
Fonte: Fotografia do Autor (2019).

Sua importância é pelo conflito da ocupação da costa, sendo impactada pelo acúmulo frente mar de contêineres e de operadoras portuárias, caracterizando erroneamente os aspectos morfológicos, paisagísticos e geográficos do local, a ruptura está presente junto a grandes barreiras de controle do território. Desta forma, tal debate trata de apontar a supervalorização existente diante do favoritismo territorial e do crescimento das lógicas portuárias internacionais que estão presentes no Porto de Valparaíso.

A zona costeira chilena tem se tornado cenário de polêmicas pela variedade de vazios normativos, sobreposições ou pelas intervenções de análise escassa que, por outra parte, evidenciam as dificuldades administrativas e o vínculo com os questionados e fracos instrumentos de planificação territorial vigentes ou a serem implementados. “Quais são as barreiras institucionais, ideológicas e técnicas que impossibilitam conquistar uma frente marítima urbana e portuária com capacidade efetiva para compatibilizar interesses e integrar atividades através de uma visão consensual?” (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 71, tradução nossa).<sup>59</sup>

O processo de modernização da infraestrutura do Porto de Valparaíso tem provocado diversas polêmicas ao longo dos últimos anos, desde a lógica da eficiência portuária com relação ao Porto de San Antonio em termos de produtividade, até o contexto de patrimônio que existe na cidade de Valparaíso. A importância desses projetos e o nível de impacto na zona costeira não se aplica à total autonomia e falta de diálogo entre os instrumentos de planejamento territorial, a empresa portuária e os governantes da cidade. Uma visão de cidade que, historicamente, esteve ocupada por sua relação com a zona costeira marítima e a atividade portuária, que deu origem à cidade, mas que separa e altera a escala urbana para se tornar um espaço competitivo para as demandas de cargas (Figura 4.32).

**Figura 4.32 – Vista aérea do Porto de Valparaíso, relação Cidade-Porto**



Fonte: Puerto Valparaíso (2022). Disponível em: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/galeria>. Acesso em: 2 fev. 2022.

<sup>59</sup> *La zona costera chilena se ha tornado en escenario de polémicas por la variedad de vacíos normativos, superposiciones o por las intervenciones de escaso análisis que, por otra parte, evidencian las dificultades administrativas y el vínculo con los cuestionados y débiles instrumentos de planificación territorial vigentes o implementables. “¿Cuáles son las barreras institucionales, ideológicas y técnicas que imposibilitan lograr un frente marítimo urbano y portuario con capacidad efectiva para compatibilizar intereses e integrar actividades a través de una visión consensuada?” (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 71).*

O Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso (PDPV), projeto criado pela Empresa Portuária de Valparaíso fomenta a questão de se manter como “porto principal chileno” buscando dar respostas às necessidades de crescimento do porto e, respondendo às exigências do comércio exterior e transferências de cargas (PUERTO VALPARAÍSO, 2022). O debate em frente ao projeto de ampliação da empresa portuária iniciou-se a cerca de dez anos, em 2012, com a ampliação e construção de novos terminais portuários. O projeto contava com três principais eixos de infraestrutura (Figura 4.33):

### **1. Projeto Terminal San Mateo:**

Projeto de extensão da zona 3 e reforço nas zonas 4 e 5. Extensão da zona 3, correspondendo a ampliação em 120 m (de 620 m passando a 740 m), permitindo a atracação simultânea de dois navios *Post-Panamax* (PUERTO VALPARAÍSO, 2022). O projeto tinha uma estimativa de US\$ 510 milhões, com capacidade para 5,9 milhões de toneladas/ano.

### **2. Projeto PGE Yolanda:**

*Puerto de Gran Escala*, no setor Yolanda, construído para que seja um terminal portuário de grandes dimensões, para a atracação de 3 navios *Post-Panamax*. Estudos preliminares estimavam um investimento de US\$ 1.800 milhões e uma capacidade de 24 milhões de toneladas/ano. O elemento central na construção deste terminal é o projeto de Acesso *Cabritería*, tanto para o acesso de caminhões que ingressam diretamente ao terminal, como também para uma nova via de acesso à cidade para desobstruir os outros acessos a Valparaíso e ao porto (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

### **3. Ampliação do Terminal 2 (T2):**

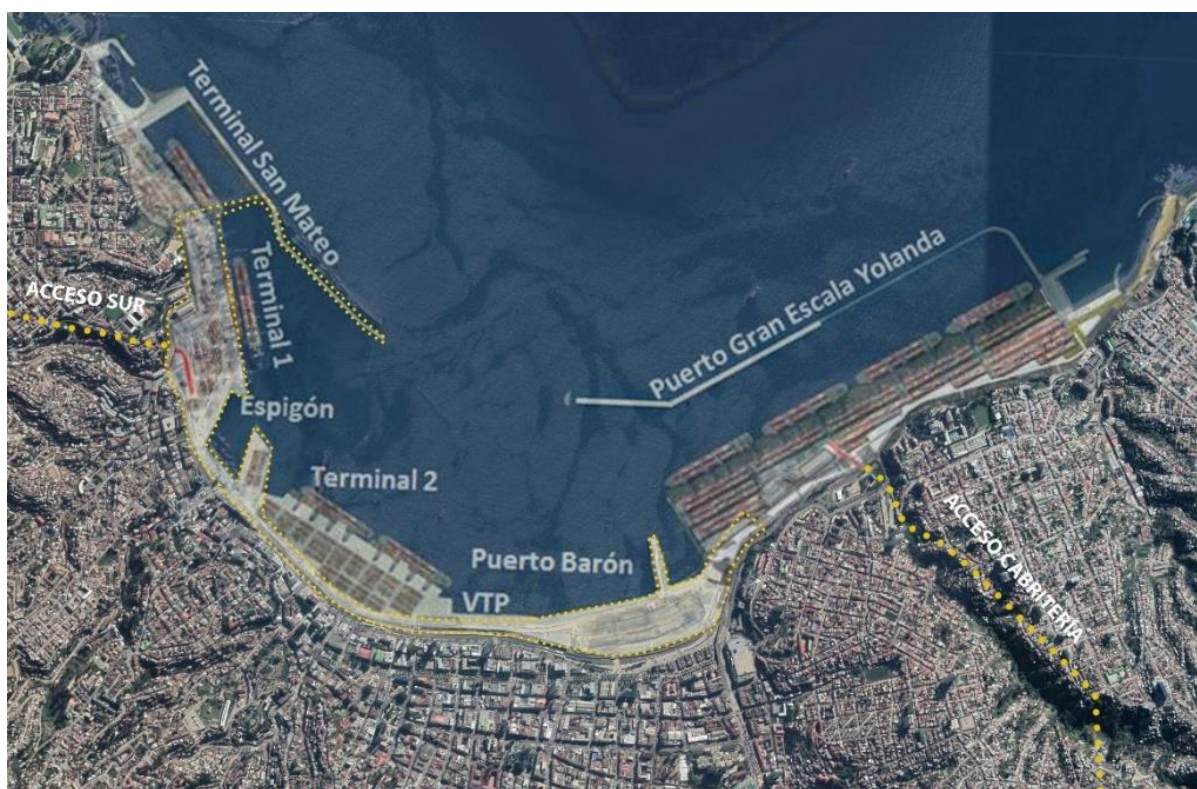
Novo Terminal de Contêineres, denominado de Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL), no qual teria uma capacidade de transferência estimada em 1 milhão de TEUS, tendo uma frente de atracagem de 725 metros e uma área de respaldo de 9,1 hectares adicionais, permitindo a atracação de 2 navios *Post-Panamax*, além da recuperação operativa do atual *Espigón*, com um investimento de cerca de US\$ 500 milhões (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

Sem dúvidas, a ampliação do Terminal 2 (T2) é o projeto de maiores críticas em relação à modernização portuária de Valparaíso, sobretudo por impactar a paisagem urbana da zona

histórica e patrimonial, além de “rejeitar” a relação cidade-porto em um ponto onde aconteceu o desenvolvimento urbano da cidade portuária de Valparaíso.

O projeto proposto era, a priori, incompreensível devido à decisão dos técnicos portuários de construir um muro de contêineres em frente à área patrimonial, impedindo o contato entre a cidade e o mar. Começaram a ressoar as perguntas sobre o impacto de um projeto que previa apenas a movimentação de contêineres, mas que, surpreendentemente, de um ponto de vista de engenharia extremamente limitado, esqueceu a multidimensionalidade do desenho urbano: a cidade tornou-se um apêndice do porto. Dúvidas sobre a ausência da cidade na análise levantaram a exigência de um debate destinado a agregar mais variáveis do que aquelas consideradas do ponto de vista da autoridade (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 91, tradução nossa).<sup>60</sup>

**Figura 4.33 – Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso**



Fonte: Elaboração Própria com base em Google Earth (2021).

<sup>60</sup> *El diseño propuesto era, a priori, incomprensible por la decisión de los técnicos del puerto de levantar un muro de contenedores frente a la zona patrimonial, impidiendo el contacto de la ciudad con el mar. Comenzaron a resonar las preguntas sobre el impacto de un diseño que sólo había previsto el movimiento de contenedores pero que, sorprendentemente, bajo una óptica ingenieril sumamente limitada, olvidaba la multidimensionalidad del diseño urbano: la ciudad pasaba a ser un apéndice del puerto. Las dudas sobre la ausencia de la ciudad en el análisis planteaban la exigencia de un debate destinado a agregar más variables que las consideradas desde el punto de vista de la autoridad. Además del impacto visual, de la negación del borde marítimo a la ciudad, de la depreciación del suelo y de la degradación predecible, asoman otras problemáticas de índole técnico igualmente complejas (TEXIDO *et al.*, 2016, p. 91).*

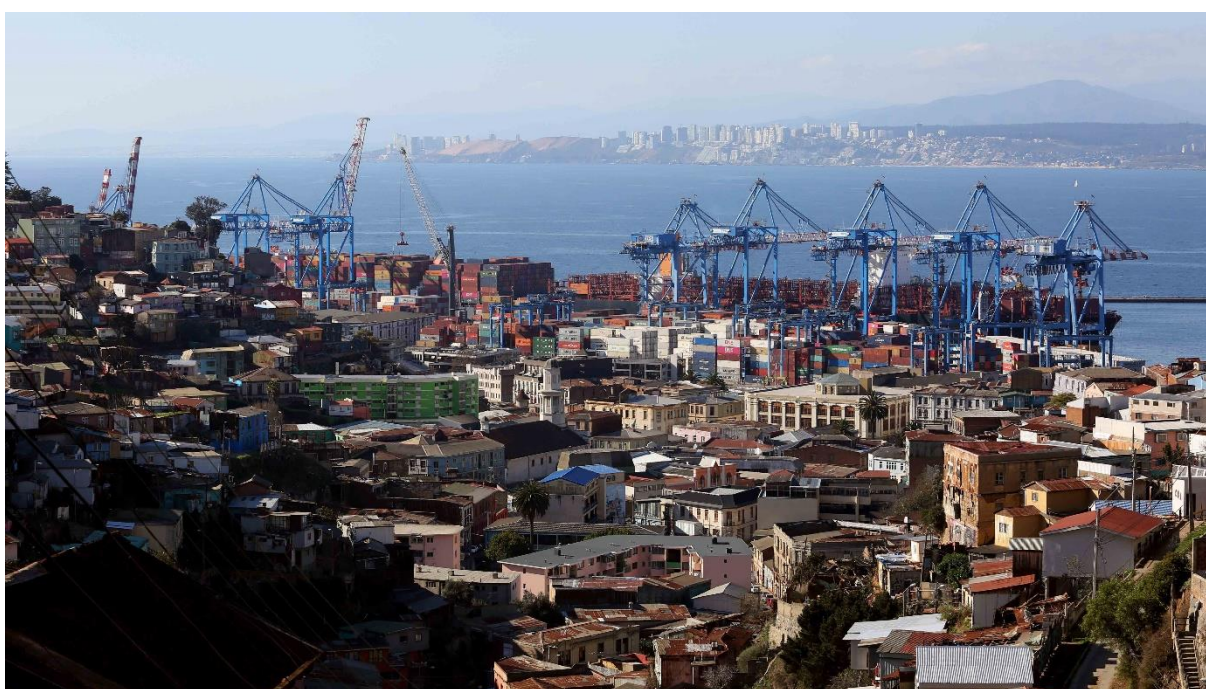


Além da modernização dos terminais, o projeto contava também com o melhoramento da acessibilidade do Porto de Valparaíso. O setor de saída do viaduto *Acceso Sur*, com a construção de um novo viaduto com a finalidade de reduzir o congestionamento da infraestrutura logística do porto. Setor *Muelle Prat*, com a construção de um novo acesso rebaixado para caminhões, para um melhor acesso aos pedestres. O projeto de melhoramento de acessibilidade é determinante para o futuro crescimento dos terminais, com um investimento de US\$ 36 milhões (PUERTO VALPARAÍSO, 2022).

Desde a decisão do Estado do Chile de modernizar a infraestrutura da frente marítima da cidade de Valparaíso, o Plano de Desenvolvimento do Porto tem causado diversas polêmicas, desde a lógica da eficiência portuária até repetidas advertências realizadas pela UNESCO, diante do contexto de patrimônio.

As modernizações a frente do novo Terminal 2 afrontam questões de paisagem urbana cada vez mais afetadas pelas novas logísticas portuárias, manifestando a preocupação por riscos do entorno, dada a localização, a proporção e a disposição no centro da baía do porto (Figura 4.34). Pretende-se formar um muro de contêineres com cerca de oito andares entre a costa e a Área de Patrimônio Mundial declarada pela UNESCO, impedindo o contato da cidade com o mar (QUINTANA; DÍAZ, 2015).

**Figura 4.34 – Cidade x Área Portuária x Baía de Valparaíso**



Fonte: Puerto Valparaíso (2022). Disponível em: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/galeria>. Acesso em: 2 fev. 2022.

Dentre todas as variantes em relação à paisagem urbana, somam-se questões de nível técnico mais complexas, que não batem com a lógica de desenvolvimento deste plano. Primeiro em relação a localização da ampliação do Terminal 2, que não possui uma proteção adequada do molhe de abrigo para sua operação, evitando que fique exposto às águas desabrigadas do mar – tal investimento não condiz com o que deveria ser realizado no local. Segundo as dificuldades de acesso na saída do túnel do *Acceso Sur*, no qual obriga a passagem de caminhões por dentro do *Muelle Prat* (Figura 4.35), área destinada a um passeio público e de contato das pessoas com a frente marítima de Valparaíso. Terceiro, em relação a ruptura da cidade com sua frente marítima. Além de diversas outras vertentes, como o risco de tsunamis sobre os contêineres – sobretudo diante dos impactos climáticos nas zonas costeiras –, a obstrução de vias de escapes de pessoas, entre outros (TEXIDO *et. al.*, 2016).

**Figura 4.35 – Área de trânsito de caminhões, T1 e T2**



Acesso logístico do T1 (direita) e T2 (esquerdo), área de trânsito de caminhões que corta o eixo histórico com sua frente marítima e a área do *Muelle Prat*. Ao fundo, edifício do *Servicio Nacional de Aduanas*. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

Tais evidências demonstram que os impactos causados pela ampliação do Terminal 2 e suas modernizações portuárias irão causar graves riscos à paisagem urbana e à escala da zona costeira de Valparaíso. Impactando nas relações visuais de sua frente marítima e nas interações

das pessoas com o mar, questionando o que se tem explorado em diversos outros projetos de renovação urbana e estudos sobre a relação cidade-porto em outras partes do mundo. Essa anulação da convivência urbana demonstra a carência da sensibilidade com o centro histórico e seu funcionamento, supondo desta forma, uma alteração drástica e irreversível da morfologia costeira de Valparaíso. A exclusão definitiva da cidade com sua frente marítima, deve abarcar grandes consequências em sua relação histórica com o entorno urbano e como patrimônio da humanidade (Figura 4.36).

**Figura 4.36 – Muelle Prat, área de caráter público**



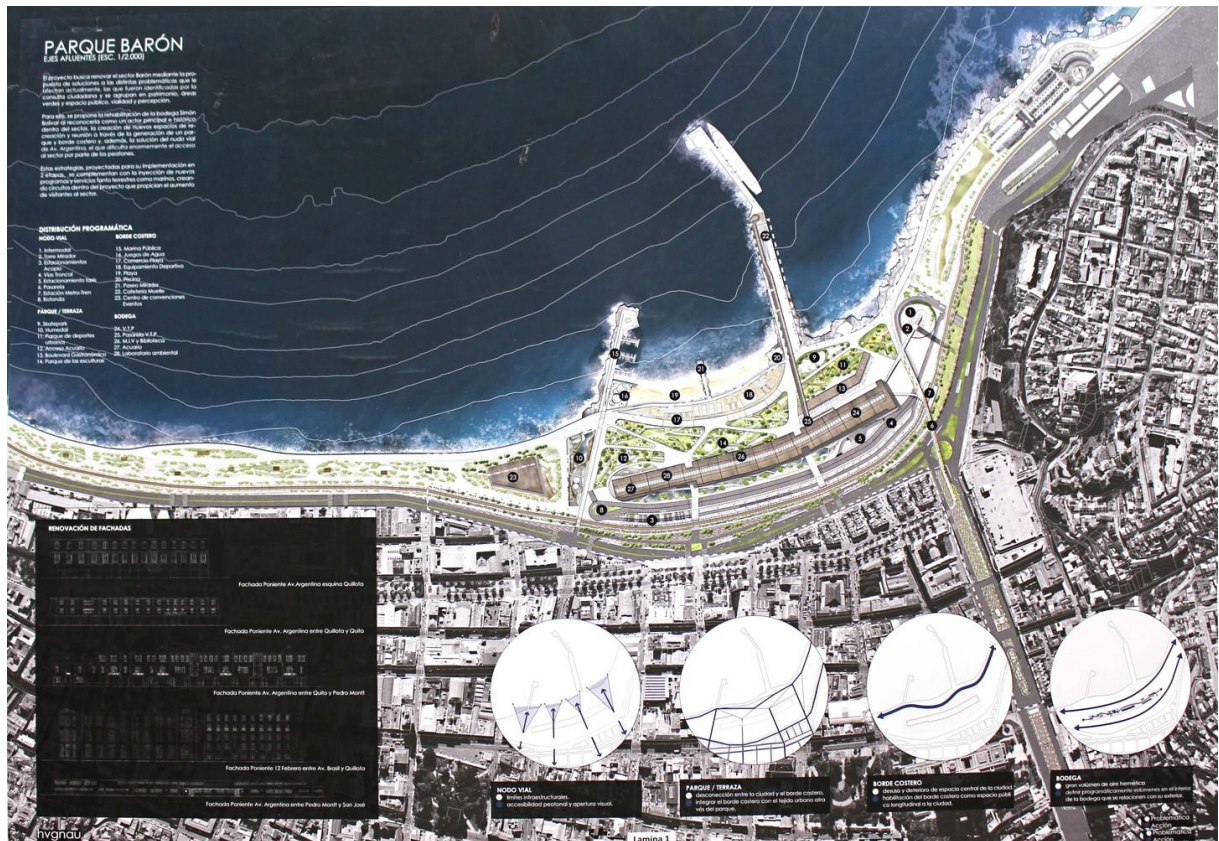
*Muelle Prat*, área de caráter público, uma das poucas áreas que possuem relação com a frente marítima de Valparaíso. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

Após tantas críticas em relação às modernizações portuárias de Valparaíso, sobretudo pelos motivos apontados até aqui, pode-se analisar que outros projetos acabaram sobrepondo ao debate frente aos desafios da reestruturação da zona costeira de Valparaíso. Um desses projetos, como já citado anteriormente, foi o projeto para o setor *Barón*, ocorrido em 2018, através de um concurso de ideias proposto para a área, que por muitos anos discutia-se sobre a possibilidade de um shopping center no local (*Mall Barón*). O concurso tinha o objetivo de

trazer novas propostas para a zona costeira, como um novo espaço público para o *Muelle Barón*, visto que tal projeto de especulação imobiliária – *Mall Barón* – já era muito criticado por diversos atores ativos em Valparaíso, sobretudo pela UNESCO que alegava que o projeto “Afetava negativamente a paisagem patrimonial” (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 99), mesmo sem se tratar da zona típica do patrimônio.

O concurso de ideias *Paseo del Mar*, teve como projeto ganhador o *Parque Barón*, proposta do *Taller Ciudad-Puerto* (U. Chile), tendo como escopo do projeto a função de injetar novos programas e equipamentos nesta área, além de reabilitar o seu principal edifício patrimonial, *Bodega Simón Bolívar*, criando um grande passeio e permeando novamente a relação com o mar (Figura 4.37). O projeto se dividia em duas etapas, primeiro na revitalização do edifício Simón Bolívar e na reorganização de uma rede de fluxos que permitiria a organização do parque, e em uma segunda etapa, a injeção de programas marítimos visando estruturar um sistema urbano marítimo.

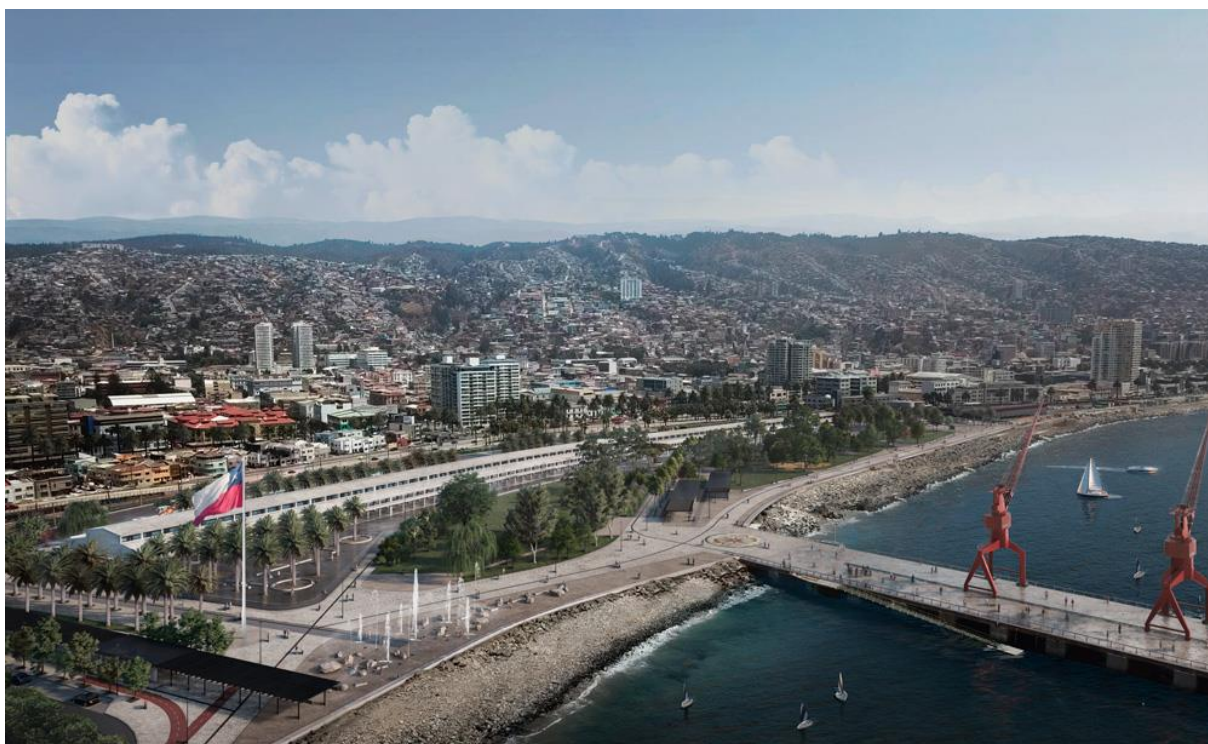
Figura 4.37 – Parque Barón, Concurso de Ideias



Fonte: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/910455/el-proyecto-ganador-de-paseo-del-mar-en-muelle-baron-que-transformara-el-borde-costero-de-valparaiso>. Acesso em: 28 jan. 2022.

O projeto que está a cargo do MINVU atualmente, não é o projeto do concurso, pois foram realizadas adaptações ao projeto ganhador, entretanto trás os princípios norteadores que é recuperar o tradicional *Setor Barón* – que se encontra em desuso atualmente – através de um grande parque urbano, que possa fomentar uma nova dinâmica com a frente marítima de Valparaíso (Figura 4.38). O projeto do *Parque Barón* conta com equipamentos náuticos, quadra esportivas, jogos infantis, praças cívicas, áreas verdes, áreas de lazer, jardins e cafeterias (MINVU, 2022).

**Figura 4.38 – Parque Barón, projeto MINVU**



Fonte: <https://www.minvu.gob.cl/parque-baron/>. Acesso em: 28 jan. 2022.

Com muitos anos de debate acerca da modernização portuária de Valparaíso, pode-se concluir que Valparaíso necessita de um porto mais eficiente, mas que sobretudo, seja compatível com a cidade. Continuar insistindo na ampliação do T2, do modo como foi projetado, é um erro para a baía de Valparaíso, para a cidade e principalmente para os portenhos.

Segundo Texido (2021), a solução das expansões portuárias chilenas deve reconhecer primeiramente sua condição sistêmica, e através disso a condição das possibilidades que cada localização pode proporcionar para o crescimento de sua infraestrutura, considerando variáveis urbanas, ambientais e sociais neste conjunto (TEXIDO, 2021).

A melhor alternativa como modernização do Porto de Valparaíso seria a sua ampliação para o sudoeste, na região de *San Mateo* (Figura 4.39), onde teria menor custo de investimento do que a ampliação do T2 e melhores viabilidades técnicas, com um desenho mais compatível à escala urbana de Valparaíso, não rompendo com a paisagem e mantendo a relação da cidade com sua frente marítima (TEXIDO, 2021).

Expansão projetada até a zona costeira de *San Mateo* e extensão do Terminal 1. Favorece uma frente abrigada mais eficiente de 1.200 metros lineares para três navios Super *Post-Panamax* de 400 metros de comprimento. Considera um canal que mantém as atividades turísticas, um cais flutuante e a pesca artesanal existente, conseguindo a liberação de mais de 2,5 km de frente marítima urbana, acessibilidade cidadã à orla (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 102, tradução nossa).<sup>61</sup>

**Figura 4.39 – Proposta Frente Porto-Cidade**



Fonte: Texido (2021).

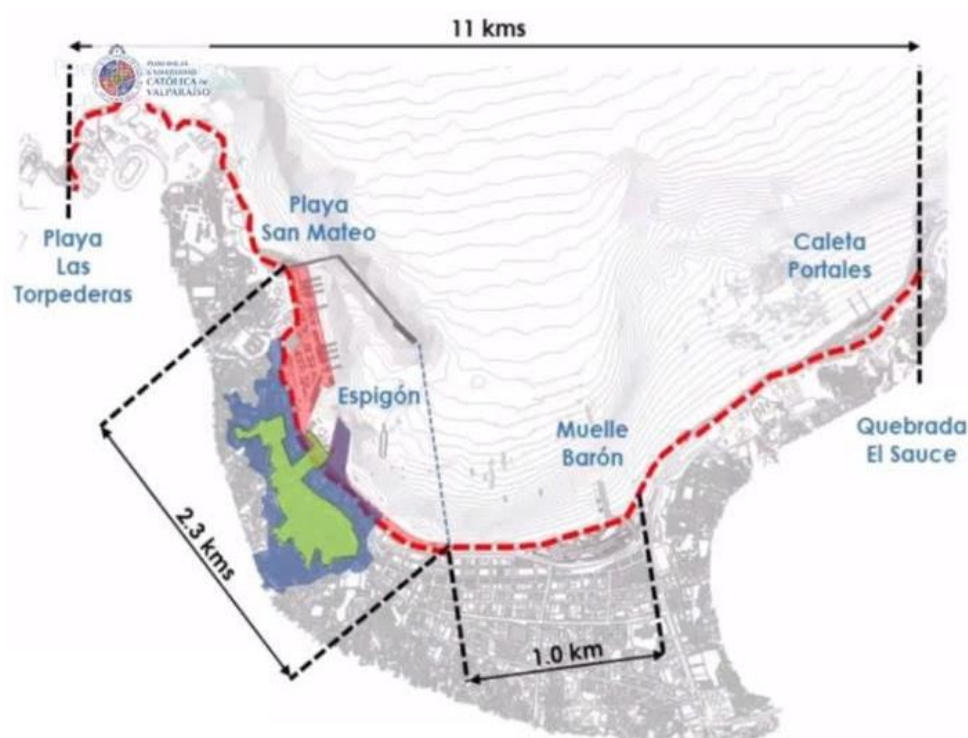
<sup>61</sup> *Expansión proyectada hacia zona costera San Mateo y Extensión del Terminal 1. Favorece frente abrigado de 1.200 metros lineales más eficiente para tres embarcaciones super post panamax de 400 metros de eslora. Considera canalizo que mantiene actividades turísticas, dique flotante y de pesca artesanal existentes, logrando la liberación de más de 2,5 kilómetros de frente marítimo urbano, accesibilidad ciudadana al borde* (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 102).

Atualmente, a Empresa Portuária de Valparaíso tem avaliado o Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso (PDPV), e desde 2021, vem trabalhando no debate acerca da modernização junto com distintos atores: setor privado, setor portuário, setor público, sociedade civil, instituições acadêmicas e organizações comunitárias. “A ampliação deve, conviver e conversar com as distintas vocações, e com o potencial uso da borda costeira” (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021, tradução nossa).<sup>62</sup>

Denominado de “Valparaíso Dialoga”, tal processo tem como objetivo identificar consensos em torno da vocação da cidade a ampliação de modernização portuária. O processo aconteceu de modo virtual, contando com o Ciclo 1 e Ciclo 2, juntamente com o apoio da *Fundación Casa de la Paz* e a colaboração da *Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*.

A Figura 4.40 demonstra a delimitação da extensão de 11 km da borda costeira de Valparaíso, trabalhada no “Valparaíso Dialoga” da EPV, entre *Quebrada El Sauce* até *Playa de las Torpederas*.

**Figura 4.40 – Delimitação dos 11 km de extensão da borda costeira de Valparaíso**



Fonte: Valparaíso Dialoga (2021).<sup>63</sup>

<sup>62</sup> “La ampliación debe, convivir y conversar con las distintas vocaciones, y con el potencial uso del borde costero” (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).

<sup>63</sup> O material “Valparaíso Dialoga” ainda não foi publicado pela Empresa Portuária de Valparaíso, será publicado no *Plan Estratégico da Borda Costeira de Valparaíso*, no decorrer de 2022. Todo o material utilizado nesta pesquisa é de caráter acadêmico, diante da participação das reuniões neste processo de discussão participativa.

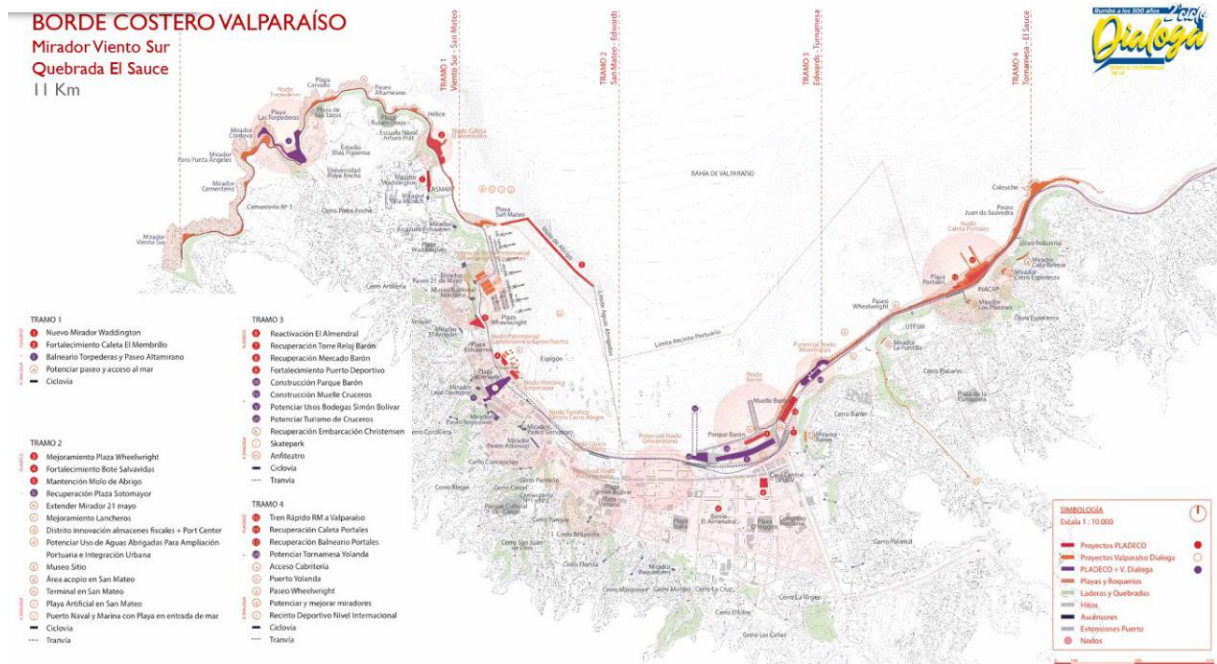
O Ciclo 1, definiu três consensos majoritários para a cidade de Valparaíso: **1.** Vocação portuária, tendo como complementar outras vocações, mas sobretudo avaliando o planejamento e a governança cidade-porto; **2.** Ampliação portuária, condições para a modernização portuária, águas abrigadas como uma oportunidade e relação com o San Antonio; **3.** Borda Costeira e cidade, a partir da convivência de múltiplos usos, relação porto, patrimônio e turismo de cruzeiros (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).

Frente aos consensos definidos nos ciclos, a Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) define três compromissos:

- Ajuste do atual desenho do projeto de ampliação portuária;
- Gerar um processo colaborativo para o desenvolvimento da borda costeira de Valparaíso;
- Definir um canal de comunicação participativo entre o Porto e a Cidade.

Queremos trabalhar com a borda costeira em sua totalidade, nos 11 km que existem desde *El Sauce* até o mirante *Viento Sur* (...) queremos avaliar juntos suas oportunidades e restrições, identificar colaborações, projetos, obras, tendo como referência os 500 anos que cumprirá a cidade (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021, tradução nossa).<sup>64</sup>

**Figura 4.41 – Plano da borda costeira de Valparaíso**



Fonte: Valparaíso Dialoga (2021).

<sup>64</sup> Queremos trabajar el borde costero en su totalidad, en los 11 km que existen desde El Sauce hasta el mirador Viento Sur (...) queremos evaluar juntos sus oportunidades y restricciones, identificar colaboraciones, proyectos y obras, teniendo como referencia los 500 años que cumplirá la ciudad (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).



O Plano da Borda Costeira – Valparaíso Dialoga, no qual será resultado para um “Mapa de Ambições” para a cidade-porto, servirá como plano base para a elaboração do novo “*Plan Maestro de Borde Costero*”, durante o ano de 2022, frente a atualização do *Plan Regulador Comunal* (PRC). Desta forma, o plano se divide em quatro trechos (Figura 4.41):

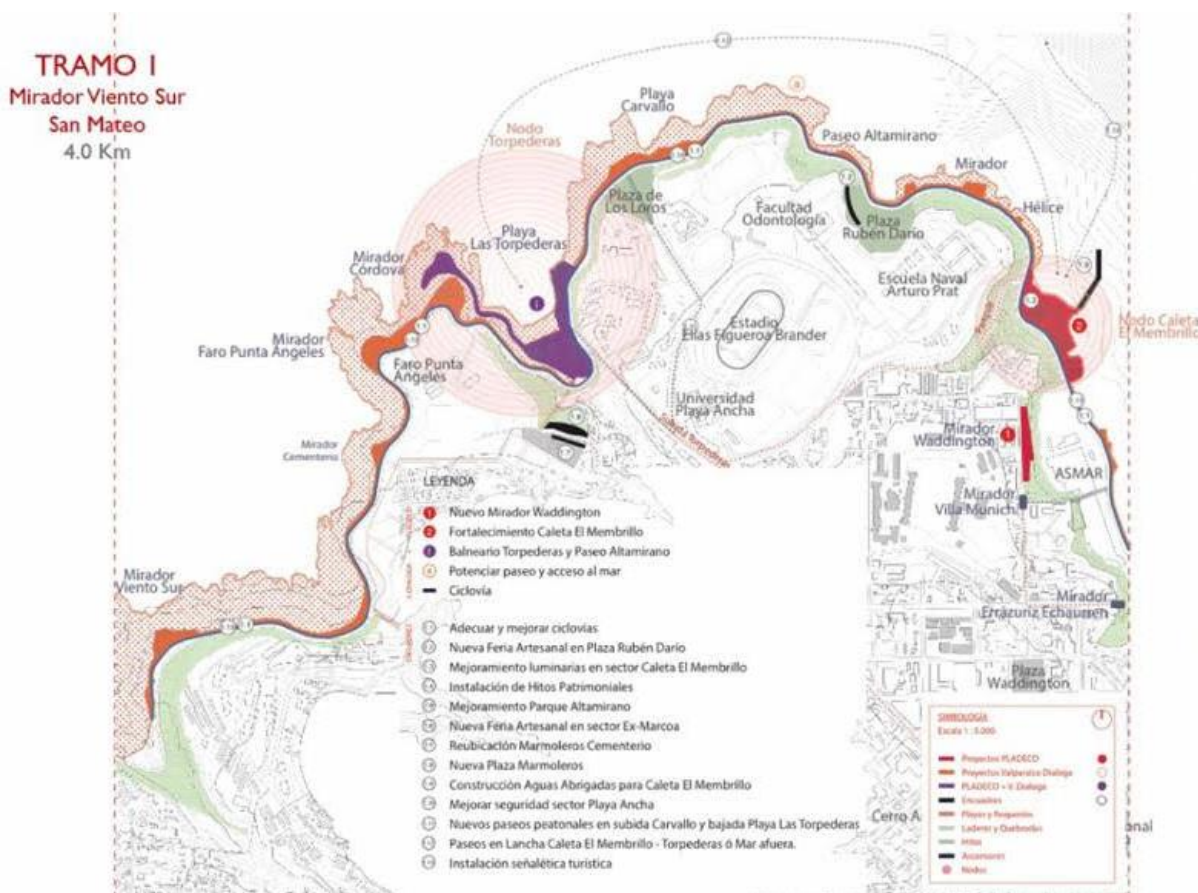
### 1. Mirante Viento Sur – San Mateo (4 km):

Elemento Chave: Paseo de borda mar Altamirano.

Vocação: Borda costeira recreativa, com acesso ao mar, usos comercial, artesanato e universitário.

Fortalecer a condição de balneário conectando as praias de Torpederas, consolidando um passeio de borda mar (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021). Setor abandonado com potencial de recuperação urbana, para possíveis investimentos para o desenvolvimento de atividade esportiva e turística local. Possível ampliação portuária neste setor (Figura 4.42).

Figura 4.42 – Trecho 1, Mirante Viento Sur - San Mateo



Fonte: Valparaíso Dialoga (2021).

## 2. San Mateo – Edwards (3 km):

Elemento Chave: Modernização e renovação das infraestruturas portuárias.

Vocação: Atividade Portuária, modernização do setor.

Implementar uma frente de atracação e/ou armazenamento de carga em *San Mateo* que permite descongestionar o uso intenso no restante das zonas portuárias. Relação Cidade-Porto, modernização do porto, recuperação dos armazéns fiscais, crescimento da atividade portuária, renovação das zonas patrimoniais - melhoramento da *Plaza Wheelwright*, recuperação da *Plaza Sotomayor* (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).

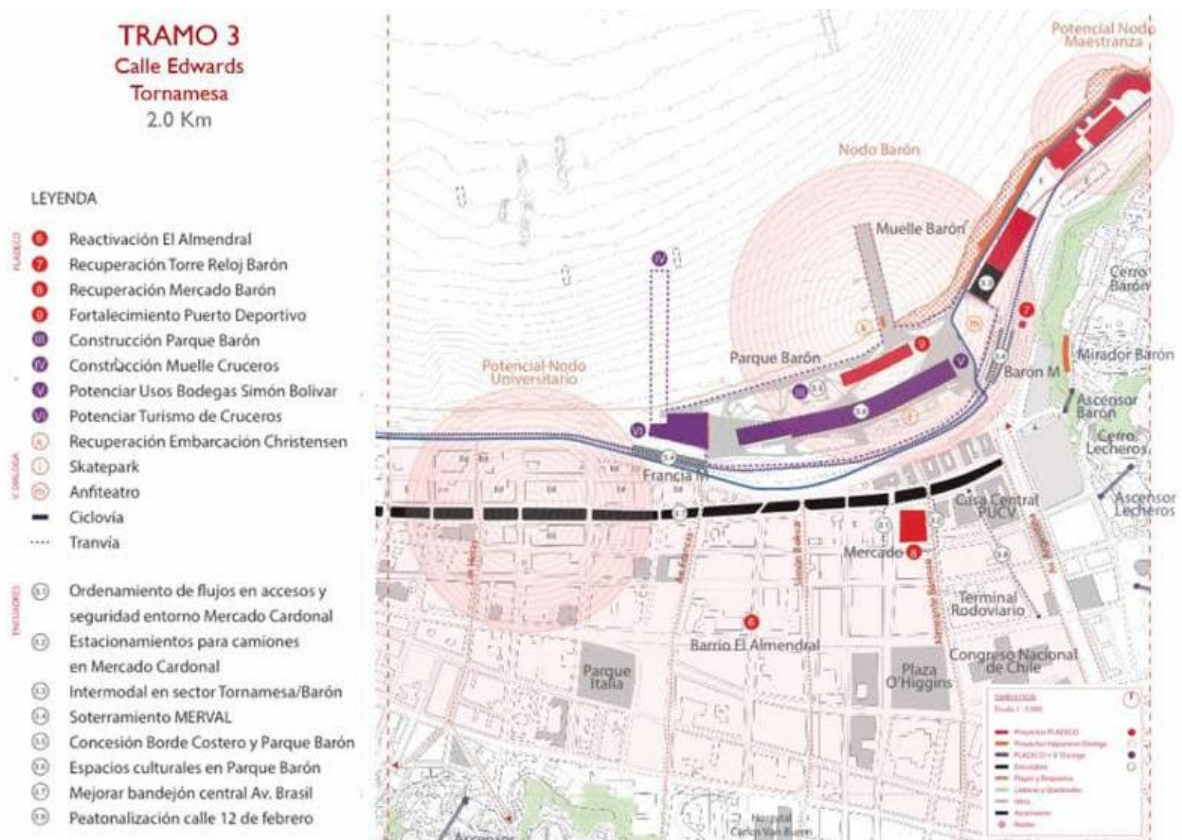
## 3. Edwards – Tornamesa (2 km):

Elemento Chave: *Parque Barón* / Terminal de Passageiros

Vocação: Passeio de borda recreativa, com acesso ao mar, com usos patrimoniais, universitário, comercial, turístico e portuário (Figura 4.43).

Incorporação do parque de uso público, projeto *Parque Barón*, gerando novas dinâmicas urbanas para a área, ativando principalmente os setores *Barón* e *Almendral*, convertendo em uma zona turística e de principal acesso ao mar (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).

Figura 4.43 – Trecho 3, *Edwards - Tornamesa*



Fonte: Valparaíso Dialoga (2021).

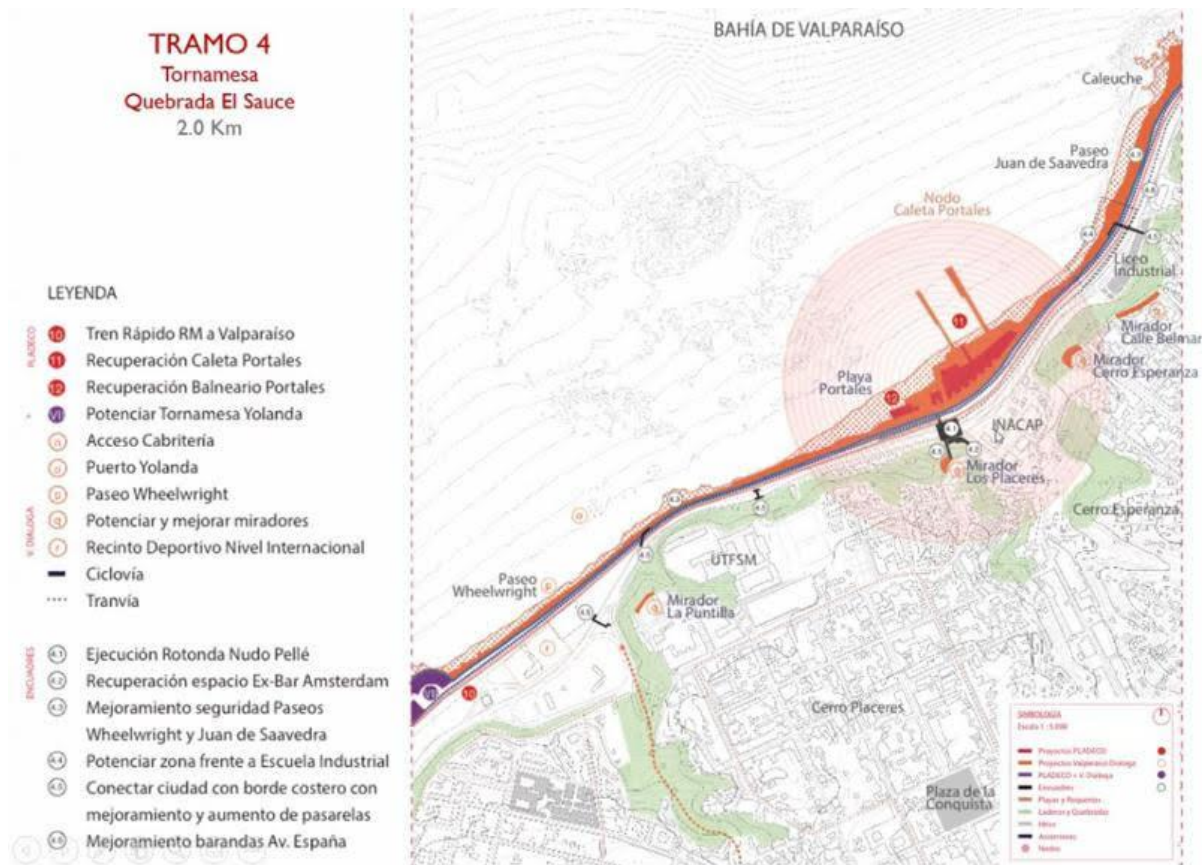
#### 4. Tornamesa – El Sauce (2 km):

Elemento Chave: Paseo de borda mar *Wheelwright*.

Vocação: Borda costeira recreativa com acesso ao mar, usos patrimonial, comercial e artesanal, com potencial de recuperação de ruínas indústrias como ativador das dinâmicas territoriais (Figura 4.44).

Posicionar a Zona de *Caleta Portales* e Zona Típica Ferroviária como espaços de desenvolvimento do trecho, integrando ao passeio *Wheelwright* e mirantes do setor (VALPARAÍSO DIALOGA, 2021).

Figura 4.44 – Trecho 4, *Tornamesa – El Sauce*



Fonte: Valparaíso Dialoga (2021).

Finalmente em 2022, foi assinado um convênio entre a Municipalidade de Valparaíso e Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), que traria investimentos para os projetos de melhoramento da borda costeira de Valparaíso. O convênio também traz um novo diálogo entre a EPV e Municipalidade, que há anos travava desavenças entre ambas as instituições. Desta maneira, novos diálogos são concretizados para que se possa pensar em uma melhor frente marítima para Valparaíso e para sua relação Cidade-Porto (Figura 4.45).

Esse convênio é muito importante para a cidade, porque Valparaíso passa da oposição a diferença, em termos de desenvolvimento portuário, ao acordo de construção, é dizer, deixamos atrás uma época de muitas diferenças na cidade, para poder de uma vez por todas resolver nossas diferenças e avançar nos projetos de mudança que requiere a borda costeira. Isso significa duas coisas muito concretas, em primeiro lugar que o projeto T2 vai se realizar, mas com profundas modificações, que respeitem o meio ambiente, que respeitem as demais vocações produtivas da cidade e que seja justo territorialmente para Valparaíso e, em segundo lugar, implicará uma série de investimentos no litoral de Valparaíso, desde Caleta Portales até a praia de Las Torpederas, que abrirá o litoral para atividades esportivas, recreativas, náuticas e de desenvolvimento econômico, turismo para toda a comunidade de Valparaíso (PORTAL PORTUARIO, 2022, entrevista Jorge Sharp, tradução nossa).<sup>65</sup>

**Figura 4.45 – Porto de Valparaíso, T1 e T2**



Estruturação Portuária, fotografia tirada do *Muelle Prat* / Terminal 1 de contêineres (esquerdo), Barcos de Passeio/Turístico e Espigão do Terminal 2 (direita). Fonte: Fotografia do Autor (2019).

<sup>65</sup> *Este convenio es muy importante para la ciudad, porque Valparaíso pasa de la oposición y la diferencia, en términos de desarrollo portuario, al acuerdo y la construcción, es decir, dejamos atrás una época de muchas diferencias en la ciudad, para poder de una vez por todas resolver nuestras diferencias y avanzar en los proyectos de cambio que requiere el borde costero. Eso supone dos cosas muy concretas, en primer lugar que el proyecto T2 se va a realizar, pero con profundas modificaciones, que respeten el medioambiente, que respeten las demás vocaciones productivas de la ciudad, y que sea justo territorialmente para Valparaíso y, en segundo lugar, implicará una serie de inversiones en el litoral de Valparaíso, desde Caleta Portales hasta la playa de Las Torpederas, que abrirán el litoral a actividades deportivas, recreativas, náuticas y de desarrollo económico, turístico para toda la comunidad de Valparaíso* (PORTAL PORTUARIO, 2022, entrevista Jorge Sharp).

#### 4.6 Perspectivas da reestruturação do Porto de Valparaíso: Definições futuras

Frente aos resultados da análise territorial desenvolvida no capítulo 3 e 4, demonstram que a falta de políticas atuais para a planejamento de zonas costeiras implica na desarticulação de normativas frente ao desenvolvimento das cidades portuárias chilenas. Deste modo, atualizar as políticas costeiras, sobretudo a Lei de Costas e os instrumentos de planejamento territorial, é o primeiro passo para o desenvolvimento atual da costa chilena.

Através desta análise do Porto de Valparaíso, se mostra evidente a necessidade de uma planificação integrada da zona costeira, sobretudo em relação as dinâmicas da Cidade-Porto e da maneira de enfrentar seus desafios ao longo da costa chilena. O caso de Valparaíso depara-se por anos de debates e projetos, que desarticulam entre os interesses de atores envolvidos. O caso da ampliação do T2 mostra isso de forma a pensar nos interesses de determinados atores, sem mensurar o impacto causado pelas diversas divergências citadas nesse trabalho.

O levantamento da proposta alternativa para a modernização do porto de Valparaíso evidenciou a necessidade de revisar os procedimentos formais e funcionais relacionados com a infraestrutura costeira urbana e os vazios normativos. A legislação portuária do Chile requiere uma modernização, especialmente nos instrumentos de planejamento territorial que ainda não conseguiram incorporar os processos multidisciplinares, transparentes e inclusivos em seu desenho e implementação (TEXIDO *et. al.*, 2016, p. 101, tradução nossa).<sup>66</sup>

Em relação à institucionalidade portuária do Chile, não consta uma política portuária estratégica, sendo que os planos e instrumentos de planificação territorial estão fragmentados em diversos atores públicos (ALTAMIRANO LÓPEZ, 2019). Essa avaliação fundamenta um sistema portuário dual, dificultando o desenvolvimento da cidade-porto de Valparaíso.

De acordo com os dados do MOP (2018), a capacidade dos portos chilenos deverá crescer ao redor de 49%, principalmente na macrozona central do país, o que irá requerer novos modelos de governança portuária, articulados entre os portos da região e uma reestruturação do sistema portuário marítimo chileno.

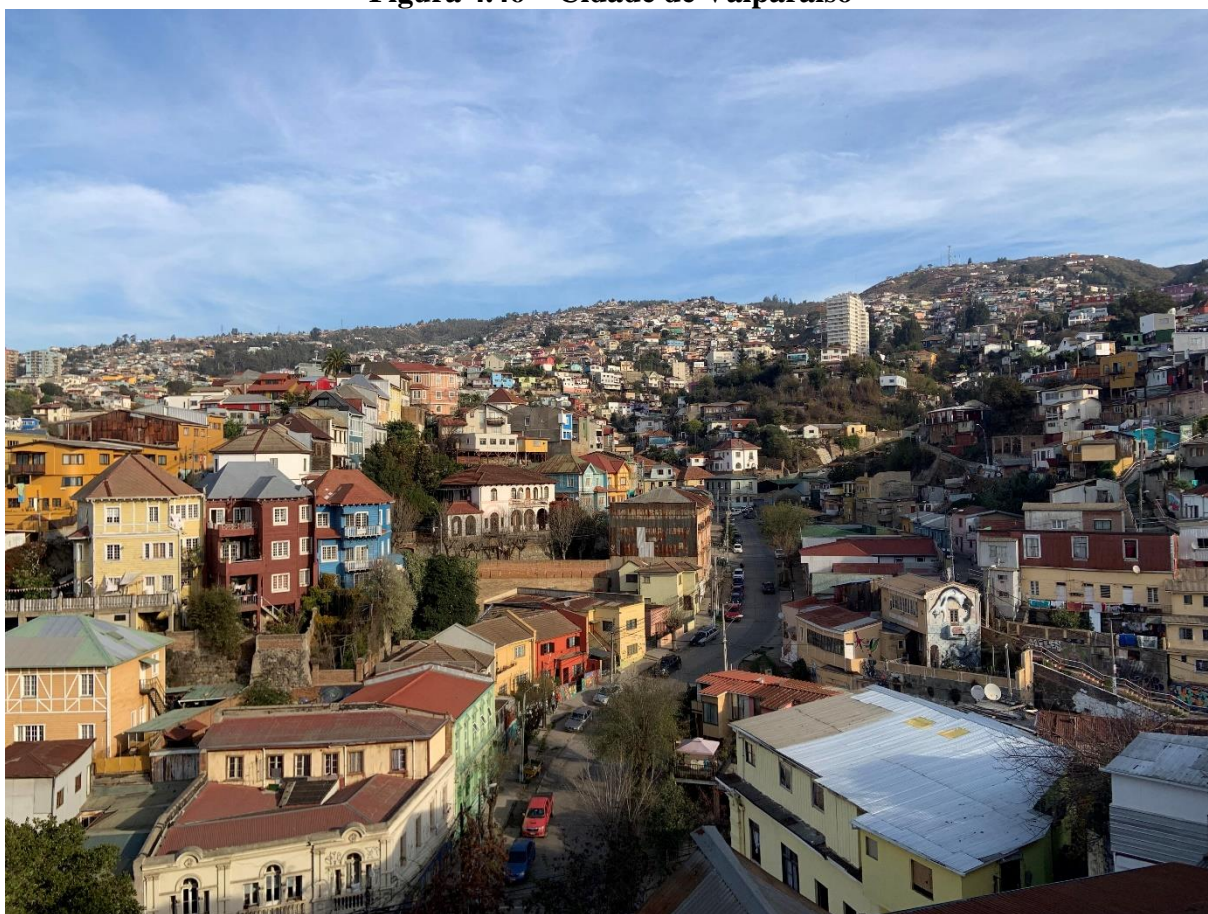
---

<sup>66</sup> *El levantamiento de la propuesta alternativa se ha hecho evidente la necesidad de revisar los procedimientos formales y funcionales relacionados con la infraestructura costera urbana y los vacíos normativos. La legislación portuaria de Chile requiere una modernización, especialmente en los instrumentos de planificación territorial que aún no logran incorporar procesos multidisciplinares, transparentes e inclusivos y su diseño e implementación (TEXIDO et. al., 2016, p. 101).*

A questão regional, considera a grande região portuária como uma entidade única, na qual precisa de uma coordenação institucional clara para promover novos instrumentos de gestão e poder orientar os recursos públicos-privados para projetos estratégicos de desenvolvimento urbano. Frente a isso, “(...) o processo de globalização fomenta novas oportunidades e expectativas para a reestruturação dessa cidade-porto em particular, com a abertura da economia ao Pacífico e ao MERCOSUR” (MUGA; RIVAS, 2009, p. 203, tradução nossa).<sup>67</sup>

Desta forma, evidencia a hipótese de uma estrutura portuária regional de Valparaíso, onde os portos da zona central (Porto de San Antonio, Porto de Valparaíso e Porto Quintero-Ventanas) deveriam trabalhar frente a uma complementaridade de sua infraestrutura logística-portuária. Através dessa complementaridade entre portos, pode-se definir um planejamento mais adequado em relação à zona costeira integrada às questões patrimoniais, de interesses turísticos e caráter do lugar, como é o caso de Valparaíso (Figura 4.46).

**Figura 4.46 – Cidade de Valparaíso**



Cidade de Valparaíso - Estruturação Territorial, vista do *Cerro Panteón*. Fonte: Fotografia do Autor (2019).

---

<sup>67</sup> “(...) *el proceso de globalización convoca oportunidades y expectativas para la revitalización de esta ciudad-puerto en particular, con la apertura de la economía al Pacífico y al MERCOSUR*” (MUGA; RIVAS, 2009, p. 203).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou identificar as características da reestruturação territorial do Porto de Valparaíso, entendendo os processos de modernizações globais através dos casos simbólicos para o planejamento, que se originaram com as renovações urbanas desde os anos de 1960, com os megaprojetos de renovações de frentes marítimas, denominadas de “*Waterfronts*”. Além dos novos aspectos de operação dos setores portuários através do processo de containerização (1970).

Diante dessas características surgem novos processos de funcionalidade do solo e de suas relações com a cidade, as zonas de estocagem e o porto, no qual em diversas ocasiões está presente um enclave na relação urbana e na fragmentação das infraestruturas de cargas e maquinários portuários. Esses aspectos levaram a considerar os elementos globais econômicos, a importância das rotas oceânicas, estabelecendo a competitividade entre os setores portuários globais, suas relações geográficas e sua imagem quanto à eficiência nos sistemas logísticos portuários.

A reestruturação dos territórios marítimos-portuários se fundamenta nas novas vertentes urbanas diante dos sistemas globais e dos processos de gestão entre o território e seu porto, transformando a imagem da cidade portuária, através de suas relações histórico-geográficas, em um elemento articulador de novas lógicas urbanas.

Esses elementos diante do contexto latino-americano, levaram a escolha do Porto de Valparaíso devido às suas características quanto: **1.** Planejamento e regulação da zona costeira; **2.** Aspectos geográficos e logísticos; **3.** Problemas territoriais; **4.** Patrimônio da UNESCO; **5.** Relação com a sociedade civil; **6.** Políticas de modernização portuária.

Frente ao planejamento e regulação costeira é evidente a necessidade da atualização de políticas nacionais para a zona costeira das cidades chilenas, sobretudo da PNUBC (*Política Nacional de Uso del Borde Costero*) que já data de 25 anos sem modificações. Essas políticas devem estar pautadas nas demandas internacionais de sustentabilidade, no qual possam atender as relações frente às mudanças climáticas e regular os impactos territoriais ocasionados pelas infraestruturas portuárias, possibilitando a implementação de leis para a recuperação das paisagens locais e protocolos portuários para a diminuição dos impactos ao meio ambiente.

Em relação aos aspectos geográficos e logísticos, estão condicionados aos limites das zonas de estocagem do porto, assim como sua infraestrutura ferroviária e de mobilidade urbana, tais conflitos ocasionam-se através da sobreposição dos planos reguladores e instrumentos de planejamento territorial (IPT), favorecendo e direcionando aos aspectos econômicos e não necessariamente, ao desenvolvimento urbano da cidade. Desta forma, surgem barreiras na modernização dos equipamentos portuários, fragmentando as possibilidades de interação da relação cidade-porto, ao invés, de direcionar para alternativas mais sustentáveis e equitativamente econômicas entre o movimento de cargas, a oferta de empregos e as relações com sua frente marítima.

Os problemas territoriais estão presentes em diversas escalas, tais como os possíveis impactos ocorridos através de Tsunamis, onde a fragmentação do território está condicionada a mobilidade ferroviária e viária na sua frente marítima. A desigualdade social existente nas zonas de cerros, a violência frente às áreas da cidade e a exploração do mercado imobiliário em determinados setores, levando tais aspectos a não estarem regulamentados por uma legislação única que se sobreponha às problemáticas locais.

A relação com a Patrimônio da Humanidade, estabelecido pela UNESCO em 2003, carece de uma política nacional efetiva de conservação, no qual possa permitir a evolução do território, não apenas quanto ao crescimento econômico, mas também em relação a usabilidade do espaço público, das edificações, de novas oportunidades para o tecido urbano de Valparaíso. Melhorando a imagem da cidade e promovendo um turismo qualificado e sustentável, que possa dar autonomia às suas características locais.

A relação entre o Porto de Valparaíso e a zona patrimonial se caracteriza pela composição de fragmentos não articulados, pela degradação do patrimônio construído e pela ausência de maiores ofertas de usabilidade de suas morfologias. Fomentando o reconhecimento urbano por meio da necessidade do estabelecimento de uma imagem de cidade que resgate a autoestima urbana de seus usuários.

Desta forma, as políticas de modernização são uma oportunidade para a integração do tecido urbano, da zona portuária, do patrimônio cultural e dos novos elementos que venham integrar possíveis relações com a zona costeira de Valparaíso. Estruturando uma cidade que evidencie seu porto, mas que continue fundamentando seu processo histórico de uma cidade-porto. Em relação à Valparaíso, falta uma estratégia de planejamento integrado costeiro, entende-se que



existe uma descoordenação entre o porto e o planejamento territorial. Resultando em um embate desintegrado entre agentes, atores públicos, acadêmicos e sociedade civil.

O território investigado, o Porto de Valparaíso, evidencia a desconexão do planejamento de zonas costeiras no Chile, impactado pela falta de estruturação frente aos interesses econômicos, sociais e territoriais. Valparaíso necessita de um planejamento integrado com políticas portuárias, oceânicas, territoriais e sociais que considere os interesses de sua zona portuária, mas sobretudo estabeleça uma nova leitura da zona costeira pública de Valparaíso.

Os portos do complexo portuário da Região de Valparaíso devem trabalhar em complementaridade de sua infraestrutura logística-portuária e, não se considerarem concorrentes entre eles, evidenciando o alto nível produtivo regional. Como já citado anteriormente, o Porto de San Antonio e o Porto de Valparaíso juntos podem igualar-se à transferência de cargas do Porto de *El Callao* no Peru. Apenas desta forma, o Chile poderá ampliar sua capacidade de infraestrutura portuária e logística, sem produzir uma zona costeira desintegrada de suas cidades.

A atividade portuária segue sendo a principal fonte de renda de Valparaíso, entretanto outras “vocações” da cidade têm tido um maior crescimento, como os setores de turismo e educação. O Porto de Valparaíso não tem como competir com o Porto de San Antonio, devido às infraestruturas logísticas, geográficas, movimentações de cargas e de estruturação do território portuário.

Valparaíso deve-se apropriar de suas múltiplas “vocações” para estruturar um plano de modernização portuário que se utiliza dos âmbitos de uma cidade patrimonial, uma cidade portuária, uma cidade turística e uma cidade-porto, ou seja, uma cidade multifuncional. Através de políticas e planos participativos, processos multidisciplinares e projetos que se estruturam a longo prazo, para assim poder definir as perspectivas futuras de sua zona costeira.

Desta forma, entende-se que as atuais relações da cidade-porto carecem no setor investigado de uma coexistência hegemônica, devido a necessidade de uma política nacional que às una e que não leve a sobreposição de instrumentos de planejamento territorial ou marcos regulatórios, oriundos dos “planos reguladores” ou das “ordenanças”, tanto nas esferas nacionais, quanto regionais/metropolitanas.

É evidente que para surgir essas características no território chileno, é fundamental que haja um planejamento estratégico integrado, e que possibilite dar origem a:

- Políticas de Integração dos sistemas portuários: através de uma rede articulada de tarifações, políticas de fretamento, logísticas, empregos nos setores portuários e contratos unificados entre os setores públicos e privados;
- Ampliação e complementaridade entre zonas regionais portuárias: o crescimento integrado da produtividade, melhorando e qualificando as relações cidade-porto;
- Protocolos de caráter ambiental: buscando entender as normativas internacionais de sustentabilidade para a modernização dos sistemas portuários, de proteção do meio ambiente, modelos de recomposição e recuperação geográfica. Evidenciando os impactos das mudanças climáticas nos territórios costeiros e se preparando para o planejamento de processos adaptativos, através de uma Lei de Costas, que assume os efeitos do aquecimento global – elevação do nível dos oceanos, ondas, tsunamis, entre outros;
- Novos instrumentos territoriais para o planejamento de zonas costeiras.

A possibilidade do estabelecimento de protocolos através de “novos instrumentos territoriais para o planejamento costeiro” surge como uma possibilidade de desenvolvimento de normativas e aspectos regulatórios para a planejamento estratégico chileno, de uma agenda específica que aglutine as relações Cidade-Porto, integrando aspectos naturais, demandas logísticas, produtivas e urbanas.

A partir desta análise final, sobretudo na avaliação das políticas de planejamento de zonas costeiras, a pesquisa demonstra uma possível vertente para a sua continuação, que tem como a indicação da hipótese a ser desenvolvida: “O planejamento das zonas costeiras, frente às diversas intempéries que avassalam atualmente as cidades portuárias da América Latina, são a oportunidade para novos processos mitigadores de estratégias de adaptação territorial de contenção aos impactos ocasionados pelas mudanças climáticas”.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADUANAS CHILE. **Estadísticas COMEX**. Valparaíso: Dirección Nacional de Aduanas, 2022. Disponível em: <https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html>. Acesso em: 5 jan. 2021.

ALARCÓN, M. Renovación del frente portuario de Valparaíso: oportunidad de re-articulación puerto-ciudad. **Cuaderno Urbano**, n. 8, p. 205-225, 2009.

ALARCÓN, M.; SANDOVAL, P. Transformación del Frente Portuario de Talcahuano: Oportunidades para la Integración Urbana. In: HIDALGO, R.; SANTANA, D.; ALVARADO, V. (Org.). **En las Costas del Neoliberalismo**. Naturaleza, Urbanización y Producción Inmobiliaria: Experiencias en Chile y Argentina. Santiago: Serie GEOlivros, n° 23, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2016.

ALARCÓN, M. *et. al.* **Innovación social en ciudades portuarias de Chile**. De la logística a la articulación territorial en la Región de Biobío. Santiago: RIL editores, 2020.

ALTAMIRANO LÓPEZ, H. **Puerto de Gran Escala en San Antonio: Análisis del marco institucional y normativo vigente para abordar la relación ciudad-puerto**. Tesis de magíster – Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2019.

ANDRADE, B.; ARENAS, F.; GUIJÓN, R. Revisión crítica del marco institucional y legal chileno de ordenamiento territorial: el caso de la zona costera. **Revista de Geografía Norte Grande**, Santiago, n° 41, p. 23-48, 2008.

ANDREATTA, V. (Org). **Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2010.

BANCO CENTRAL DE CHILE. **Cuentas Nacional de Chile. PIB regional 2020**. Disponível em: <https://www.bcentral.cl/web/banco-central/areas/estadisticas/pib-regional>. Acesso em: 3 nov. 2021.

BARRAGÁN, J. M.; ANDRÉS, M. Expansión urbana en las áreas litorales de América Latina y Caribe. **Revista de Geografía Norte Grande**, Santiago, n° 64, p. 129-149, 2016.

BEYER BARRIENTOS, J. H. **Diseño de una metodología para determinar la localización de infraestructuras portuarias: un caso de evaluación de la localización de una plataforma logística en la VIII región de Chile**. Thesis (Doctoral). E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos – Universidad Politécnica de Madrid, 2006. Disponível em: <https://oa.upm.es/1452/>. Acesso em: 13 fev. 2022.

BID. **Construyendo Gobernanza Metropolitana**. El caso de Chile. División del Desarrollo Regional. Santiago: Banco Interamericano de Desarrollo, 2018.

BIRD, J. **Seaports and Seaport Terminals**. London: Hutchinson University Library, 1971.

BRENNER, N. Reestruturação, reescalamento e a questão urbana. **Revista GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 33, pp. 198-220, 2013.

BRUTTOMESSO, R. Complejidad en la relación Puerto-Ciudad. **Ingeniería y Territorio**, Frentes Marítimos, n° 67, p. 22-31, 2004.

BUSQUETS, J.; ALEMANY, J. **Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero – Buenos Aires 1990**. Consultores Europeos Asociados, 1990.

CAMPORT. **Generación de aguas abrigadas para el desarrollo de nuevos terminales portuarios en Chile**. Propuestas para una política portuaria pública. Valparaíso: Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2012. Disponible em: <http://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2015/08/INFORME-Generaci%C3%B3n-de-Aguas-Arigadas-CAMPORT-MARZO-2012.pdf>. Acceso em: 01 jan. 2022.

CAMPORT. **Administración del Uso del Borde Costero**. Valparaíso: Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2019a. Disponible em: <http://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2019/04/Informe-Camport-II-Trimestre-2019-Uso-Borde-Costero1.pdf>. Acceso em: 01 out. 2021.

CAMPORT. **Conectividad Ferroviaria del Sistema Portuario Nacional**. Valparaíso: Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2019b.

CAMPORT. **Estadísticas de Comercio Exterior vía Marítima**. Valparaíso: Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2020. Disponible em: <http://www.camport.cl/estadisticas/>. Acceso em: 07 fev. 2022.

CAMPORT. **Análisis Comparativo Comercio Exterior, Enero - Septiembre 2021 vs. 2020**. Valparaíso: Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2022. Disponible em: <https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2021/11/Reporte-Camport-COMEX-3er-trim-2021.pdf>. Acceso em: 07 fev. 2022.

CARRASCO, X. U. La colonización vertical en Valparaíso. Etapa inicial. **HYBRIS, Revista de Filosofía**, v. 7, n° especial. Valparaíso: la escritura de la ciudad anárquica, p. 97-127, 2016.

CASTELLS, M. **The Informational City - Economic Restructuring and the Urban-Regional Process**. Oxford: Blackwell Publishers, 1991.

CChC. **Infraestructura Crítica para el Desarrollo (ICD) 2018 - 2027**. Santiago, 2018. Disponible em: <https://www.cchc.cl/uploads/landing/ICDMemoria2018.pdf>. Acceso em 24 out. 2021.

CEPAL. **La calma antes de la tormenta: comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020**. Santiago: Comisión Económica para la América Latina y Caribe, 2020.

CHILE. Decreto con Fuerza de Ley n° 290, de 06 de abril de 1960. Ley Orgánica de la Empresa Portuaria de Chile. **Ministerio de Hacienda**. Santiago, 1960. Disponible em: <https://www.leychile.cl/N?i=5328&f=1960-04-06&p=>. Acceso em: 25 jan. 2022.

CHILE. D.S. n° 475, de 14 diciembre de 1994. Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República. **Ministerio de Defensa Nacional**. Subsecretaría de las Fuerzas

Armadas, 1994. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=13662>. Acesso em: 11 fev. 2022.

CHILE. Ley 19.542, de 09 de diciembre de 1997. Moderniza el sector portuario estatal. **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Subsecretaria de Transportes**. Santiago, 1997. Disponível em: <https://www.leychile.cl/N?i=82866&f=2011-01-22&p=>. Acesso em: 25 jan. 2022.

CHILE. Decreto Ley 3059, de 26 febrero 2019. Ley de Fomento a la Marina Mercante. **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**. Santiago, 2019. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=7052>. Acesso em 08 fev. 2022.

CNID. **Logística y Puertos: Una plataforma estratégica de desarrollo para Chile**. Estrategia 2030 de Puertos y su Logística. Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo, Santiago, 2015. Disponível em: <https://www.cnid.cl/wp-content/uploads/2016/01/ESTRATEGIA-2030-DE-PUERTOS-Y-SU-LOG%C3%8DSTICA.pdf>. Acesso em: 26 out. 2021.

COELHO, C. D; COSTA, J. P. **A renovação urbana de frentes de água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial**. 2006. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1784>. Acesso em: 20 jul. 2021.

CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES DE CHILE. **Instructivo de Intervención "Zona Típica Área Histórica de Valparaíso**. Sitio de Patrimonio Mundial - V Región de Valparaíso. Chile, 2001.

CORBALÁN, C. T. Valparaíso, la armada y la marina mercante. *In*: VERGARA, F. (ed.). **Tributo a Valparaíso**. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2007.

CORREDOR BIOCEÂNICO. **Avaliação dos Corredores Bioceânicos**. BNDES, 2010. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/Corredor-bioceanico/Corredor-bioceanico-produto-2.pdf>. Acesso em 10 fev. 2022.

CORTÉS, F. P. *et al.* Ordenamiento territorial en Chile: desafíos para incorporar la gestión integrada de zonas costeras. *In*: HIDALGO, R.; MARTÍNEZ, C.; HENRIQUEZ, C.; ARENAS, F.; RANGEL-BUITRAGO, N.; CONTRERAS-LOPEZ, M. (eds). **La zona costera em Chile: Adaptación y planificación para la resiliencia**. Santiago: Serie GEOlivros, nº 31, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2019.

CONSTANTE, J. M. et. al. **Introdução ao Planejamento Portuário**. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2016.

DEL RIO, V. E. Voltando às Origens. A revitalização de Áreas Portuárias nos Centros Urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, ano 02, n. 015.06 Vitruvius, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acesso em: 07 jul. 2021.

DEL RIO, V. E. Baltimore e o Inner Harbor. *In*: ANDREATTA, V. (Org). **Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2010.

DIRECTEMAR. **Boletín Estadístico Marítimo Edición 2021**. Armada de Chile, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Valparaíso, 2021. Disponible em: [https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin\\_maritimo.html](https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html). Acceso em: 08 fev. 2022.

EFE CHILE. **Transporte de Carga**. Santiago: EFE Trenes de Chile, 2022. Disponible em: <https://www.efechile.cl/transporte-de-carga/>. Acceso em: 10 nov. 2021.

FAGALDE, A. **El Puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento**. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2011.

FERRADA, J. Panorámica de la situación Chilena. **Revista PORTUS**, the online magazine of RETE, 2001, n° 2, p 42-44.

GOBIERNO DE CHILE. **Política Oceánica Nacional de Chile**. Santiago, 2018.

GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO. **Estrategia Regional de Desarrollo – Región de Valparaíso 2020**. Valparaíso: División de Planificación y Desarrollo Regional, 2012. Disponible em: <http://bosques.ciren.cl/handle/123456789/26408>. Acceso em: 3 jan. 2022.

GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO. **Plan Regional de Ordenamiento Territorial Región de Valparaíso**. Valparaíso: División de Planificación y Desarrollo Regional, 2014.

GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO. **Área Metropolitana de Valparaíso**. Diagnósticos y Orientaciones para su gestión y desarrollo. Valparaíso: División de Planificación y Desarrollo Regional, 2021.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, C. **Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012. Disponible em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/473>. Acceso em: 10 jun. 2021.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, C.; GARCIA, G. Motores de desenvolvimento territorial em estaleiros: o caso da Área Portuária do Rio de Janeiro, Brasil. **Revista de Geografia Espacios**, v. 8, n° 16, p. 213-240, 2019. <https://doi.org/10.25074/07197209.16.1117>.

HIDALGO, R. *et. al.* La urbanización del borde costero en la Región de Valparaíso: entre el ideal de justicia espacial y la inequidad socioterritorial. *In: HIDALGO, R. et al. (Org.). En las costas del Neoliberalismo*. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina. Santiago: Serie GEOLivros, n° 23, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2016.

HOYLE, B. S. The Port-city interface: trends, problems, and examples. **Geoforum**, Amsterdã, v.20, n°4, p 429-435, 1989.

INE. **Boletín de Exportaciones – Región de Valparaíso**. Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas, n° 75, 2022.

LA TERCERA. MOP e EFE firmam mandato que da inicio a proyecto para construir tren entre Santiago e Valparaíso. **La Tercera**, Santiago, 3 jun. 2019. Disponível em: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/mop-efe-firman-mandato-da-inicio-proyecto-construir-tren-santiago-valparaiso/682747/> . Acesso em: 10 nov. 2021.

LEYTON, P.; PRECHT, A.; SALAMANCA, C.; MORIS, R.; REYES, S.; ORELLANA, A.; HARRIS, J. **Análisis de la institucionalidad, la regulación y los sistemas de gestión y ordenamiento del territorio en Chile**. Ministerio de Energía. Santiago: Ferrada Nehme, 2011.

MARSHALL, R. **Waterfronts in post-industrial cities**. New York: Taylor & Francis, 2001.

MARTÍNEZ, C.; ARENAS, F.; BERGAMINI, K.; URREA, J. **Hacia una ley de costas en Chile: criterios y desafíos en un contexto de cambio climático**. Serie Policy Papers Cidigen. Santiago: Cidigen, 2019.

MARTÍNEZ, C.; MARTÍNEZ, I.; PAREDES, C.; CIENFUEGOS, R. **¿Por qué Chile necesita una ley de costas? Hacia una nueva gobernanza de la costa para el siglo XXI**. Serie Policy Papers Cidigen. Santiago: Cidigen, 2020.

MEROLA, V. F. M. **Os portos na nova economia global: uma proposta de gestão ambiental estratégica para a promoção da sustentabilidade e da saúde em cidades portuárias**. 2017. Tese (Doutorado em Saúde Global e Sustentabilidade) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MEYER, H. **City and Port**. The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam. Rotterdam: International Book, 2003.

MINVU. **Parque Barón, Proyectos de Ciudad**. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2022. Disponível em: <https://www.minvu.gob.cl/parque-baron/>. Acesso em: 25 jan. 2022.

MMA. **Determinación del Riesgo de los Impactos de los Cambios Climáticos en las Costas de Chile**. Ministerio del Medio Ambiente. Santiago, 2019.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 15, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7685>. Acesso em: 25 out. 2021.

MOP. **Plan Chile 30/30**. El futuro no se espera, se construye. Ministério de Obras Públicas. Santiago, 2018. Disponível em: [http://www.dirplan.cl/planes/Documents/plan/plan\\_chile\\_3030.pdf](http://www.dirplan.cl/planes/Documents/plan/plan_chile_3030.pdf). Acesso em: 26 out. 2021.

MOPTT. **Sistema Portuario de Chile**. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. Santiago: Dirección Nacional de Obras Portuarias, 2005. Disponível em: [https://www.mop.cl/CentrodeDocumentacion/Documents/Puertos%20y%20Aeropuertos/El\\_Sistema\\_Portuario\\_de\\_Chile\\_2005.pdf](https://www.mop.cl/CentrodeDocumentacion/Documents/Puertos%20y%20Aeropuertos/El_Sistema_Portuario_de_Chile_2005.pdf). Acesso em: 26 out. 2021.

MUGA, E.; RIVAS, M. Mutaciones y cambios en la estructura urbana del Área Metropolitana de Valparaíso. *In*: HIDALGO, R.; MATTOS, C.; ARENAS, F. **Chile: del país urbano al país metropolitano**. Santiago: Serie GEOlivros, n° 12, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.

MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO. **Pladeco 2019-2030**. Plan de Desarrollo Comunal. Valparaíso, 2020. Disponible em: <https://web.municipalidaddevalparaiso.cl/municipio/pladeco/>. Acesso em: 17 set. 2021.

MUÑOZ, P. J. **Análisis del Puerto de Valparaíso antes y después del cambio de administración**. 2007. Máster (Transporte Marítimo), Facultad de Ciencias de la Ingeniería, Universidad Austral de Chile, Valdivia, 2007.

NOTTEBOOM, T.; RODRIGUE, J. P. Regionalização Portuária: Rumo a uma nova fase no desenvolvimento portuário. **Espaço Aberto**, PPGG – UFRJ, v. 5, n°2, p. 123-146, 2014.

NOTTEBOOM, T.; PALLIS, A.; RODRIGUE, J. P. **Port Economics, Management and Policy**. Nova York: Routledge, 2022. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>.

NOVACK, P. N. **Reestructuración Neoliberal en áreas centrales de ciudades portuarias latinoamericanas: los casos de Rosario (Argentina) y Valparaíso (Chile)**. 2021. Doctorado (Geografía), Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2021.

OECD. **The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report**. 2013. Disponible em: <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>. Acesso em: 10 out. 2021.

PORTAL PORTUARIO. Empresa Portuaria de Valparaíso y municipio firman acuerdo que modificará proyecto del T2. **Portal Portuario**. Valparaíso, 12 de enero 2022. Disponible em: <https://portalportuario.cl/empresa-portuaria-de-valparaiso-y-municipio-firman-acuerdo-que-modificara-proyecto-del-t2/>. Acesso em: 13 fev. 2022.

PORTO MARAVILHA. **Mobilidade urbana**. Rio de Janeiro, 2022. Disponible em: <https://portomaravilha.com.br/mobilidadeurbana>. Acesso em 13 fev. 2022.

PUERTO SAN ANTONIO. **Plan Maestro**. San Antonio: Empresa Portuaria San Antonio, 2013. Disponible em: <https://www.puertosanantonio.com/plan-maestro>. Acesso em: 26 jan. 2022.

PUERTO VALPARAÍSO. **Plan Maestro Puerto Valparaíso**. Valparaíso: Empresa Portuaria de Valparaíso, 2020. Disponible em: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/planDesarrollo>. Acesso em: 25 nov. 2021.

PUERTO VALPARAÍSO. **Puerto de Valparaíso**. Valparaíso: Empresa Portuaria de Valparaíso, 2022. Disponible em: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto>. Acesso em: 02 jan. 2022.

QUINTANA, F.; DÍAZ, F. **Proyecto Ciudad: Valparaíso**. Santiago: ARQ Ediciones - Pontificia Universidad Católica de Chile, 2015.



RAYMUNDO, G. Roterdã e o Kop van Zuid. *In*: ANDREATTA, V. (Org). **Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2010.

REGO, H. A. Buenos Aires e o Puerto Madero. *In*: ANDREATTA, V. (Org). **Porto Maravilha + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2010.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The Geography of Transport Systems**. Reino Unido: Routledge, 2016.

SALES, P. M. R. **Santos a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SÁNCHEZ, A.; BOSQUE, J.; JIMENEZ, C. Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. **Estudios Geográficos**, v. LXX, 266, p. 269-293, 2009.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: São Paulo Studio Nobel, 1998.

SILVA, G.; COCCO, G. **Cidades e Portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A/Lamparina, 1999.

SOJA, E. W. **Geografias Pós-Modernas**. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SSFFAA. **Estado de Avance Programa Zonificación del Borde Costero**. Subsecretaría para las Fuerzas Armadas (SSFFAA). Santiago, 2022. Disponível em: <https://www.ssffaa.cl/asuntos-maritimos/zonificacion-del-borde-costero/estado-de-avance-programa-zonificacion-del-borde-costero>. Acesso em 11 fev. 2022.

SUÁREZ-ALEMÁN, A.; SEREBRISKY, T.; LEÓN, O. **Competitividad Portuaria en América Latina y el Caribe**. Un análisis de la regulación, gobernanza y competencia en el sector portuario de la región. Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2019.

SUBDERE. **Guía de zonificación costera para el ordenamiento territorial**. Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). Chile, 2011.

SUBREI. **Impacto de los Tratados de Libre Comercio. Hacia una Política Comercial Inclusiva**. Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales. Santiago, 2019.

SUBREI. **Beneficios del Libre Comercio**. Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales. Santiago, 2022. Disponível em: <https://www.subrei.gob.cl/landings/beneficios>. Acesso em 11 fev. 2022.

TEXIDO, A. *et. al.* **Valparaíso y su Borde Costero: Oportunidad o Espejismo**. Santiago: Sa Cabana Editorial, 2016.

TEXIDO, A. Insistir en el Terminal 2 como estaba no da oportunidad de solución. **El Mercurio de Valparaíso**, Valparaíso, 7 marzo de 2021. Disponível em:

<https://www.uchile.cl/noticias/173725/insistir-en-el-terminal-2-como-estaba-no-da-oportunidad-de-solucion>. Acesso em: 10 nov. 2021.

UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ. **Estudio Impacto Económico y Sociocultural de la actividad portuaria**. Valparaíso, 2015.

VALPARAÍSO DIALOGA. **Valparaíso Dialoga, sobre el desarrollo de la Ciudad-Puerto**. Valparaíso: Empresa Portuaria de Valparaíso, 2021.

VARGAS FRANCIA, D. **Valparaíso: la construcción de una imagen urbana de proyección mundial**. Santiago: RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2018.

VECCHIO, G. **¿De qué hablamos cuando hablamos de costa?** Planificación Integrada de Zonas Costeiras e Islas. Santiago: Universidad Pontificia Católica de Chile – IEUT, 2021.

VICUÑA MACKENNA, B. **Historia de Valparaíso**. Santiago: Obras Completas de Vicuña Mackenna, Universidad de Chile, 1936.

ZUNINO, H.; HIDALGO, R. Las políticas de vivienda en Chile Neoliberal: efectos socioespaciales y relaciones de poder en el caso del Área Metropolitana de Valparaíso y su periferia. *In*: HIDALGO, R.; DE MATTOS, C.; ARENAS, F. (eds.). **Chile: del país urbano al país metropolitano**. Santiago: Serie GEOLivros, n° 12, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.

WANG, J.; OLIVIER, D.; NOTTEBOOM, T.; SLACK, B. (Ed.). **Ports, Cities, and Global Supply Chains**. Reino Unido: Routledge - Taylor & Francis Group, 2017.

WILMSMEIER, G. *et al.* Port geography at the crossroads with human geography: between flows and spaces. **Journal of Transport Geography**, v. 41, p. 84-96, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.012>. Acesso em: 20 set. 2021.

WILMSMEIER, G.; SANCHEZ, R. **Evolution of national port governance and interport competition in Chile**. *Research in Transportation Business & Management*, n° 22, 171-183, 2017.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The Global Competitiveness Report 2019**. Disponível em: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf). Acesso em 25 jan. 2022.

## **7. ANEXOS**

### **7.1 Modelo de Entrevista**

#### **MODELO DE ENTREVISTA**

**Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile)**

*Ciudad-Puerto: La planificación de zonas costeras y de infraestructuras portuarias. Un análisis territorial del Puerto de Valparaíso (Chile).*

#### **ENTREVISTA / ENTREVISTA**

A presente entrevista busca avaliar o panorama territorial chileno e suas interfaces tanto na logística quanto nos aspectos que englobam as zonas portuárias, tendo como principal elemento o caso de estudo do Porto de Valparaíso.

Esta entrevista busca evaluar el panorama territorial chileno y sus interfaces tanto en la logística como en los aspectos que engloban las áreas portuarias, teniendo como elemento principal el estudio de caso del Puerto de Valparaíso.

#### **OBJETIVOS / OBJECTIVOS**

Estabelecer diálogos frente a narrativa de agentes atuantes na problemática portuária chilena, tendo em vista os elementos que possam a ser incorporados na discussão da pesquisa frente as atuais problemáticas territoriais que impactam a borda costeira chilena e especificamente, o Porto de Valparaíso.

Establecer diálogos a través de la narrativa de los agentes activos en la problemática portuaria chilena, considerando los elementos que se pueden incorporar a la discusión de la investigación a la luz de los problemas territoriales actuales que impactan la frontera costera chilena y específicamente, el Puerto de Valparaíso.

#### **PERGUNTAS / PREGUNTAS**

**1.0** Como no atual cenário socioeconômico do Chile, os portos se colocam como geradores para a modernização das cidades frente as atuais demandas globais?

**1.0** Al igual que en el escenario socioeconómico actual de Chile ¿Los puertos son generadores para la modernización de las ciudades por delante de las demandas globales actuales?

**2.0** Quais as atuais demandas de reestruturação territorial dos Portos chilenos que permitem estabelecer modelos de gestão pública para a América Latina?

**2.0** ¿Cuáles son las actuales demandas de reestructuración urbana de los puertos chilenos que permiten establecer modelos de gestión pública para América Latina?

**3.0** No atual cenário produtivo econômico como se dá a integração territorial da costa do Pacífico chilena?

**3.0** En el actual escenario productivo económico ¿Cómo se lleva a cabo la integración territorial de la costa del Pacífico chileno?

**4.0** Qual é a atual situação existente para o estabelecimento de novos modelos da relação cidade-porto ao longo da costa do Chile?

**4.0** ¿Cuál es la situación actual para el establecimiento de nuevos modelos de la relación ciudad-puerto a lo largo de la costa de Chile?

**5.0** Qual a importância territorial e administrativa do Porto de Valparaíso frente as demandas nacionais e internacionais?

**5.0** ¿Cuál es la importancia territorial y administrativa del Puerto de Valparaíso frente a las demandas nacionales e internacionales?

**6.0** Como o Porto de Valparaíso pode potencializar uma rede, integrando maiores conectividades frente aos portos da Região de Valparaíso – Porto de San Antonio; Porto de Quintero-Ventanas?

**6.0** ¿Cómo el Puerto de Valparaíso puede mejorar una red mediante la integración de mayores conectividades con los puertos de la Región de Valparaíso – Puerto de San Antonio; Puerto de Quintero-Ventanas?

**7.0** Os portos na América Latina têm como conflito as relações entre agentes (*stakeholders*), sociedade civil e gestão pública. Quais os mecanismos necessários para se pensar uma nova frente marítima visto o atual panorama da cidade de Valparaíso?

7.0 Los puertos de América Latina tienen como conflicto las relaciones entre agentes (*stakeholders*), sociedad civil y gestión pública. ¿Cuáles son los mecanismos necesarios para pensar en un nuevo frente marítimo considerando el panorama actual de la ciudad de Valparaíso?

**8.0** Os projetos de modernização do Porto de Valparaíso têm trazido diversas discussões frente ao tema da relação cidade-porto para Valparaíso. Qual o impacto desses projetos na cidade e quais as mudanças pertinentes para o futuro de Valparaíso? Acredita-se na realocação de funções portuárias para o Porto de San Antonio?

8.0 Los proyectos de modernización del Puerto de Valparaíso han traído varias discusiones sobre el tema de la relación ciudad-puerto para Valparaíso. ¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso? ¿Cree en el traslado de funciones portuarias al Puerto de San Antonio?

## 7.2 Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro por meio deste termo, que concordei em ser entrevistado(a) referente ao projeto de pesquisa intitulado **“Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile)”** que tem como pesquisadora responsável **Glaucia Cristina Garcia dos Santos**, nº USP **XX.XXXXXX**, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sob orientação do Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre. O objetivo deste estudo confere em avaliar o processo de reestruturação do Porto de Valparaíso por meio da análise das modernizações portuárias, perante uma avaliação regional da estruturação da região de Valparaíso - Portos de San Antonio, Valparaíso e Quintero-Ventanas – busca-se compreender o desenvolvimento regional do Porto à frente da borda costeira chilena.

A presente entrevista tem como objetivo estabelecer uma narrativa dos agentes atuantes na problemática chilena que possam ser incorporados na pesquisa frente as atuais problemáticas territoriais das bordas marítimas latino-americanas. As entrevistas podem trazer resultados que podem auxiliar na avaliação de políticas públicas para as bordas marítimas chilenas. Tais entrevistas serão conduzidas individualmente pela pesquisadora principal e, caso autorizado previamente pelo participante terá a entrevista gravada para verificações que assegurem a fidelidade do trabalho final as informações prestadas. As gravações não serão divulgadas.

Há risco na presente entrevista de eventual possibilidade de identificação do entrevistado por meio das informações fornecidas devido à expertise e conhecimentos específicos do entrevistado. Em vista de eventual desconforto com algum dos pontos abordados ou de riscos de identificação indireta por meio das informações compartilhadas, o participante pode optar por não responder quaisquer perguntas feitas durante a entrevista e decidir, mesmo após a entrevista, quais informações não poderão ser divulgadas na pesquisa.

As informações coletadas serão utilizadas somente para essa pesquisa e a identidade do participante será preservada em todas as suas etapas e em qualquer publicação a ela relacionada, garantindo assim o sigilo de identidade do entrevistado. Assim, sem o consentimento escrito do participante, nenhum dado que possa identificá-lo será divulgado. Além disso, é garantida a liberdade de retirada de consentimento a qualquer momento, durante o período de elaboração

da pesquisa. A presente entrevista não trará benefício direto ao participante, não gerará despesas pessoais para o participante, nem compensações financeiras relacionadas à sua participação.

Meu nome poderá ( ) não poderá ( ) ser identificado e as informações que constam da entrevista, a ser gravada, poderão ser usadas para fins acadêmicos. O acesso e a análise dos dados coletados se darão apenas pela pesquisadora responsável. Atesto o recebimento de uma cópia assinada deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

São Paulo, x de x de 2021

Local e data

---

Nome do(a) participante

---

Assinatura do(a) participante

---

**Glaucia Cristina Garcia do Santos**

Pesquisadora da Programa de Pós-graduação da FAUUSP

Nº USP XX.XXXXXX

### 7.3 Declaração do Participante

#### DECLARAÇÃO DO PARTICIPANTE

Concordo em participar, como voluntário, do estudo que tem como pesquisador responsável **Glaucia Cristina Garcia dos Santos**, nº USP **XX.XXXXXX** do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Acredito ter sido suficientemente esclarecido a respeito das informações que li ou que foram lidas para mim. Tenho ciência de que o estudo tem em vista realizar entrevistas visando, por parte da referida pesquisadora a realização da dissertação de mestrado intitulada **“Cidade-Porto: O planejamento de zonas costeiras e infraestruturas portuárias. Uma análise territorial do Porto de Valparaíso (Chile)”**. Entendo que esse estudo possui finalidade de pesquisa acadêmica, ficando claro para mim os propósitos da entrevista, seus desconfortos e risco, que os dados obtidos não serão divulgados e será preservado anonimato dos participantes assegurando assim minha privacidade, a não ser com prévia autorização. Além disso, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser e não receberei nenhum pagamento ou qualquer outro benefício por esta participação. Autorizo a gravação da entrevista via *Google Meets*, que não será divulgada:

( ) SIM      ( ) NÃO

\_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura do participante

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste participante ou de seu representante legal para a participação neste estudo.

\_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura do responsável pelo estudo

Uma via deste documento deve ficar com o participante e outra em posse do pesquisador.



## 7.4 Entrevistas Realizadas

**ENTREVISTA 01** - (Entrevista realizada em 17/06/2021).

### **1. Al igual que en el escenario socioeconómico actual de Chile ¿Los puertos son generadores para la modernización de las ciudades por delante de las demandas globales actuales?**

Aspectos de importancia económica, para Chile sobre todo, son fundamentales debido a que Chile tiene una economía abierta con mucha interacción en el mundo entero. Exporta y sobre todo *commodities*, grandes volúmenes de productos como minería, cobre, como el aspecto forestal, pesca y algo de la agroindustria. Pero a su vez, la relación que tienen los puertos con las ciudades cada vez es una relación más compleja, que va en perjuicio de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Debido al tránsito de camiones y de trenes, que se dirigen a los puertos con mucho volumen. Por ejemplo, en mi zona transitan más de 1000 camiones al día, varias veces el tren, unas cinco veces por día. A futuro va a ser más. Justamente las líneas férreas, hoy día, atraviesa la ciudad, anteriormente estaban retiradas de la ciudad, pero como la ciudad ha crecido, las líneas férreas quedaron en el interior de la ciudad, perjudicando el tránsito de automóviles particulares. Lo mismo pasa con los caminos y hay bastantes obras viales, carreteras, donde transitan camiones que se dirigen a los puertos, o que salen de los puertos.

Nosotros tenemos más flujos hacia los puertos, porque tenemos más exportación que importación. Por ejemplo, el caso de Concepción; el 90% de los movimientos es salida, de exportación; el 10% es importación. Entonces, esos caminos también atraviesan ciudades, con la molestia de congestión vehicular, con molestia de posible accidente, con muerte; sobre todo cuando hay accidentes donde los camiones se involucran con autos pequeños, autos familiares donde los más dañados; obviamente son el vehículo menor y otras consecuencias que afectan a los ciudadanos, como el ruido, como destrucción de las obras de infraestructura vial, porque, los camiones llevan más pesos. Miedos de la familia a que los niños salgan a jugar a las veredas fuera de casa, como antiguamente, eso ya no se ve. No se ve por varias razones. Porque los niños tienen otras actividades y se entretienen hoy día con el computador, con juegos electrónicos, pero también, porque la madre o los padres no desean que la juventud o los niños salgan y transiten cerca de los camiones. Contaminación de ruido, vibración de cuando pasa el ferrocarril y cuando pasan los camiones, hay vibraciones en las casas y que con el tiempo se

deterioran. Bueno... contaminación de aceites, un sinnúmero de efectos negativos hacia los habitantes de la ciudad.

La planificación es lenta, el desarrollo económico o el desarrollo de la actividad portuaria crece más rápido que la respuesta que puede dar en la planificación de infraestructura. Además, es difícil coordinar entre distintos organismos como los municipios o los ministerios, o como los privados; para buscar soluciones más coordinadas.

Los puertos, por otro lado, también tienen prejuicios desde la ciudad hacia el puerto; porque en el tiempo en que demora, por ejemplo, el transporte terrestre en llegar al puerto es mayor porque tiene el semáforo, tienen calles que están congestionadas y si hay un accidente se paraliza todo, todo el tránsito mientras llegue la policía. Si hay muerte, que es frecuente que así sea, se paraliza hasta que llegue los funcionarios legales que tienen que hacer sus investigaciones e investigar las causas de un accidente, para buscar a los responsables. Entonces hay un sin número de consecuencias negativas para los habitantes de la ciudad, pero también para el propio puerto. Eso es un tema complejo que hay que resolver, hay que resolver por el bien de los ciudadanos y también esas soluciones, sin afectar la productividad de la parte industrial, de los puertos, que atienden el negocio de vender los productos de las empresas hacia el exterior; o comprar desde el exterior bienes para, al final, para los propios ciudadanos o para la ciudad.

Poco existe en Chile para poder atender estas soluciones coordinadas entre distintos, yo diría, poderes de toma de decisión. Ministerios, diferentes ministerios, la ciudad, con representantes de juntas de vecinos, alcaldes de los municipios, privados, los que están a cargo de los puertos; etc. En Chile, por lo demás, existen puertos que son privados, pero también puertos que son del estado que se concesiona a un privado, pero la infraestructura sigue siendo del estado de Chile. Es un tema que tenemos que aprender de otros países que van más adelantados en buscar soluciones.

## **2. ¿Cuáles son las actuales demandas de reestructuración urbana de los puertos chilenos que permiten establecer modelos de gestión pública para América Latina?**

Chile, antiguamente... anteriormente antes del año 90, es decir, ya casi 30 años atrás; los puertos, la mayoría de los puertos, eran del estado y bajo la gestión del Estado de Chile, Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI). Existía el problema de que como Chile no es federal, las tomadas de decisiones son centralizadas y la gestión era similar en todos los puertos

de Chile. Chile es muy largo, desde Arica a Punta Arenas tenemos cerca de 3.000 km, entonces, la gestión era igual para todos los puertos, para condiciones distintas era difícil. Por ejemplo, si un puerto necesitaba una grúa entonces lo justo, desde El Estado de Chile es que, en todos los puertos a lo largo del territorio chileno estuvieran el mismo equipo. Luego vino una ley de modernización portuaria donde los puertos se concesionan a privados para que lo administren, para que lo operen. Eso hizo que el privado incorpore tecnología a los puertos, tenga más inversión en tecnología, en equipo, en sistemas computacionales para la administración, en plataforma, en infraestructura, en explanada y en forma variable según la necesidad de cada puerto. Por ejemplo, tenemos puertos que atienden carga en general, que son concesionados, son puertos que antes eran de EMPORCHI. En Punta Arenas, que también es un puerto público, del estado, que está concesionado a un privado, se dedica más hacia el turismo, entonces se han desarrollado con una gestión más ágil y moderna.

Bien, pero por otro lado el gran problema que visualizo es que, a diferencia de otros países, al pertenecer a un solo organismo por ejemplo al estado de algún país, la infraestructura portuaria, también la infraestructura férrea o la infraestructura de red de carreteras, entonces la planificación es más integrada; puesta que se está viendo en forma centralizada.

En Chile esa parte, hay carreteras que las planifica el privado, las concesionan otras las planifica el estado y los puertos también privados, el ferrocarril... esa parte, entonces la dificultad, yo diría, que es aprender; en Chile; con este sistema... digamos más autónomo... en la toma de decisión de cada ente que participa en el tema, yo diría logísticos, logísticos - portuarios, debe aprender a coordinarse mejor.

Ahora no sé «qué» sistema será mejor, si ¿el sistema descentralizado o el sistema más descentralizado? Pero, los datos es que Chile al tener esta ley de modernización portuaria, efectivamente los puertos crecieron, se desarrollaron con inversión desde el mundo privado haciéndole ahorrar dinero al estado en esa inversión, para dedicarlo en otras áreas más urgentes. Mayormente donde familias modestas necesitan apoyos recursos del estado, es una parte buena, la parte mala; la que ya comenté que ha crecido lo digamos y yo le llamo externalidades, costos, que absorbe la ciudadanía que no están involucrados directamente con el negocio portuario sin embargo son afectados por; los accidentes, por la construcción, por los ruidos, porque sus viviendas que están al lado de la línea férrea o al lado los caminos pierden valor porque nadie quiere vivir al lado de la línea del tren que lo despierta en la noche porque la casa empieza a desarmarse con las vibraciones.

### **3. En el actual escenario productivo económico ¿Cómo se lleva a cabo la integración territorial de la costa del Pacífico chileno?**

Sí, con relación a planificación integrada, esa es una propuesta que hoy día se intenta hacer, pero falta mucho. Hay mucha inercia por parte de las instituciones de seguir trabajando en forma autónoma, sin colaborar con otras instituciones. Por problemas de recursos, porque cada uno se preocupa con su tema en forma muy específica, pero se pierde el sentido de interactuar con otros organismos para buscar soluciones más integrales; más sinérgicas. Producto de eso, producto de ser muy separado de una institución o de otros, el daño lo están sufriendo las ciudades.

### **4. ¿Cuál es la situación actual para el establecimiento de nuevos modelos de la relación Ciudad-Puerto a lo largo de la costa de Chile?**

Hay intentos de resolver el problema de la Ciudad-Puerto. Hay conciencia de parte de los sistemas portuarios, más aquellas que están concesionadas, que son desde el Estado de Chile, pero que los maneja el privado. Sin embargo, estas siguen siendo controladas por organismos estatales para ver si el concesionario, el cuidador que está a cargo, cumple con los convenios que hicieron con la ex EMPORCHI.

Esa empresa, que son, digamos, revisora de la actividad que hacen los puertos; si están conscientes de este tema, de la relación Puerto-Ciudad. Intentan de alguna manera de resolver, generando comunidades para discutir estos temas y para levantar propuestas, pero es lenta la respuesta, una parte del privado, cuando se trata de puertos privados, como no están obligados y no participan, o tienen poco interés en otorgar, o no asumen el problema. Si hay un puerto privado que participa es... no es...en menor término; cómo se intenta hacer con los puertos que están concesionados, bien cómo Valparaíso. Falta, yo diría, más recurso, porque estos intentos van a hacer grupos de personas, relacionado con la actividad portuaria y con la ciudad, no disponen de recursos para implementar las soluciones. Se reúnen, dan ideas, y en forma voluntaria, no tienen un sueldo pues tampoco hay un compromiso más allá de poco tiempo. Por ejemplo, juntas de vecinos, algunos académicos, el responsable del puerto, si es que va a una sesión por un par de minutos y después no regresa más; porque no tiene tiempo para para ello. Entonces falta mayor energía, más impulso y más recursos para que estos intentos evolucionen, se desarrollen más, estos grupos de personas.

## **5. ¿Cuál es la importancia territorial y administrativa del Puerto de Valparaíso frente a las demandas nacionales e internacionales?**

El Puerto de Valparaíso es el puerto... digamos, principal de Chile. De hecho, en Chile hay una canción muy conocida, antigua de nuestros abuelos que habla de: «Valparaíso, puerto principal». Claro, es el puerto natural de Santiago. En Santiago vive casi la mitad de la población de Chile, entonces 48% de población chilena vive en la zona de Santiago. Por lo tanto, el resto de Chile, la otra mitad se distribuye a lo largo de todo el país. Eso hace que haya una gran demanda de importación en Valparaíso. También, como te dije que Chile tiene muchas exportaciones, entonces Valparaíso, también así como recibe, exporta; y están equilibrados, están balanceados entre importación y exportación. Eso hace que el tema portuario sea más eficiente. Por ejemplo, un solo caso en el tema de contenedores; si reciben controladores, los tienen disponibles para luego enviarlos con productos. Cosa que, en nuestra zona, en nuestra región, estamos a 500 kilómetros al sur de Santiago, con un millón y medio de habitantes; y no habitantes que no están concentrados en una sola ciudad, sino, en toda la ciudad de la región, es un millón y medio, bastante menor que Santiago, tenemos poca importación. Es más, la importación que nosotros recibimos llega en vía terrestre desde Santiago, porque alrededor de Santiago tienen los grandes almacenes para distribuir al resto de Chile. Claro, porque los buques llegan a Valparaíso, desembarcan de todo y luego cargan.

A nosotros nos sale más caro el tema portuario en Concepción porque no estamos balanceados. Las naves que llegan a Concepción vienen vacías, o traen contenedores vacíos para poder exportar. Pero Valparaíso, digamos, el puerto principal ya se está quedando pequeño. El Estado de Chile ha invertido en carreteras para aliviar esta congestión que perjudica a la ciudad de Valparaíso y también perjudica al funcionamiento del puerto. Entonces, El Estado Chile ya ha invertido más de 300 millones de dólares en nuevas carreteras, en hacer túneles, en hacer zonas de apoyo logístico retirado del puerto y retirado de la ciudad; pero aún con todas esas inversiones del estado, el puerto no es capaz de atender toda la demanda y se desarrolla el puerto San Antonio, que está muy cerca y le da cabida entonces para que atienda.

San Antonio tiene menos población que Santiago, es una ciudad pequeña y menor que Concepción. Pero siendo pequeña, la calidad de vida de los ciudadanos de San Antonio es extremadamente compleja, por otro lado, el desarrollo, el trabajo que tiene la gente de San Antonio, lo tienen gracias a la actividad portuaria. Entonces hay una cultura de no enfrentarse con el puerto, o con los responsables de aquella actividad que desarrollan los puertos. Entonces

menos manifestaciones, hay más aceptación de la ciudadanía, que está viviendo con congestión, ruido, contaminación, con poco espacio, porque el mismo puerto no le permite crecer a la ciudad. Hacia afuera de la ciudad hay muchas montañas, nosotros en Chile tenemos a 100 metros, 200 metros de la costa, tenemos el cerro, la Cordillera de la costa. Pero yo no veo que las personas, aunque tengan estos problemas lo manifiesten. Entonces están como... tranquilo. En Valparaíso hay más problemas y las personas lo hacen notar. Además, Valparaíso es más turístico entonces hay otras actividades que también hay que resguardar, que también hay que proteger. El turismo como todavía no logramos hacer un turismo que se coordine con la actividad portuaria, sino que se contraponen.

El desarrollo portuario de Valparaíso se ve complicado que se desarrolle hacia el interior del territorio porque, hacia el interior está la ciudad de Valparaíso. Tendría que desarrollarse en explanada hacia mar adentro, rellenando en costa, cosa que es bastante cara. Aquí en Chile cómo tiene la cordillera de la costa, tiene montaña muy cerca de la costa, entonces un par de metros hacia el interior del mar la profundidad crece bastante. Por un lado, eso es bueno porque significa que las embarcaciones pueden llegar cerca de la costa. Por otro lado, en malo porque cuando se quiere hacer una infraestructura es muy profundo para hacer infraestructura. Entonces, sale muy caro crecer hacia el mar. Como las inversiones por la Ley Portuaria de Chile, la ley actual, la ley de modernización portuaria de Chile hace que, digamos permite, que el privado haga las inversiones de los puertos. Entonces, cómo es caro hacer explanada no hay inversionistas que lo puedan, que se interesan por ellos.

En Valparaíso recientemente hubo discusión, hace como un par de años atrás, para saber si podría crecer el puerto hacia la ciudad o destinar esos espacios para la ciudad. Ganó por... por votación, que ganaba la ciudad. Cosa buena, porque son muchas las personas que se ven perjudicadas por la actividad portuaria si le empieza a quitar espacio la ciudad. Así que Valparaíso es como un ejemplo en que entra en conflicto la relación Ciudad-Puerto o Puerto-Ciudad, y ha ganado en parte de la ciudad. Ahí está un buen ejemplo... En San Antonio está ganando el puerto sobre la ciudad, tiene poca fuerza pues no hay turismo, son muy pocas las personas, y las personas que viven en sectores dependen de la actividad portuaria.

En relación con lo sistema de transporte de carga por ferrocarriles, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), tiene en Valparaíso un proyecto de conexión de Valparaíso-Santiago de hacer un de pasajeros, para hacer un tren rápido. En Valparaíso tienen ferrocarril hacia el puerto, pero no lo usan, porque se le dio preferencia en el ferrocarril para compartirlas con trenes de

pasajeros. La infraestructura que se hizo fue pensada en los pasajeros y poco en la carga. Entonces yo diría que disminuye la carga por tren, pero aumenta la carga por camión.

Hay un proyecto de la EFE justamente para llegar con un ferrocarril a San Antonio, pero hay que invertir mucho dinero del Estado de Chile. La EFE no tiene dinero, yo no sé de dónde van a sacar todo ese dinero para pagar, digamos hacer esa inversión; o esperar que un privado se interese y se concesione. Para poder concesionar en EFE tienen que modificar las leyes, porque EFE es Empresa de Ferrocarriles del Estado. Entonces, siendo el Estado ¿Cómo hacer que los privados inviertan en una empresa estatal? Un sistema de concesión, pero para eso hay que hacer gestiones políticas; hay que preguntarles a las cámaras de senadores y diputados, alguien tiene que presentar la ley, etc. Si no invierte el estado y se espera que invierta un privado, va a demorar tiempo en que eso suceda. Ojalá que no sea así, pero hay que ver la experiencia de la realidad del proyecto y el tema es lento.

## **6. ¿Cómo el Puerto de Valparaíso puede mejorar una red mediante la integración de mayores conectividades con los puertos de la Región de Valparaíso – Puerto de San Antonio; Puerto de Quintero-Ventanas?**

No es competencia de los puertos ver la conectividad terrestre. El puerto solamente, el concesionario, tiene que, se preocupa de que el trabajo en el interior del puerto se haga bien. Pero del puerto hacia otro puerto, saliendo del gate desde la puerta del puerto son otras instituciones las que se preocupan. Por ejemplo, el ministerio obras públicas que tiene que hacer una carretera o tiene que hacer una línea de tren (EFE); entonces como son otras las instancias que se preocupan de ese tema, y como dije al principio hay descoordinación entre las distintas instituciones; eso no está sucediendo. Por otro lado, lo que podría suceder es que los puertos junto a las navieras hagan viajes de un puerto a otro puerto por vía marítima. Pero eso... En Chile... Tenemos... El cabotaje, es decir, viajes de un puerto a otro puerto nacional, que está protegido.

Hay una ley de protección para las navieras chilenas, entonces el extranjero tiene que pedir un permiso especial si quiere aprovechar un viaje en una recalada, por ejemplo. Ir a Valparaíso con importaciones y luego viajar a Concepción, a un puerto de nuestra zona, tiene que ver con un permiso especial y las tarifas son mayores a las tarifas que puede tener una naviera chilena. El problema es que las navieras chilenas son pocas y no hay para hacer estos cabotajes. Entonces

¿Qué está pasando? Está pasando que las naves extranjeras que hacen un viaje a distintos puertos de Chile haciendo recalada viajan en vacío. Viajan sin aprovechar ese espacio disponible para transportar cargas, se está perdiendo esa oportunidad.

En Chile se ha tratado de modificar esta ley de cabotaje, pero no ha dado resultado. No lo han votado, lo han votado en contra, pensando en proteger a navieras chilenas. Nuevamente hay muchas decisiones que pasan por el aparato político de convencer a las cámaras que votan por distintas leyes. A mí me parece a veces los políticos tienen otros intereses. Esa es una opinión, no lo he investigado informe más precisa, pero me imagino por, lo que uno, por la noticia, por la prensa; de que los políticos, digamos, votan a favor o votan en contra de un proyecto según su ideología o para acompañar a sus grupos. Falta un cuerpo más técnico que de información para que la toma de decisión sea mejor, y esos cuerpos técnicos no están.

**7. Los puertos de América Latina tienen como conflicto las relaciones entre agentes (*stakeholders*), sociedad civil y gestión pública. ¿Cuáles son los mecanismos necesarios para pensar en un nuevo frente marítimo considerando el panorama actual de la ciudad de Valparaíso?**

Hay modelos que te explican el desarrollo de los puertos, esta Verlaque, el modelo de Taffe, el modelo de Bird (Anyport). En doctorado hice un modelo propio, para explicar en parte este desarrollo portuario. Es un modelo, dependiendo de ciertas condiciones pueden llegar al extremo de que un puerto no siga creciendo, porque tienes demasiadas restricciones, y le da oportunidad a otro puerto en otro lugar para que se desarrolle. Por ejemplo, Valparaíso-San Antonio; Valparaíso sigue teniendo complicaciones de desarrollo, si Valparaíso tiene restricciones y San Antonio no las tiene, obviamente que con el tiempo va a haber desarrollo portuario en San Antonio, en desmedro de un desarrollo portuario en Valparaíso. Yo creo que, a muy largo plazo, va a suceder eso.

También hay que considerar que los puertos en Chile, donde hoy día están ubicados, es por una herencia que están en ese lugar. Incluso una herencia precolonial antes de los españoles que ya existían una actividad portuaria de los pueblos originarios. Casi todos los puertos nuestros están dentro de bahías, protegidas del viento y del oleaje, pero en mi opinión, las bahías no son de propiedad exclusiva para el tema portuario. Las bahías se comparten entre muchos otros sectores, por ejemplo, la pesca, la gastronomía, el sector inmobiliario, el turismo, la recreación. Entonces es injusto darle prioridad al tema portuario que continúe ocupando un recurso natural,



como una bahía. En otros países ya se hacen bahías artificiales, se construye un dique de abrigo en una zona no protegida, lejos de la ciudad y ahí se desarrolla un puerto. En Chile no se hace porque el privado no está dispuesto a hacer tremendas inversiones para hacer un dique, ni un rompeolas, un dique de abrigo y hacer una bahía artificial. Entonces, las políticas deben apuntar a regular estos aspectos. Yo creo que con el tiempo va a suceder eso, va a suceder no solamente en un país, sino en la región - en Sudamérica o en el Cono Sur de América - van a empezar a generar leyes que regulen el desarrollo portuario.

Por ahora en Chile, lo que se intenta es todo lo contrario, se están generando leyes para cobrar a los puertos. Para cobrarles un impuesto, dado que los puertos perjudican la calidad de vida de los ciudadanos, hay diputados que quieren hacer eso.

Pensándolo ahora, haciendo una reflexión, es una manera natural de provocar un desplazamiento de los actuales puertos a otros lugares donde no provoque estos perjuicios a la ciudadanía. Porque si ya hay una corriente de senadores y diputados que están con propuestas de cobrar impuesto a la actividad portuaria, los que toman decisiones los puertos, será un momento en el que digan no es más conveniente dejar este puerto y empezar a desarrollar un puerto con menos problemas.

Con relación a el Puerto de Gran Escala – San Antonio: A partir de los modelos que yo te hablé, el modelo de Verlaque, de Bird, de Rimmer, de Rimmer-Taffer y el modelo mío, indica que los puertos cuando nacen en los territorios que son de alguna manera intervenido, o desarrollados desde el mar hacia el territorio, como pasó con la costa de África o como pasó con Sudamérica con Chile, las naves llegaron por mar hacia el territorio.

Generalmente ven una bahía y recalán las embarcaciones y empiezan a penetrar al territorio con días terrestres. Con el tiempo, esas vías terrestres empiezan a modernizarse y hacerse más eficientes, entonces ya no se necesitan puertos tan cerca uno del otro y se van retirando. La *Hinterland* o el área de tributación que hace cada puerto, cada vez es mayor. Eso hace que pensásemos que los puertos cada vez tienen que ser más retirados uno del otro. Finalmente, si lo pensamos así, hacia dónde llegaremos aquí a 50 - 100 años más a largo plazo a tener un solo puerto, porque todo el resto se va a comunicar por vía férrea, o vía aérea, o vía rodoviaros, por camiones, etc.

Por otro lado, las embarcaciones cada vez se están haciendo de mayor tamaño. Hay una razón fundamental, una embarcación al mirar una embarcación desde arriba... Aquí las puntas de mis dedos son la punta de la embarcación, al modificarse un poquito la forma de la embarcación puede llevar más carga. Entonces pensemos, en que una embarcación aumenta su capacidad de carga al doble, pero su resistencia al agua aumenta entre el 1% al 5%; eso significa que con un 1% más energía puede transportar el doble de carga. Entonces me conviene hacer buques grandes. El problema son varios... El problema de los buques grandes... 1. Es que necesito un puerto grande para poder atenderlo, con profundidad, con grúas grandes, etc. 2. Necesito tener suficiente carga que llega al puerto para poder atender al buque, porque un buque grande de 22 mil contenedores, por ejemplo, que llegué a un puerto - un puerto como el nuestro, pero el puerto nuestro tiene 7.000 contenedores - no le sale a cuenta. Entonces los Puertos *Hub*, los puertos que atiendan estos buques grandes, necesitan recibir carga de un territorio muy grande.

Pero Chile, como estamos al sur de América, tenemos de vecino en el sur, a los argentinos, pero entremedio la Cordillera de Los Andes con altura sobre 3.000 metros, 4000 metros de altura; es muy caro hacer vías que traigan carga desde Argentina hacia Chile. ¡No tenemos más!, O sea tenemos poca carga en el sur de Chile. Eso hace que al sur de Chile estos barcos grandes, no van a llegar. Porque no nos conviene hacer un Puerto *Hub* para atender una nave, una embarcación que reciba 18.000, 22.000 contenedores. Pero Valparaíso si puede, porque Valparaíso tiene más comunicación con Argentina. Está el paso los libertadores, que hoy en día están construyendo un túnel para hacerlo más eficiente. Tiene mayor demanda, porque está Santiago – Valparaíso cerca, tiene carga que atiende al norte también, llegan minerales hacia el puerto de Valparaíso o San Antonio.

Entonces, yo diría que San Antonio se proyecta de mejor forma a ser un puerto más grande. Un Puerto *Hub*, que puede atender estas embarcaciones, al resto de Chile podría llegar a través de cabotaje, a través de embarcaciones menores, vía marítima, de carga para alimentar este *Hub*. Ese es un modelo que existe en otros países, sobre todo en Europa y en Asia, *Hub & Feeder* – *Hub* es como la parte interior de una rueda de bicicleta y *Feeder* es como los rayos de una bicicleta – entonces, el modelo es tener un puerto principal y que llegan de varias partes cargas. Ese modelo, creo yo que, va a empezar a desarrollarse en San Antonio. En forma natural, en el tiempo se va a dar de forma automática, en forma natural.

**8. Los proyectos de modernización del Puerto de Valparaíso han traído varias discusiones sobre el tema de la relación ciudad-puerto para Valparaíso. ¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso? ¿Cree en el traslado de funciones portuarias al Puerto de San Antonio?**

Las actividades económicas, además las actividades portuarias obedecen a muchas variables, no solamente aspecto de rentabilidad económica, sino también culturales y de tradiciones, políticas, entonces terminar una actividad portuaria para dar cabida, para trasladarlo a otros lados es difícil; tiene mucha inercia. No solamente como digo, depende de una ecuación matemática que te indique que es más conveniente llevarlo a otro lado, sí tiene que haber un convencimiento de todas las personas involucradas a tomar esa decisión.

Por lo tanto, no creo que el Puerto de Valparaíso deje de funcionar, pero sí va a ser más complicado que crezca y se desarrolle más, porque está estrangulado por la ciudad. Podría crecer en mayor volumen hacia el interior del mar, pero eso muy caro, entonces el Puerto de Valparaíso, yo creo que va a continuar con el tamaño que tiene hoy día y todo lo que tenga que crecer se cambiará para San Antonio.

Entonces eso va a hacer que San Antonio crezca más, tal como se indica el modelo de Verlaque, de Rimmer, etc. Pero no va a desaparecer, no es como Barcelona. En Barcelona se trasladó el puerto, pero el puerto antiguo continúa como un puerto de turismo, dónde la relación con la ciudad es más amigable el puerto antiguo Barcelona y el puerto nuevo era más industrial. Barcelona creció y hoy día vuelve a estar estrangulado por la ciudad, aunque uno los traslade a otro lugar vuelve a pasar lo mismo.

Entonces, la solución que creo va por una buena planificación y eso lo que falta, una planificación más integral, de todos los que participan en este caso – EFE, Ministerios de Obras Públicas, Ministerio de la Ciudad, Portuarios, Empresas de Transportes – hay que hacer un sistema de comunidad portuaria, que hablen y desarrollen, la ciudad en conjunto con el puerto.

**ENTREVISTA 02** - (Entrevista realizada em 25/06/2021).

**1. Al igual que en el escenario socioeconómico actual de Chile ¿Los puertos son generadores para la modernización de las ciudades por delante de las demandas globales actuales?**

Sí, es una pregunta muy interesante, porque el modelo chileno económico es el modelo en donde la producción industrial de manufacturas dentro del territorio nacional fue decreciendo paulatinamente desde finales de la década del 80 a la actualidad, lo que propició un modelo exportador de materias primas y de agroalimentos que fue creciendo en el tiempo conforme se fue abriendo la economía chilena. Lo que se denominó la década 90 “El modelo de apertura internacional y la inserción de Chile en la globalización”.

Eso tuvo un costo muy interesante, porque producir alimentos para exportación involucra invertir en infraestructura. Y es muy probable que los puertos chilenos hacia finales de los 80, principios de los 90 no tuvieran la capacidad de trasladar grandes volúmenes de mercancías, ya sea para ingresarla al país o para lanzarlas al mercado internacional. Yo creo que ahí, eso tuvo mucho impacto en la determinación de cómo los cultivos, particularmente en la región del Chile central, para que usted tenga una idea en el sur de Santiago hasta más o menos el límite el norte de la región de la Araucanía, en donde los cultivos fueron también modificándose en función de esta demanda internacional que estaba viendo. Y ahí hay casos muy interesantes porque el caso por ejemplo de la... de la demanda de China por alimentos, yo creo que uno de los más importantes de todos. El caso de la demanda China por alimentos involucra, por ejemplo, que Chile cambie de una matriz productiva de mucha fruta, a una matriz productiva en donde empezó a exportar a China cerdo, carne de porco o empezó a exportar en algún momento leche, pero no leche líquida, sino la leche procesada y convertida en polvo. Y eso fue delimitando los usos de la tierra y también, en el caso del... del vino a Europa o al mercado sudamericano donde el vino chileno y latinoamericano es muy consumido y en Europa también, en Asia para qué decir: el vino chileno también fue variando.

El determinante de la transformación de ese modelo económico como tal siempre ha sido el tipo de cambio. Y a diferencia de lo que ocurrió en Argentina, en Chile el tipo de cambio es volátil, es flotante, no hay regulación del tipo de cambio. Pero tiene un enemigo, el dólar en Chile tienen un enemigo que se cobre. Cuando el precio del cobre aumenta, el valor del dólar retrocede. Entonces el Banco Central, en algunas ocasiones, sale a intervenir el mercado

cambiario comprando o vendiendo dólares, dependiendo sí necesita mantener los valores del tipo de cambio o alterando a la baja o al alza y esa intervención del banco central involucra que por ejemplo salga a comprar 20 mil o 20 millones de dólares anuales diario en dólares y después lo pasa reserva nacional y los vende después. Ahora, eso lo hacen porque cuando el cobre el precio del cobre está muy alto y el valor del dólar está muy bajo, quienes pierden son los agricultores. Todo esto para decir ¿qué tienen que ver los puertos? bueno, tienen mucho que ver, porque un país que decide por transformar su matriz productiva en una matriz productiva exportadora de estos tres elementos: materias primas, cierto, particularmente cobre, algunos casos de hierro también, litio el último tiempo y también en el caso de la... de los alimentos va también transformando que los puertos necesitan una mayor capacidad de proyección temporal de acogida. Y eso también trae consigo la demanda que esas ciudades portuarias vayan transformándose.

En Chile no existe ningún puerto como el Puerto de Santos, a pesar de que están ingresando al mes cerca de 20.000 o 30.000 automóviles 0 km desde Brasil, los mercados en donde viene más o menos, Brasil y enlace pacífico. Ese es más o menos los mercados por donde ingresa el automóvil a Chile en menor medida de Estados Unidos y también de Europa. En realidad, lo que se consume en automóvil en Chile europeo generalmente viene de Brasil o se ensambla, o se termina ya o llega a través del Pacífico. Pero el automóvil hoy día está muy demandado en Chile. En Chile es muy barato tener un automóvil comparado con comprarse una vivienda más barato y fácil tener un automóvil nuevo que una vivienda. Y eso también ha demostrado que los puertos tienen una sobre exigencia. Bueno, eso trae consigo otros procesos que quizás podamos desarrollar después.

## **2. ¿Cuáles son las actuales demandas de reestructuración urbana de los puertos chilenos que permiten establecer modelos de gestión pública para América Latina?**

En Chile las ciudades portuarias tienen una particularidad porque los puertos chilenos... A ver, primero que todo, el litoral chileno es un bien nacional de uso público, que tiene una regulación de uso tanto para la pesca artesanal como para los usos industriales y portuarios.

El estado chileno hoy día no administra ninguno de los puertos que existen de Arica a Magallanes. Todos los puertos están concesionados, o, como en Brasil ustedes dirían “parcializados”. Es una parcería. Pero no es una parcería... no es una parcería donde uno puede haber que... que hay una participación del estado. No del estado entrega a concesión... como

área concesionada a un privado la explotación del puerto, y el privado está encargado de construir en la zona portuaria, establecer la maquinaria con la cual va a trabajar en el borde de un litoral y también en hacer los contratos particulares con las empresas operadores marítimos que trasladan sus mercaderías en ese sector.

El estado chileno por eso recibe un dinero anualmente por la explotación de los puertos y se evitan no administrarlos él, que serían más o menos la lógica chilena bien instalada de que es que el Estado nunca administre algo porque en el estado es el peor administrador que existe. Ese es el... el contexto ideológico del modelo chileno. Se dice: “¿Por qué los chilenos, el Estado? ¿no?”. El Estado es según la lógica histórica, como se dice coloquialmente en la lógica neoliberal en Chile, siempre es: “el Estado es un mal administrador y debemos encauzar que los privados administren aquello que el Estado distorsiona. Ese es el principio, entonces bajo esa lógica, la reestructuración urbana también va de la mano en la forma en la que se reestructura el modelo de trabajo en Chile, que es un modelo que después del código del trabajo, que tiene un período de instalación 1979-1982, es una legislación que precariza mucho la relación empleado - empleador y tiende a destruir a través de la anulación de la sindicalización generalizada el vínculo entre trabajador - empresa.

Entonces si nosotros habíamos visto que las grandes industrias chilenas habían generado, por ejemplo, *company towns*. ¿Você conhece *company towns*?. Los *company towns* son aquellos poblados que tienen su origen en la cuestión industrial, como por ejemplo si Volkswagen, en Brasil, hubiese construido una ciudad. Esos son los *company towns*.

Todas las actividades económicas chilenas históricas algunas produjeron ciudad. Las textiles en Santiago, en Concepción para que decir... el salitre en el norte, el cobre, el... todas tuvieron una versión urbana, pero este modelo portuario nunca generó ciudad. No existe esta es... por ejemplo, uno podría decir: “esta es la... la villa de los de los portuarios, donde viven los obreros portuarios en viviendas que fueron consorciadas con la empresa y fueron pagados del salario y otra parte la puso la industria”. Eso los puertos nunca lo hicieron. Y eso es una cuestión muy importante destacar, porque manifiesta con claridad la transformación del modelo chileno en un modelo de economía precaria, de economía laboral precaria, que de cierta manera, abandona esa lógica de relación empleado - empleador histórica que había tenido el modelo chileno, donde por ejemplo las textiles construían para sus trabajadores, no gratis se sustraía una parte del salario y otra venía de las cajas de previsión donde ahorran para la vejez... se construyeron

viviendas y hay algunas compañías que llegaron a construir poblaciones de 1.500, 1.600 viviendas.

Las textiles en Santiago urbanizaron gran parte de la zona del norte, o sea del interior al... al borde costero. Y toda la vivienda de la clase obrera portuaria es vivienda social, vivienda subsidiada. Y eso, en San Antonio ¿Usted recuerda que estuvimos allá? Ciertamente, estuvimos en parte del cementerio. Ese sector y el sector de Llole hacia el sur de San Antonio hoy en día tiene una altísima presión inmobiliaria de subsidios precisamente porque San Antonio empieza a convertirse en el puerto más importante de Chile, dado que por ahí ingresa gran parte de la mercancía que se vende en Santiago y también porque el puerto de Valparaíso, ahora el puerto más importante del país, se convierte en una zona que va tomando una vocación más turística.

Las grandes embarcaciones que trasladan automóviles o tecnologías desde el Asia-Pacífico no amarran en Valparaíso porque el puerto no tiene la capacidad de poder soportarlo, por un lado y por otro lado la fricción de distancia que, en el caso de la geografía económica portuaria, es muy importante el traslado de la mercancía y la logística de la mercancía desde el puerto San Antonio hacia al centro de distribución final, es más barata, tiene menor costo si se considera la lógica Santiago - San Antonio. La fricción de distancia es menor. Son 110 kilómetros, y si uno considera que los puertos secos están en la periferia de Santiago, son 80 kilómetros desde el puerto a la disposición final, muy poco.

**3. En el actual escenario productivo económico ¿Cómo se lleva a cabo la integración territorial de la costa del Pacífico chileno?**

**4. ¿Cuál es la situación actual para el establecimiento de nuevos modelos de la relación Ciudad-Puerto a lo largo de la costa de Chile?**

Sí. La relación ciudad - puerto, bien como le digo bien particular, porque los puertos son todos concesionados, pero las ciudades portuarias en Chile tienen una dinámica bastante particular, porque por ejemplo tenemos al norte Arica e Iquique; puertos que son importantes. En la sección interior, entre Iquique y Antofagasta y... Coquimbo y La Serena vienen un... lo que se llamó durante mucho tiempo el despoblado de Atacama, en donde tenemos tres o cuatro puertos que son significativos donde sale la minería del hierro, del... del norte chico. Pero cuyo desarrollo, la relación puerto-ciudad es bien precaria. En Chañaral, por ejemplo, que es el puerto

que está más al sur de la región de Antofagasta y más al norte de la región de Tarapacá... de Atacama, perdón, estamos hablando de puertos solamente de habitabilidad precaria.

La habitabilidad, en Chañaral, es una condición de relación puerto bien... podríamos decir bastante degradada. Se nota mucho los paisajes interiores de la ciudad de Chañaral donde la cárcel, por ejemplo, gobierna el centro de la ciudad. Primero que todo son ciudades litorales donde hay total ausencia de áreas verde. Alguien podría decir: “Bueno, ¿Cuáles son las capacidades de contención? o ¿Cómo se relaciona este quiebre puerto-ciudad? Y la verdad es que terminan... el corte es una avenida, lo que diferencia a la ciudad del puerto es una avenida, una vía. Y esa vía, en algunos casos, puede ser también una vía de servicio. Entonces la diferencia no está quebrada como tal. Nosotros en San Antonio lo vimos también, o sea, está el puerto y después está la ciudad, no hay un parque intermedio o una zona de contención, que uno diga: “bueno, aquí se descarga entonces la actividad y “allá sigue el resto”, lo cierto es que no ocurre. Entonces ahí debíamos nosotros poner un punto que en el norte eso ocurre.

Ahora hacia el sur, por ejemplo, los puertos de Talcahuano, que es un puerto importante. El puerto San Andrés de San Vicente y Constitución, en Talcahuano. Constitución... Talcahuano y Constitución son dos unidades portuarias importantes. Son puertos que tienen una labor también asociada a los químicos, gases y... derivados del petróleo. Lo mismo ocurre en el puerto de Tocopilla, en el norte la ciudad Antofagasta, donde también se repite un poco la lógica de la ciudad precaria y el puerto más o menos moderno. Muy moderno y una ciudad muy precaria.

Insisto en la cuestión portuaria, en el caso chileno no se ve con una alternativa de desarrollo local, porque la mano de obra calificada tampoco la genera, la buscan desarrollar en el puerto como tal, sino que salen a buscarle otro lugar y les pagan destinaciones en el salario bien incluido por ejemplo un aporte por destinación. Cosa que no ocurre al sur ah, el de Concepción vive ahí o el de Talcahuano vive ahí en Concepción, el de Punta Arenas vive ahí en Punta Arenas y de ahí al sur quedaría Punta Arenas, San Vicente en Talcahuano, San Antonio en la región de Valparaíso. Serían los puertos más importantes.

La relación es bien escasa, yo creo que salvo que sea con fines meramente patrimoniales, como el caso de Valparaíso. La relación por ciudad-puerto en una relación muy funcional donde el puerto no influye en el modelo de desarrollo urbano de la ciudad, y donde, si usted me permite el concepto, donde... No se aprecia un ensamblaje de la práctica espacial de estar en el puerto



y ser una ciudad que vive de ello, de una actividad portuaria como tal. Y creo yo que ahí hay una... una distorsión importante que no está resuelta en el caso chileno, que tiene que ver cómo se relaciona la cuestión portuaria con la cuestión urbana. Y como le digo, no tiene... no tiene ni ha tenido los mismos impactos que tuvieron otras actividades de alto volumen en Chile que dejaron por ejemplo poblaciones portuarias, poblaciones industriales o estos *company towns* como lo habíamos dicho.

**5. ¿Cuál es la importancia territorial y administrativa del Puerto de Valparaíso frente a las demandas nacionales e internacionales?**

Sobre eso habría que agregar el hecho que Valparaíso hoy día es un puerto que no está en la primera... en la primera línea de la estructura portuaria comercial chilena. El puerto hoy día significativo es San Antonio y ahí yo le recomiendo, que explore en internet seguro va a poder encontrar mucho de esto, del debate presidencial de la elección de 2017 de... Sebastián Piñera en donde se habla del mega puerto de San Antonio y la posición de Valparaíso. Y ahí en el programa de gobierno de Sebastián Piñera y de Alejandro Guillier que era el... el contendor de Piñera, que hay una discusión muy importante sobre el puerto de Valparaíso como tal, donde ya se... se va a trabar la idea que Valparaíso va a dejar o va a perder esa virtud de puerto central en Chile, lo que finalmente aconteció.

**6. ¿Cómo el Puerto de Valparaíso puede mejorar una red mediante la integración de mayores conectividades con los puertos de la Región de Valparaíso – Puerto de San Antonio; Puerto de Quintero-Ventanas?**

**7. Los puertos de América Latina tienen como conflicto las relaciones entre agentes (*stakeholders*), sociedad civil y gestión pública. ¿Cuáles son los mecanismos necesarios para pensar en un nuevo frente marítimo considerando el panorama actual de la ciudad de Valparaíso?**

Es interesante su pregunta porque... habría que pensar cómo el modelo chileno invita a la gente a participar de él. Y lo cierto es que los agentes portuarios, creo yo, muy particularmente, si están localizados o no dónde acontece el... el... la actividad portuaria como tal parece que no es tan... efectivo. Creo que habría que primero que todo hacer la geografía social de quiénes son los agentes que están dentro de la cuestión portuaria. Y habría que considerar primero a quienes usan el puerto como tal y ahí ver una dinámica de *stakeholders* u otra similar. Lo

interesante de esto es que en Chile no existe un modelo de consulta productiva, pero si, un modelo de consulta ambiental que tiene bemoles. El modelo de consulta chileno para las situaciones ambientales, por ejemplo, que se denomina en la consulta ambiental la consulta impacto ambiental, la evaluación de impacto ambiental son mecanismos de participación bajo los cuales ninguno de los proyectos que hoy día existen podrían existir por lo tanto fueron creados con posterioridad a la construcción de estas... estas centrales o puertos que son vinculados con usos de contaminantes.

Entonces las comunidades se han convertido en la actualidad en un agente muy importante de cómo se manejan los límites de las actividades económicas de borde costero. De hecho... uno de los puntos que los sectores más conservadores de la ideología económica existente en Chile, cada vez que se plantean legislaciones que permitan mayores niveles de participación a la hora de determinar si se construye o no un puerto en tal o cual ciudad, señala, bueno, ustedes están atacando la inversión.

Están desincentivando que las empresas extranjeras vengan a participar de modelos chilenos, diciéndoles que el modelo chileno es insustentable, que no tiene o que no respeta a las personas y que al parecer tienen que consultar cada paso que da. Y claro, cuando un régimen dictatorial la empresa tienden a hacer lo que quieren más en el caso chileno donde lo que se promovió durante la dictadura militar fue que las empresas pudieran desarrollarse de manera amplia, la regulación a las empresas recién viene a finales de la década de 1980, después que los bancos hacen quebrar la economía chilena en el año 1981 - 1982.

Entonces esa lógica que es bastante particular en el modelo chileno a nosotros nos deja muy en claro que hay tres o cuatro agentes que son clave: el primer agente es el habitante de la ciudad portuaria, que muchas veces o participó en algún momento la generación de su familia en la cuestión portuaria y que es muy probable que él no participe del puerto, porque la relación laboral hoy día de los estibadores, los cargadores y el resto las personas que se contratan en el puerto no es permanente es estacional, por periodo de descargas, por periodo de tiempo. En primer lugar.

Segundo lugar, hay que ver también cuál es el rol del municipio. Chile es un país donde el municipio, la unidad territorial de administración de gobierno más importante antes de la presidencia de la república, sigue siendo el municipio. Ya lo van a hacer en el futuro los gobiernos regionales, pero mientras tanto son los... los municipios, tienen la responsabilidad de

planificar. Y muchos municipios se... cuando tienen que intervenir áreas portuarias generalmente dejan ese sector, ese segmento de la planificación para una discusión mayor, de mayor alcance y no la tocan. Por lo tanto, tampoco generan sinergias puerto - ciudad.

El tercer agente es el contratista, el *parcero* que tiene el puerto a concesión, que generalmente es una empresa extranjera, española o chilena, que son las que explotan en puerto como tal. Y el cuarto agente en este lado, son los productores que sacan o meten sus mercancías por los puertos. Y ahí yo creo que es un... un componente importante de explorar. ¿Cuáles son las... los intereses comerciales que están ahí transándose en la cuestión portuaria y por qué sentido se define que hay puertos que van a tener una proyección superior y otros que van a quedar destruidos o desahuciados?

En Valparaíso no puede haber especulación inmobiliaria porque Valparaíso nació muy pobre. Entonces cuando hubo especulación inmobiliaria fue... con fines de renovación de las áreas centrales y la construcción del satélite Curauma, que es una ciudad satélite que está fuera del área urbano de Valparaíso. Entonces ahí hay un punto relevante. Pero hoy día Valparaíso no tiene nada que ofrecer. No tiene trabajo para ofrecer.

Es un municipio altamente endeudado, es un municipio que tenían hacia finales de los 1990, fin de 2010, por ahí... tuvo un periodo de 10 años de decadencia económica brutal, que además se generan un poquito antes y después, inmediatamente después, de una determinación como patrimonio de la humanidad, patrimonio Unesco. Y ahí empieza Valparaíso empieza a desangrarse quizá lo venía de antes yo... yo creo que... no me he metido mucho en la historia, en la historia reversa de Valparaíso, pero quizás venía un poco de antes y es el hecho de saber que... es el hecho de saber que Valparaíso tenía una fecha de muerte con el desarrollo de la exportación en gran escala y que San Antonio se iba a llevar yo creo que a finales de los 1980 ya era un escenario... habría que ver... ¿Sabe qué? habría que ver los volúmenes de carga para tener un dato más concreto para poder sostener esta... estos supuestos.

En realidad, son... lo que yo le estoy diciendo, más que un supuesto, son hipótesis basadas en realidad, son hipótesis falsas, van a dar verdadero al final. Porque efectivamente, Valparaíso fue deshaciéndose y llegó al punto que era mejor tener una ciudad de... más compacta como San Antonio, que una ciudad gigante como Valparaíso, en donde la cuestión portuaria ya no era lucrativa.

**8. Los proyectos de modernización del Puerto de Valparaíso han traído varias discusiones sobre el tema de la relación ciudad-puerto para Valparaíso. ¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso? ¿Cree en el traslado de funciones portuarias al Puerto de San Antonio?**

Lamentablemente salvo Iquique, que insisto son municipios ricos que están en una situación de bonanza minera, de algún caso que les permite de pronto ejecutar una billetera un poco más rápida, tienen la posibilidad de hacer inversiones que sean más focalizadas desde lo público. Pero en el caso de San Antonio o de Valparaíso mismo, si la inversión del puerto, la inversión portuaria de modernización portuaria es de los privados. Y el modelo de estructura licitada de concesión también exime al Estado de participar de esas actividades. Entonces después uno no se sorprende de decir: “¡oye! ¿pero cómo? ¡Los privados aquí hacen todo!” Bueno si el modelo les permitió también apropiarse del quehacer en toda su totalidad.

Ahora ¿dónde no entran? Que es la particularidad interesante. No entran en el desarrollo inmobiliario de las ciudades. Que eso... y no, ni en el inmobiliario entendiendo la producción de vivienda, subsidiada o no, y no entran en la cuestión residencial, en el entorno de la vivienda, en la plaza, parque, tampoco entran ahí. Y eso es bien interesante porque cuando entran, generalmente, ingresan con mecanismos de compensación por usos indebidos. En Quiteros-Ventanas, por ejemplo, Copec donó una costanera, hizo una costanera completa de dos o tres kilómetros que junta... dos poblados; Loncura con Quintero, pero que en realidad no es una calle pavimentada ¿Cierto? No, es una línea pavimentada para andar en bicicleta y trotar, con unas bancas sin ningún árbol en dos o tres kilómetros. Están puestas justo en la línea donde termina la arena y comienza la playa.

Entonces, uno dice: “Bueno, ¿Cómo pasa esto?” Son mecanismos de compensación. Y eso en el caso chileno es muy visible. Entonces, “No, empresas Copec dona esto a la comunidad”. Claro, pero es una compensación estúpida, porque uno podría decir: “En vez de andar construyendo costaneras para que la gente salga a trotar. Yo preferiría que le arreglen la techumbre de las casas a la gente que se llueven durante el invierno, o que garanticen acceso a internet a todos los niños que van al colegio, o que les regalen computadores, cosas que generen desarrollo”.

Pero en vez de hacer estrategias de desarrollo local, lo que hacen es actuar como si fueran la esposa del millonario, disculpe la metáfora, Que le compra pulseras de oro a las sirvientas, pero

le paga una miseria. Que es la caricatura de las películas ¿Cierto? Está idea de “No, mira te dejo pulsera de oro, pero va a seguir ganando el mismo sueldo” es ridículo.

Entonces el desarrollo, la estrategia del desarrollo en Chile está basada en una cuestión que no se entiende, que no tiene que ver con generar desarrollo desde adentro, sino que con construir o decorar el desarrollo. Miren esa es la frase correcta: Decorar el desarrollo.

**ENTREVISTA 03** - (Entrevista realizada em 29/06/2021).

**1. Al igual que en el escenario socioeconómico actual de Chile ¿Los puertos son generadores para la modernización de las ciudades por delante de las demandas globales actuales?**

En Chile, por lo general, los puertos están insertos en áreas urbanas. Sus posibilidades de expansión son limitadas por restricciones en la calidad del borde costero y por la escasez de áreas aledañas. Pero también su desarrollo se ve limitado porque la población no percibe directamente los beneficios que esta actividad le reporta a la economía local.

En la práctica, la actividad portuaria contiene un importante potencial que puede transformarse en un aporte no sólo a la actividad económica, sino que también en ámbitos que, aparentemente, aparecen como no vinculados como son el deporte, la recreación y la cultura.

El puerto en sí mismo es un generador de actividades que puede tener un efecto esencial para la actividad local, siempre y cuando, sea concebido como un polo cuya extensión traspase los límites naturales de sus recintos operacionales.

Más allá de los aportes que la actividad genere en sí misma, la administración de un espacio ubicado tanto en el propio borde costero como en otros fuera de él, puede constituirse en una gran oportunidad para generar nuevas actividades vinculadas a servicios portuarios y sectores industriales y de comercio.

Esta concepción más amplia del concepto de puerto requiere integrar la planificación portuaria y del borde costero con los instrumentos de planificación territorial (IPT) de nivel comunal e intercomunal, y de los instrumentos de ordenamiento territorial (IOT) como son la Zonificación de Usos del Borde Costero y los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT), asegurando un equilibrio entre las actividades que comparten. En este sentido la infraestructura portuaria y sus actividades asociadas podrían ser detonantes de la modernización de las ciudades costeras, y una oportunidad para el desarrollo de la región donde se emplazan.

**2. ¿Cuáles son las actuales demandas de reestructuración urbana de los puertos chilenos que permiten establecer modelos de gestión pública para América Latina?**

No manejo información para responder.

**3. En el actual escenario productivo económico ¿Cómo se lleva a cabo la integración territorial de la costa del Pacífico chileno?**

No manejo información para responder.

**4. ¿Cuál es la situación actual para el establecimiento de nuevos modelos de la relación Ciudad-Puerto a lo largo de la costa de Chile?**

No manejo información para responder.

**5. ¿Cuál es la importancia territorial y administrativa del Puerto de Valparaíso frente a las demandas nacionales e internacionales?**

La zona central del país, con sus terminales situados en la Región de Valparaíso, concentra más del 34% de la carga del país. Allí se encuentran los principales puertos especializados en el despacho de contenedores y, en la recepción y distribución de combustibles. Además, es donde se proveen los servicios portuarios para la conexión con Isla de Pascua y Juan Fernández, y donde se produce la mayor parte de movimiento de cruceros. La ciudad de Valparaíso cuenta con un área urbana declarada como Patrimonio de la Humanidad, que condiciona diferentes aspectos de proyectos de infraestructura.

En relación a los terminales de contenedores, el principal desafío consiste en continuar con los procesos destinados a aumentar sus niveles de eficiencia y confiabilidad, aprovechando las capacidades potenciales que tiene actualmente el sistema; asegurar sus ampliaciones de capacidad para enfrentar los futuros aumentos de demanda y capacidad de transporte de las naves, así como generar condiciones de accesibilidad y ofertas de servicio en San Antonio y Valparaíso, sosteniendo políticas públicas que compatibilicen el desarrollo portuario con las características propias de cada ciudad. Particular importancia tiene el desarrollo de proyectos de integración entre las ciudades y sus puertos. En Valparaíso, la atención de cruceros presenta un desafío de mediano y largo plazo respecto a la disponibilidad de sitios compatibles para la atención simultánea de este tipo de naves y de carga.

La bahía de Quintero presenta síntomas de saturación de su capacidad y con respecto a la conectividad con los territorios insulares, se debería mejorar la oferta marítima y portuaria. (Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2013-2030).

**6. ¿Cómo el Puerto de Valparaíso puede mejorar una red mediante la integración de mayores conectividades con los puertos de la Región de Valparaíso – Puerto de San Antonio; Puerto de Quintero-Ventanas?**

No manejo información para responder.

**7. Los puertos de América Latina tienen como conflicto las relaciones entre agentes (*stakeholders*), sociedad civil y gestión pública. ¿Cuáles son los mecanismos necesarios para pensar en un nuevo frente marítimo considerando el panorama actual de la ciudad de Valparaíso?**

No manejo información para responder.

**8. Los proyectos de modernización del Puerto de Valparaíso han traído varias discusiones sobre el tema de la relación ciudad-puerto para Valparaíso. ¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso? ¿Cree en el traslado de funciones portuarias al Puerto de San Antonio?**

Existe la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) que administra el Puerto Valparaíso, 100% de propiedad del Estado de Chile. Esta entidad fue creada por la Ley N° 19.542, el 19 de diciembre de 1997. De conformidad a dicha norma es continuadora legal de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), con todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes. En tanto, se constituyó legalmente el 31 de enero de 1998.

La empresa Portuaria Valparaíso tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de Puerto de Valparaíso, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario e indispensables para el debido cumplimiento de éste.

Puerto de Valparaíso mantiene vigente cuatro contratos de concesión con importantes compañías del país para potenciar la competitividad del puerto, conforme a la logística, seguridad y tecnología, todo ello en sintonía con el desarrollo sustentable de la ciudad. Tiene también bajo su tutela la administración de un importante espacio público de Valparaíso, como lo es el Paseo Muelle Prat.



La EPV tiene un Plan de Desarrollo para el Puerto Valparaíso. Esta empresa, como encargada de administrar, mantener y desarrollar el sistema portuario local, tiene el desafío -según declara- de conservar y potenciar su reconocida condición de “puerto principal”, mediante un sistema de gestión logística basado en la eficiencia, una mirada de futuro con foco en la sostenibilidad y el patrimonio, y un ambicioso plan de desarrollo de infraestructura, el que pretende lograr un nuevo impulso para Valparaíso, capturando el liderazgo como puerto clave a nivel nacional y de la costa Pacífico.

El Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso es una carta de navegación que da respuesta a la tarea de concebir la evolución del puerto, junto con dar a conocer la planificación territorial en el corto y largo plazo, basado en tres requisitos básicos:

- a) Asegurar el desarrollo de la infraestructura portuaria.
- b) Incrementar la eficiencia logística para extraer productividad a la infraestructura que en Puerto Valparaíso es comparativamente escasa.
- c) Compatibilizar su desarrollo de manera armoniosa y sostenible con la ciudad.

El Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso cuenta con un Plan Maestro que plasma una visión de desarrollo de largo plazo, cuya versión actualizada al 2020 está publicada en la página web de la empresa. Este documento define las reservas de áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo previsto del Puerto de Valparaíso, así como los usos asociados, en un horizonte de planificación al año 2040.

### **¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso?**

La Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) inició el año 2004 el planteamiento del Plan Maestro de expansión portuaria para el litoral, plan que cerraría definitivamente el mar para la ciudad, poniendo en peligro la condición de Patrimonio Mundial de la Humanidad. Hubo opiniones especializadas que recomendaban analizar propuestas alternativas al plan maestro para el puerto de Valparaíso de EPV. Esto con el fin de equilibrar y evitar conflictos entre la expansión portuaria y la destinación de espacio público y patrimonial del borde costero.

En este contexto cabe citar un comunicado de prensa de 27 de enero del 2012, firmado por representantes de la sociedad civil:

“Ante las amenazas reales y concretas al Patrimonio de la ciudad por parte del denominado “Plan Maestro” de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) que contempla la ampliación del sitio 2, la licitación del espigón o terminal 3 y la construcción del proyecto conocido como “Puerto Barón”, que representa el uso con fines inmobiliarios y comerciales de casi el 50% de los terrenos portuarios, las organizaciones firmantes enviarán una petición formal a la UNESCO a fin que este organismo -rector de los sitios “Patrimonio de la Humanidad”- elabore, con carácter de urgente, un informe técnico acerca de la propuesta de transformación del borde portuario de Valparaíso”. A continuación, el comunicado en extenso.

Las organizaciones abajo firmantes, en conocimiento cierto de la intención de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) en orden a desarrollar un conjunto de intervenciones que conforman lo que la empresa denomina “Plan Maestro” del Puerto de Valparaíso, desean comunicar a la opinión pública local, nacional y mundial lo siguiente:

PRIMERO: Recordar que el Comité del Patrimonio Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en su XXVII Reunión Ordinaria, realizada entre el 30 junio al 5 de julio de 2003 en París, Francia, resolvió favorablemente, por unanimidad, la inscripción de un Sector del Área Histórica de la ciudad-puerto de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial.

El Comité del Patrimonio Mundial consideró que en este caso se cumplía uno de los seis criterios de valor universal, a saber, el N° 3, de acuerdo al cual el bien “es un testimonio único, o por lo menos excepcional, de una tradición cultural o de una civilización viva o desaparecida”. Lo anterior, fundado en que “Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica”.

El Comité resolvió además lo siguiente en relación con el caso de Valparaíso (se cita textualmente):

- a) Estimular al Estado Parte a continuar sus esfuerzos en orden a inventariar y proteger la infraestructura relacionada a los usos históricos del sector portuario y de los sistemas de transporte;
- b) Alentar además (*further encourages*) al Estado Parte a desarrollar planes de manejo y conservación (*conservation management plans*) en toda el área marítimo – portuaria;

c) Solicitar al Estado Parte clarificar con mayor precisión las normas y directrices en las áreas adyacentes a las zonas protegidas, como la Plaza de la Intendencia, Cementerio, Panteón, Plaza de San Francisco.

SEGUNDO: Reconocer que tanto por la ley de Monumentos Nacionales, como por la Ley General de Urbanismo y Construcciones se han realizado declaratorias de Monumentos Históricos, Zonas Típicas e Inmueble de Conservación Histórica que han permitido inventariar y proteger parte de la infraestructura, quedando, sin embargo, fuera de esta tuición legal elementos significativos del sistema marítimo-portuario, a saber:

- a) Hangar de llegada de trenes a Estación Puerto
- b) Casetas de control de Agujas
- c) Maestranza Ferroviaria
- d) Torres de agua
- e) Frente portuario
- f) Actividades tradicionales como las desarrolladas en Caleta Sudmaricana y paseos en lancha en el Muelle Prat.

TERCERO: Informar que distintos proyectos de intervención, que han sido incorporados por la EPV en su “Plan Maestro”, amenazan con deteriorar o alterar de manera irreversible la infraestructura marítimo-portuaria que la UNESCO recomienda “inventariar y proteger”, y, en general, con introducir profundos cambios en la morfología y estructura de la Ciudad-Puerto. En concreto, la propuesta de esta empresa estatal EPV incluye en lo inmediato:

- a) La ampliación del denominado Sitio N°3 del puerto de Valparaíso, que generará un impacto directo al sector patrimonial denominado “Muelle Prat” y a la actividad tradicional de los paseos en lancha por la bahía;
- b) La licitación del Espigón, o Terminal 2, que impactará las vistas desde los históricos cerros Alegre y Concepción, así como suprimir la actividad de los pescadores artesanales de la Caleta Sudamericana; y, por último,
- c) La construcción del proyecto conocido como “Puerto Barón”, que representa el uso con fines inmobiliarios y comerciales de casi el 50% de los terrenos portuarios de Valparaíso, lo que amenaza un importante conjunto de bienes patrimoniales industriales, así como de las centenarias actividades marítimo-portuarias que conforman el ADN de nuestra ciudad puerto.

CUARTO: Denunciar que la situación se agrava por no existir hasta la fecha “planes de manejo y conservación” de la infraestructura marítimo-portuario, como ha recomendado la UNESCO, ni estudios ambientales que consideren el impacto que podrían estas iniciativas provocar en actividades tradicionales, y porque el alcance de las iniciativas amenaza con cambiar la morfología y estructura de la Ciudad-Puerto y afectar, incluso, otras zonas patrimoniales protegidas situadas fuera de la zona portuaria.

QUINTO: Informar que en vista a las amenazas reales y concretas al Patrimonio de la ciudad, las organizaciones que suscriben este comunicado realizarán en los próximos días una petición formal a la UNESCO a fin que este organismo -rector de los sitios “Patrimonio de la Humanidad”- en el contexto de sus obligaciones de monitoreo de los sitios Patrimonio de la Humanidad”, elabore, con carácter de urgente, un informe técnico acerca de la propuesta de transformación del borde portuario de Valparaíso impulsado por la EPV para realizarse a partir de este año 2012.

La UNESCO determinará, en coordinación con el Estado de Chile, si la evaluación técnica de las propuestas de transformación del borde portuario, y monitoreo, se puedan realizar bajo la modalidad de “vigilancia reforzada” del sitio mundial, Patrimonio de la Humanidad, o se asigna directamente una comisión de expertos.

SEXTO: Solicitar a las autoridades competentes que se abstengan en el intertanto de dar curso a autorizaciones o permisos, de cualquier naturaleza y respecto de las iniciativas mencionadas en el punto tercero, u de otras que puedan comprometer el patrimonio marítimo-portuario de la ciudad, evitando de esta manera hacerse co-responsables de cualquier daño total o parcial que pueda sufrir el patrimonio de la ciudad, así como de los efectos de eventuales sanciones o determinaciones que pueda traer el incumplimiento de las obligaciones internacionales y/o las recomendaciones realizadas por la UNESCO.

SÉPTIMO: Finalmente, llamar a las autoridades de los Gobierno central, regional y comunal, así como parlamentarios, concejales, partidos políticos y, en general, a las demás organizaciones civiles, a sumarse a esta petición ciudadana pues la estimamos de total prudencia y puede abrir un proceso de diálogo en favor de un manejo racional, sustentable y participativo de borde costero de la ciudad.

Las empresas firmantes de esta declaración redactada el, son: Colegio de Arquitectos de Chile, filial Valparaíso, Cámara de Comercio y Turismo de la comuna de Valparaíso, Central Unitaria de Trabajadores provincial Valparaíso, Ciudadanos por Valparaíso, Federación de trabajadores portuarios de Valparaíso, Confederación de Gente de Mar Congemar, Sindicato de Trabajadores portuarios transitorios espigón terminal 2 Valparaíso, Sindicato independiente de pescadores artesanales de Ribera, Sindicato de pescadores Sipesa, Corporación por un Valparaíso Unido, Cabildo Patrimonial, Asociación Nacional de Funcionarios Consejo de la Cultura Valparaíso, Colegio de Ing. de Chile A.G. Filial Valparaíso y la Junta de Vecinos del Almendral. Para mayor detalle de cómo se llevó adelante la mesa técnica del plan maestro y las negociaciones con representantes de los diversos intereses públicos y privados relacionados con el citado plan maestro, se sugiere consultar a Loreto Torres, encargada de Patrimonio del Minvu y Consejera ante el Consejo Monumentos

**ENTREVISTA 04** - (Entrevista realizada em 02/07/2021).

**1. Al igual que en el escenario socioeconómico actual de Chile ¿Los puertos son generadores para la modernización de las ciudades por delante de las demandas globales actuales?**

É de conhecimento que a atual modernização das cidades se coloca dentro do planejamento urbano e territorial, com os diferentes instrumentos que se aplicam aqui no Chile, de caráter normativo e outros mais de orientação, são mais indicativos, com um enfoque do planejamento estratégico, mas com uma visão de caráter orientador. E que servem como base para realização de planos de investimento de recursos públicos. Por exemplo, no caso das cidades portuárias a gente tem um instrumento dependendo do lugar.

No caso da cidade de Valparaíso, tem o *Plan Regulador Intercomunal*, que é uma determinada escala. Nesse plano, denominados de IPT são os “*Instrumentos de Planificación Territorial*”. São instrumentos normativos, que seriam paralelos no Brasil com os Planos Diretores. São estabelecidos em três hierarquias: o Intercomunal, quando você tem uma área conurbada, como no caso de Valparaíso, Viña del Mar, San Antônio. O *Plan Regulador Intercomunal* trabalha numa área de duas ou mais comunas, como no caso de Concepción no qual abarca 11 comunas. Essa é a hierarquia mais alta dos Planos Reguladores e que regula a infraestrutura como transporte, energia, sanitária, de telecomunicações, infraestrutura de caráter intercomunal–metropolitano. No caso dos portos, é importante tudo que está relacionado com a infraestrutura de viabilidade para a logística em termos de transporte de carga, assim como é a hierarquia mais altas, sendo as vias expressas e rodovias, permitindo a regulamentação do instrumento para a chamada Extensão Urbana.

Os Planos Reguladores são instrumentos de zoneamento, que estabelece áreas homogêneas e normativas, sendo 17 normas urbanísticas do Plano Comunal, com determinadas restrições de uso e funções do solo, assim como no Brasil por exemplo, taxa de construção, de ocupação, de altura máxima. Isto dependendo do tamanho dos projetos e das áreas que são destinadas aos espaços públicos, como áreas verdes e densidades por exemplo que também são partes integrantes do Plano Regulador. No Chile não existe um instrumento denominado de Plano Mestre ou Plano Diretor, mas sim algo que está mais ligado ao design, como por exemplo o *urban design*. Não existe aqui no Chile como instrumento. Não que não tenha sido aplicado, mas são casos muito excepcionais é... e muito particulares.

Também em termos de como é a gestão de um projeto desse tipo. Normalmente são projetos, por exemplo, no caso de Valparaíso, que estão fazendo esse projeto com parque, projetos pontuais, mas não tem uma visão assim como de planejamento, assim como têm os ingleses, os americanos, que tem essa visão de *urban design*.

Para poder executar projetos desse tipo, normalmente tem um mecanismo (não chega a ser um instrumento), é um mecanismo que se chama *Convénios de Programación*, que são convênios entre diferentes setores que estão involucrados em um projeto. Então, por exemplo, obras públicas é... transporte, *Ministerio de Vivienda y Urbanismo* para um determinado projeto, que implica em diferentes investimentos para a execução, similar como o “Plano Maestro” ou um Plano Diretor, os quais não são fáceis de serem aplicados, devido aos interesses políticos. De certa forma são projetos de alto impacto para a política e de alto custo.

A parceria público-privada no Chile, é um tabu, pois o estado gera determinadas condições quanto as normativas, os processos regulatórios para a atração de investimentos privados, por exemplo como ocorre no projeto Ribeira Norte em Concepción. Mas existem determinados mecanismos de concessão que são aplicados em autopistas e pedágios, assim como ocorre no Brasil por exemplo. Não há no Chile os mecanismos como as Operações Urbanas que se utilizam na cidade de São Paulo, devido a resistência por parte da sociedade em geral, devido a ser entendido que está se abrindo espaço para áreas de investimento privado. Isto demonstra que o Chile não tem um mecanismo de captação para a *Plusvalia*, assim como também em projetos de transporte, o metrô, as rodovias. Que apesar de impactarem o entorno com o uso do solo, a captura da valorização da terra ocorre pela iniciativa privada, os donos dos terrenos.

Outro mecanismo é expropriação, que também é conhecido no Brasil. Os mecanismos público-privado são escassos, é atuam como mecanismo de concessão, como ocorre nos portos privados. Este mecanismo é interessante, pois é aplicado na borda marítima, como parte do que se considera o planejamento de borda, sendo que o que se denomina de “Planos Reguladores” estabelece um limite denominado de “Linha de Praia”, que é a há 80 metros desde a linha da maré mais alta, que é regulamentada pelo instrumento de planejamento urbano. Da “Linha de Praia”, para dentro do mar, está sob a jurisdição da Marinha e do Ministério de Defesa. Ainda é importante ressaltar que existe o instrumento de zoneamento de uso do borde costeiro, não sendo um instrumento normativo, mas sim indicativo. Também há a política do desuso do borde costeiro, que na atualidade está em revisão devido a ser uma legislação antiga e também uma política oceânica.

## **2. ¿Cuáles son las actuales demandas de reestructuración urbana de los puertos chilenos que permiten establecer modelos de gestión pública para América Latina?**

Os modelos de gestão pública encontram-se em um processo de solidificação de uso do Borde Costeiro, através de uma normativa orientativa junto as concessões que estão relacionadas a atividades de pesca. Existe também a denominação de “*Maritorio*” que divide o mar e o território, sendo o espaço de produção específico de cada uma das atividades que ocorrem no espaço da borda e em um determinado limite com o mar.

Como exemplo, na região do Bío-Bío, existem diversos conflitos sobre a temática, devido a sobreposição de atividades que competem entre si, a pesca competindo com a pesca artesanal, que está ao lado de uma termoelétrica, que usa tubulações marinhas para o descarte de água sob altas temperaturas que alteram o mar, afetando a produção pesqueira. Em concomitância, ocorre a competição do porto, com sua movimentação de cargas. Essas atividades vão em concordância com o instrumento de planejamento urbano, cada um desses instrumentos é dirigido por instituições diferentes, mesmo que possam ser governamentais, possuem prazos de validade diferentes, de ciclos de planejamento que são diferentes, com alguns elementos de concorrência entre as Instituições em determinados momentos.

Existe uma diferença entre o que é um porto público, estando obrigado a desenvolver um “Plano Maestro” de desenvolvimento da área do porto, o qual implica somente trabalhar nos setores internos, não ocasionando obrigações de se relacionar com a cidade, mas o instrumento de planejamento estabelece o polígono onde o porto irá funcionar e a sua zona de atividade produtiva, dentro desse setor estabelece as normas urbanísticas de construção, de ocupação do solo, gabaritos, edificações, sem intromissões aos sistemas de operação portuária, e um porto privado.

Um dos grandes desafios do Chile é a articulação de diferentes instrumentos, que também devem atender a lei do meio ambiente sob a responsabilidade do Ministério do Meio Ambiente, a qual em todas as atividades portuárias deve estar presente, através do uso do Sistema de Avaliação (S&A), junto ao “Sistema de Avaliação de Impacto Ambiental”, devem ser estabelecidas as metas base de todos os projetos, assim como as ações que irão identificar as diferentes áreas que possam mitigar os impactos negativos das atividades.



A partir dessas metas dos projetos, se estabelecem através de projetos os ambientes e os “Planos Reguladores”, sua execução independente das hierarquias e a sua reavaliação, como um mecanismo estratégico que atua em paralelo ao plano regulador. Estabelecendo objetivos como parte futura dos instrumentos normativos, não sendo o instrumento regulador dos impactos ambientais do porto que em alguns casos conflitam com as atividades de borda.

Muitos conflitos ocorrem devido as contradições entre os instrumentos, o qual não torna clara as possíveis hierarquias entre eles e as suas competências em muitos casos também se sobrepõem. No caso das unificações de uso de “Borde Costeiro” e as “Atividades da Costa” são definidas na linha de praia para dentro do mar e no “Plano Regulador”, é da linha de praia para o interior. Também se estabelece coerência entre o zoneamento para o interior, com o que se estabelece como atividade produtiva no mar. Existe uma sobreposição de instrumentos com o “Plano Regional de Ordenamento Territorial”, que é de atuação regional, sendo parte de um documento denominado de “Estratégia Regional de Desenvolvimento”, sendo a diretriz para a aprovação do orçamento Regional, de caráter político, que cobre a hinterlândia do porto.

No caso do “Plano Regional de Ordenamento Territorial da Região do Bío-Bío”, especialmente a área metropolitana que está relacionada junto a uma plataforma logística, assim como ocorre através da relação especial de Valparaíso – San Antônio com Santiago, no caso do “Plano de Ordenamento Territorial” da 5ª Região, onde fazem parte os portos de Valparaíso – San Antônio. O porto de Quintero devido ao seu problema ambiental, somente foi identificado no “Sistema de Avaliação do Impacto Ambiental”, de características políticas, cuja lei estabelece vários parâmetros técnicos sob a avaliação de uma comissão técnica, podendo não aprovar devido aos aspectos econômicos que envolvem o projeto, tendo sido desenvolvido entre os anos 2000 e 2002.

O Chile está centralizado no desenvolvimento econômico e não no olhar da sustentabilidade, de diversos instrumentos, mas que na atualidade busca novas relações, como o que está acontecendo com o transporte público, com grandes projetos de transformação das frotas públicas a base a petróleo passar ser e elétrico, mas não está focado em cidades mais sustentáveis e transportes que encurtem as distâncias, mas sim na venda da energia elétrica.

Não o existia no Chile o olhar de sistema portuário integrado, com alianças com a Argentina, a Bolívia ao norte do país, até se conectar com o Atlântico os corredores bioceânicos, mas é difícil

a colocação dos portos chilenos dentro desse panorama global especialmente porque existe essa visão muito fragmentada, com exceção de San Antônio.

O Chile tem uma estrutura econômica, é um país pequeno que não permite a competência entre os portos de San Antônio com Valparaíso e Bío-Bío, não existe a visão sistêmica dos portos como um todo, sem uma logística ou custos operacionais integrados, a infraestrutura ferroviária e viária tem uma determinada concessão do Estado, mas que permite que o investimento para infraestrutura Ferroviária seja feito pela empresa Ferroviária que é do Estado mas é muito difícil de ser conseguido este investimento devido ao alto custo.

Há muitos investimentos no caso de San Antônio, mas que tem diversos problemas de funcionalidade logística com sua hinterlândia, que também está presente na região do Bío-Bío que são mais especializados como o de São Vicente que é industrial, diferente do Porto de Coronel, sendo este mais contêineres ou o Porto de Lirquén com granéis. Apesar de que eles também competirem, por exemplo, o Porto de Lirquén está containerizado, gerando impacto devido à falta de área em seu porto seco, apesar de ser de pequena escala, mas composto por uma infraestrutura de esteiras mecânicas para graneis e de uma logística eficiente junto a sua malha ferroviária e a saída dos insumos de madeira da região.

O Porto de Coronel está modernizado com sistemas de leituras sísmicas e portêineres, o Porto de San Vicente é o mais antigo e mais Industrial da região do Bío-Bío com uso específico para a pesca, cuja atividade é industrial com atracadouros na sua estrutura. Os mais importantes são Coronel, San Vicente e Lirquén que tem essa especialidade, principalmente o Porto de Lirquén que recebe de carga a granel.

### **3. En el actual escenario productivo económico ¿Cómo se lleva a cabo la integración territorial de la costa del Pacífico chileno?**

A principal diferença tem a ver com a classificação de Porto Público e Porto Privado em termos da eficiência desses mecanismos, as exigências entre ambos são diferentes, mas a competitividade deles leva a regras distintas entre ambos. Este problema caracteriza-se pela usabilidade de uma política de portos denominada de políticas oceânica e trata do tema da “Política Oceânica” com o “Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário” de 2014, que está centrado em Infraestrutura e obras públicas.

Há diversos agentes, alguns setores voltados para o desenvolvimento portuário como infraestrutura, ou a relação dos trabalhadores que afetam a gestão dos portos com diferentes contratos de trabalhos entre os setores público e privados e com legislações trabalhistas específicas. Este aspecto do trabalho portuário impedem a gestão portuária devido a sua relação com os preços de operação que afetam a logística frente as demandas tecnológicas, impactando os tempos de atracagem e o tempo da carga nas embarcações.

A problemática no processo ocorre pela falta de planejamento da funcionalidade da infraestrutura de cargas, seja esta inclusive pelo transbordo pelos sistemas viários e/ou ferroviários. A ferrovia com poucos investimentos nacionais de implementação, mas a grande maioria de cargas, se dá pelo modal viário estabelecido no Chile ao longo das zonas portuárias como logísticas, como por exemplo na região do Bío-Bío, fenômeno este também presente na região de Valparaíso.

A fenomenologia da implantação de vias de conexão entre a cidade e o porto, além de atuarem como setores logísticos, ocasionam a especulação imobiliária do solo e a sua estrutura funcional em um período aproximado de 10 anos, não comportarão o aumento de cargas, devido a logística não ter sido pensada de maneira sistêmica e da ampliação de suas capacidades de mobilidade devido as demandas urbanas. É possível salientar que no caso de um compartilhamento no investimento ferroviário com o transporte de passageiro, pode se ter um sistema de planejamento voltado ao transporte público de minicentros associados a possíveis estações paralelas a linha de carga.

A cidade de Valparaíso por ser sede do congresso, têm maiores possibilidades para financiamentos de projetos, pode-se citar por exemplo o conceito da diminuição do território pelo tempo gasto, se realizando uma infraestrutura em um território que articule as relações de distâncias ampliando o território urbano através dessa infraestrutura, com a ampliação de acessos, gerando *plusvalia* devido à pressão do setor econômico mobiliário, possibilitando a mudança do uso do solo.

A “Política Nacional de Ordenamento Territorial”, estava em discussão desde 2016 e somente em 2022 foi promulgada. A “Lei de Pesca” está em constante debate, devido a ter sido descoberto que esta teve tráfico de influência, se soma a este processo a formulação e aprovação da nova constituição, com já aproximadamente 10 anos de debates contínuos.

#### **4. ¿Cuál es la situación actual para el establecimiento de nuevos modelos de la relación Ciudad-Puerto a lo largo de la costa de Chile?**

Não existem modelos de relação cidade-porto nos setores portuários do Chile, inclusive em Valparaíso, se mantendo estática e não melhorado o diálogo desta relação, no caso de San Antônio, se percebe que as operações portuárias estão engolindo o espaço urbano da cidade, assim como ocorre também na região do Bío-Bío com o Porto de Coronel, como exemplo, é possível salientar que há uma certa margem que amplia as capacidades de relação com o Porto de Talcahuano, sendo o melhor exemplo de relação da costa, da borda com a cidade, incorporando uma parte do porto, a parte de pesca artesanal nessa borda, isto em decorrência do terremoto.

O porto industrial não tem nenhuma relação com a cidade, fechado com constante movimentações da logística dos caminhões que entram e saem, do trem que no caso do Porto de Lirquén forma uma barreira com a sua costa, com visuais para o mar, mas sem a possibilidade de conexão com a cidade, sendo constante comprimida pelas barreiras estabelecidas pelos modais logísticos que se apropriam através de um crescimento não controlado.

No caso do Porto de Coronel, a população reclama das operações de 24 horas com a produção de ruído oriundos do uso de maquinários, movimentação de contêineres, armazenamento de cargas, entrada e saídas de mercadorias e uma logística constantemente ativa que compartilha a mobilidade com a cidade, que apesar dos altos investimentos no setor têm impactado o crescimento urbano da cidade.

Isto ocorre muito mais no Porto de Coronel e menos no Porto de Talcahuano, isto também porque há pouca atratividade imobiliária, sendo mais lento por esta próximo a um sistema natural composto por um pântano costeiro, estando uma parte próxima dos setores industriais, cuja relação entre cidade-porto está muito mais relacionada com a indústria pesada e contaminante com a petroquímica e a indústria do aço.

No Porto de Talcahuano se consolidou grande parte do polo industrial, que não bloqueou o desenvolvimento imobiliário de casas e pessoas, articulando esse sistema, mas por exemplo, em um setor portuário de Lirquén, há problemas de contaminação decorrente da área industrial que está relacionada com o porto, mas não é propriamente do porto. O porto histórico na região

do Bío-Bío é Talcahuano, o porto de Coronel é um porto mais novo se desenvolvendo há aproximadamente entre 10 e 15 anos de modernização, sendo o Porto de Lirquén mais recente.

A região do Porto de Valparaíso é histórica, o maior porto é o de San Antônio, devido a ter a previsão de receber embarcações de grandes capacidades, os *Panamax*, mas atualmente enfrenta uma grande modernização, mas que compete com a resistência dos agentes ambientais existentes. A relação dele, ou seja, a do Porto, quando for implementado, na sua totalidade, será maior que a cidade, desta maneira a cidade acaba se tornando uma função do porto.

A estrutura da cidade de Valparaíso se assemelha em algumas localidades a uma cidade fantasma, ruas reformadas, setor histórico reformado, ótima iluminação e edificações sem uso, prédios abandonados e em alguns casos fachadas se degradando, fatos estes que polemizam com a segurança do município, como por exemplo a demolição de edificações tombadas pela UNESCO.

O nível de abandono da cidade na atualidade é grande, sendo historicamente o principal porto do Chile, caracterizado pelos seus espaços *hostis* e não *gentis* que conformam ruelas e escadarias, tomadas pela desigualdade social. Comparo com a cidade de Santos, da região do balneário, da região de Praia Grande onde se divertem as famílias, a cidade se entende como cidade-porto por estar cheias de barcos, pois a graça da cidade é ver os barcos e saindo dessa paisagem marítima.

Por exemplo, há diferenças com a cidade de Puerto Montt, que está localizada ao sul do Chile, pois não se reconhecem, existe a sensação de se esconder o porto. Não entender o porto como parte da identidade local é algo contraditório, mas é uma questão perceptível de quem vem de fora. Concluo que os portos aqui no Chile, não tem nenhuma relação com a cidade, talvez a que mais tenha, mas de maneira questionável, seja Puerto Montt, devido a ser um porto de uma escala menor, é local.

**5. ¿Cuál es la importancia territorial y administrativa del Puerto de Valparaíso frente a las demandas nacionales e internacionales?**

**6. ¿Cómo el Puerto de Valparaíso puede mejorar una red mediante la integración de mayores conectividades con los puertos de la Región de Valparaíso – Puerto de San Antonio; Puerto de Quintero-Ventanas?**

**7. Los puertos de América Latina tienen como conflicto las relaciones entre agentes (*stakeholders*), sociedad civil y gestión pública. ¿Cuáles son los mecanismos necesarios para pensar en un nuevo frente marítimo considerando el panorama actual de la ciudad de Valparaíso?**

**8. Los proyectos de modernización del Puerto de Valparaíso han traído varias discusiones sobre el tema de la relación ciudad-puerto para Valparaíso. ¿Cuál es el impacto de estos proyectos en la ciudad y cuáles son los cambios relevantes para el futuro de Valparaíso? ¿Cree en el traslado de funciones portuarias al Puerto de San Antonio?**

Como zona portuária e sistema econômico, Valparaíso não apresenta futuro frente ao desenvolvimento de San Antônio. Sua única possível saída é o desenvolvimento turístico e patrimonial, que na atualidade apresenta deterioração do seu patrimônio devido à má gestão governamental e problemáticas com os instrumentos políticos. Existe a dificuldade do alinhamento de objetivos que possam ser comuns e independentes nos setores públicos que estão no poder, gerando confrontações políticas e ideológicas, contido também na sede do Congresso Nacional Chileno, com uma atuação histórica na 5ª Região.

A cidade de Valparaíso é um grande caso de estudo, devido a não se compreender sua fenomenologia, vítima do seu próprio sucesso patrimonial, mas que carece de uma legislação de proteção do seu patrimônio e de cenários adversos da política local. Um cenário que não demonstra uma cidade estritamente portuária, mas que consiga ser o primeiro Porto do Chile, não porque o Porto de San Antônio tenha esse caminho, mas pelo potencial turístico da cidade em si, como patrimônio da humanidade.

Tudo é comum, uma espécie de coquetel, Valparaíso tem essa essência do porto, como essas histórias da Bahia do Jorge Amado. Valparaíso tem esse clima, a cidade do malandro que aqui tem outro nome, dos bares, dessa coisa própria dos portos, das prostitutas desse underground, a “boca do lixo”, se compararmos com São Paulo, a noite de Valparaíso tem essa coisa da Boemia como “La Boca” em Buenos Aires.

Há um grau de deterioração, de desemprego, muita ocupação irregular, os últimos grandes incêndios que ocorreram no interior, no verão, são de Valparaíso, onde mais afeta é a área urbana, porque há política nesse processo, fecham-se os olhos para as ocupações irregulares,

normalmente em setores de risco, as chamadas “quebradas”, o desemprego, porque sendo uma cidade turística, quem absorve todas estas vantagens do turismo, é a cidade de Viña del Mar.

A cidade de Viña del Mar possui Cassino, redes de hotéis, bons serviços. Se passeia durante o dia em Valparaíso, mas, mas não há o interesse de hospedagem em Valparaíso, o setor que mais concentra o turismo é o Passeio Atkinson, mas que em determinado momento gerou a gentrificação por causa do turismo, como a região da Luz na cidade de São Paulo, por exemplo. Ocorre em Valparaíso o conflito nos espaços urbanos, entre grupos que defendem a identidade do lugar, da cidade porto, da sua historicidade, sua marginalidade, do romanticismo e um outro grupo que quer aproveitar a cidade patrimonial, hotéis Boutique. Uma cidade de diversos conflitos de muitos interesses criados que não permitem o alinhamento de objetivos.

O grande valor que tem Valparaíso é o conjunto dos prédios, mas que estão caindo, se deteriorando, perdendo a unidade e “Resistindo”, de ruas que apenas e formada de fachadas, de edifícios vazios, que estão presentes no polígono histórico. Um lugar que possui o “Ministério de Culturas Las Artes”, o “Plano Regulador de Valparaíso”, que estabelece o perímetro da UNESCO de 2003.

O patrimônio local é estabelecido pelo planos reguladores com a denominação de “Ordenança” que estabelece quais são os imóveis que tem valor patrimonial e nesses imóveis estabelece quais são normalizados pela lei de “Ordenança Geral”, de construção e urbanismo, estabelecendo restrições de intervenção de fachada, e impondo intervenções de construtibilidade, ocupação de solo e altura em geral, mas normalmente, o que é mais visto no Chile, é a conservação da casca da fachada e se constrói tudo que está dentro.

Para estes setores é fundamental ser consultado o “Plano de Valparaíso”, que considera o perímetro da UNESCO como zona de interesse patrimonial, estabelecendo restrições específicas para zona de construção e normas urbanísticas, sabendo-se que o plano regulador é posterior a declaração da Unesco, devendo ser incorporado esse perímetro no plano regulador. A “Zona de Interesse Turístico”, é um mecanismo com incentivos econômicos oriundos do Ministério da Economia, setorizado, que estabelece zonas e imóveis de interesse patrimonial, com uma metodologia específica para se ingressar nos imóveis, mas a restrição de intervenção é limitada, conservando-se a casca, a fachada. Mas caso se tenha por exemplo, um imóvel que é de conservação histórica, que esteja no “Plano Regulador de Restrições”, não há nenhum

benefício para o proprietário, que cuidará do imóvel, sem benefícios tributários ou incentivo fiscal, não podendo alterar o patrimônio.

O único instrumento de incentivo, é a “Declaração de Interesse Turístico”, que propicia incentivos para a geração de negócios relacionado diretamente com o Ministério de Economia que está dissociada do desenvolvimento urbano, contrariando ou se chocando com a preservação ambiental patrimonial e também ocorrendo nos setores de interesse turístico, gerando choques de interesses.

São as dinâmicas de cada país que servem dependendo da estrutura político-administrativa, em alguns momentos ocorre a articulação, não porque a articulação dada pela estrutura do estado ou dos instrumentos, mas é porque as pessoas que estão por nos diferentes níveis, por exemplo, o prefeito é da mesma cor política do governador, sendo mais acessível dialogar com as autoridades, contribuindo com a organização devido à vontade das pessoas. Ocorrem diversos favores políticos, também acontecem na cidade de Valparaiso, também passa por isso, é um lugar onde são pagos muito favores políticos.



## GLOSSÁRIO

<b>Atracagem</b>	Mar aproximar (embarcação) de alguma embarcação por meio de arpéu, croque, cabo ou espia (oficial a serviço do navio) / Mar encostar (embarcação) / Mar prender ao local.
<b>Cabotagem</b>	Navegação mercante realizada em águas costeiras de um só país, ou em águas marítimas limitadas.
<b>Cadeia de Suprimento</b>	Conceito referente aos termos logísticos, se referindo a uma rede interligada de negócios, no qual abrange desde o armazenamento da matéria prima até o produto final. No caso portuário, é colocado o porto como ponto de integração entre o modal terrestre e marítimo, o porto seria o canal de intersecção dos transportes intermodais e ao mesmo tempo, o local onde se opera um centro de logística com recursos e pessoas da cadeia de suprimentos.
<b>Cais</b>	Estrutura na beira da água, paralela à costa, onde as embarcações podem atracar ou aportar para carregar ou descarregar.
<b>Calado</b>	Profundidade de um navio abaixo da linha de água, medida na vertical até à parte mais baixa do casco, hélices, outros pontos de referência.
<b>Carga Containerizada</b>	Conjunto de bens que se transportam em contêineres.
<b>Carga a Granel</b>	Carga solta, não embalada, em forma líquida, sólida ou gasosa, embarcadas em navios graneleiros.
<b>Carga Geral</b>	Carga, embalada ou não, que não esteja em forma de granel, embarcada em navios convencionais, que são constituídos de porões e decks, podendo ser unitizada em pallets.
<b>Dragagem</b>	Consiste na limpeza, remoção, derrocamento ou escavação de material de fundo de rios, mares, baías e canais.
<b>Governança Portuária</b>	O conceito se define pela aglomeração empresarial, fazendo referência às relações existentes entre os componentes da cadeia logística portuária e os mecanismos de coordenação. A governança portuária é influenciada por fatores externos – referentes ao ambiente econômico – e por fatores internos –

determinações de governança definidas pela própria autoridade portuária.

**Hinterlândia**

O termo caracteriza o potencial territorial para a geração de cargas que é implementada pelo nível de desenvolvimento da região no qual o porto está inserido, levando em consideração a infraestrutura de transporte, os custos e o serviço de alimentação.

**Hub-Ports**

São os chamados Portos Concentradores de Carga e, essa concentração de transporte significa uma racionalização nas operações de embarque e desembarque, reduzindo o tempo de viagem dos navios. Atualmente, a utilização deste *Hub-Ports*, vem da questão do aumento dos navios, com a modernização portuária, que busca o transporte de grandes quantidades de carga e a redução do frete através da economia de escala.

**Molhe**

Paredão nos portos marítimos, a modo de cais, destinado a proteger das vagas do mar as embarcações, podendo dispor de berços para a atracação; quebra-mar.

**Modelo Landlord**

Origem europeia, sendo atualmente o modelo mais utilizado do mundo. O modelo prevê uma separação quanto aos investimentos, ficando a cargo do Estado, a administração e o investimento em infraestrutura portuária, e a cargo da iniciativa privada, a responsabilidade das atividades de operação, investimentos na superestrutura e nos equipamentos correspondentes às operações de transbordo de carga e passageiros.

**Post-Panamax**

Classe de navios superiores à classe do *Panamax* A classificação dos navios *Panamax*, refere-se às condicionantes do Canal de Panamá e é aplicável tanto aos que se destinam ao transporte de contêineres quanto de grânéis sólidos e líquidos. Os *Panamax* são definidos pelas dimensões máximas dos navios que podem passar pelas eclusas do Canal do Panamá, quais sejam: 294 m de comprimento, 32,2 m de boca (ou maior largura) e 12 m de calado. Os *Post-Panamax* podem chegar a uma capacidade de 9000 TEUs.

**TEU**

*Twenty Feet or Equivalent Unit.* Unidade de medida utilizada no Transporte Marítimo de Contêineres equivalente a capacidade de carga de um contêiner normalizado de 20 pés.

**Transbordo**

Passagem da mercadoria estrangeira pelo Terminal Portuário Regional, que posteriormente será embarcada no navio, com destino a outro porto nacional, onde será seu armazenamento.