

CONSIDERACIÓN EN VALPARAISO.

Lo primero que propongo en esta tarea que llevaré a cabo es someramente explicar su título. Elegí “consideración” (1) entre otras posibilidades como pensar, meditar, reflexionar, que son palabras sinónimas usadas en la definición de considerar, por lo implicado en su etimología (cum-sidus). De manera que me agrada considerar que medito junto a las estrellas (Sidus-eris n.: estrella, astro; (2) Esto procurará, así lo espero, una cierta liviana luz que caiga sobre lo que escriba, ayudándome a dejar de lado el peso académico que a menudo tienta a esta escritura que en mi caso no es ni histórica, ni de crónica, aunque se valdrá de libros que hablan de Valparaíso, y que se pueden insertar en esas clasificaciones.

Quiero remarcar el hecho que, por no ser yo una persona dedicada a la observación de la ciudad a la que me refiero, me he valido principalmente, en lo que iré exponiendo, en libros publicados por Agustín Squella (3), Ernesto Ottone (4), un señero artículo de Pedro Serrano Rodríguez (5), Joseph Rykwert (6), Dieter Frick (7) y conversaciones con amigos a quienes el tema les concierne. Quiero finalizar estos aprontes repitiendo lo que escribiera en un anterior escrito sobre Valparaíso, de distinto propósito pero de semejante proceder

“Demás estaría decir que tanto el marco general de este escrito, así como las incertezas, observaciones propias o inapropiadas, estilo desacomodado a la certidumbre y rigores anexos a la manera académica, eximen en su circunstancial, ocupación a los autores que se citan de los desarrollos que dichas citas puedan haber provocado.” (8)

Como adelanta Joseph Rykwert, cuyo pensamiento a menudo ayudará a la configuración de esta presentación “(...) las ciudades no se parecen a ningún fenómeno natural, porque son fenómenos artificiales...” (9)

Como asentamiento urbano, la ciudad puede haberse desarrollado hace más de diez mil años, según el autor recientemente acotado. Ciertamente que las maneras de instalación y formación de ella han ido variando históricamente, por lo que no se puede decir a ciencia cierta hoy día que ha habido un modelo fijo de su establecimiento. Lo que sí es posible considerar son los diversos modos que han sido descritos, y que permiten colegir, por ejemplo, que la fundación de ciudades implicaba una compleja ritualidad y otras acciones religiosas de carácter augural o apotropaico. Quien ha sido fundamental en este respecto es el historiador francés Fustel de Coulanges, el que en su libro *La Ciudad Antigua* (10) describe

minuciosamente las ceremonias, lugares implicados y significados de la fundación de Roma. Queda claro los profundos cambios que la historia marca. Hoy podemos entender las diversas maneras que los pueblos han ido desarrollando en sus transcurso al respecto, pero igualmente sentimos la distancia que nos aparta de aquellas en comparación con las que contemporáneamente nos conciernen.

Los cambios drásticos experimentados por los asentamientos humanos desde su comienzo, tanto en las condiciones religiosas, sociales, constructivas, políticas y otras, no han impedido, no obstante, que ciertos rasgos se mantengan constantes. La comunicación es indispensable para mantener cualquiera forma social, o la organización de la vida. La economía igualmente ha significado que la ciudad se forme con la división del trabajo y el proceso propio del comercio, así como la prestación de servicios por parte de diversos oficios. Otro aspecto importante hasta el día de hoy lo constituye la necesaria concentración de edificaciones que hacen posible las características expresadas recientemente. Según B. Hillier, citado por Dieter Frick (11), “Vistas físicamente, las ciudades son existencias (stocks) de edificios unidos por el espacio y la infraestructura. Vistas funcionalmente, son el soporte de procesos económicos, sociales, culturales y ecológicos.”

Al igual que sucedía en tiempos antiguos, la ciudad sigue entregando, aparte de la satisfacción de necesidades prácticas, “un efecto simbólico y ha alcanzado un sentido, ello representado en la distribución espacial o geométrica de los elementos constructivo-espaciales y en la preponderancia de determinadas edificaciones o de ciertos grupos de edificios, espacios públicos y barrios”(12). He acertado de intento la cita, porque me parece que así da cuenta de algo parecido a lo que podríamos identificar como Valparaíso, la ciudad de la que empezaremos a hablar.

Valparaíso parece no tener acta de nacimiento. Siendo un pequeño asentamiento de los huilliches que habitaban la región, estaba seguramente incluido en la denominación común de ese territorio, Alimapu, que se puede traducir como tierra quemada. Agustín Squella puntualiza:

“Ciudad no fundada, sino sólo nombrada, Valparaíso en el siglo 16 era una simple y desconocida aldea del fin del mundo, y solo más tarde alcanzó la condición de puerto de la capital del reino, debiendo emprender un largo camino para llegar a ser propiamente una ciudad”. (13)

La pregunta que surge, luego, es la procedencia del nombre “Valparaíso”. Sobre el que le adjudicó ese nombre,

“La gloria se la disputan el genovés Juan Bautista Pastene y los hispanos Alonso Quintero y Juan de Saavedra, aunque las preferencias se inclinan por los dos últimos. (...) En cuanto a Saavedra, que era capitán, lo más probable es que haya acordado con Quintero el nombre “Valparaíso” en homenaje a Valparaíso de Abajo, una localidad de Castilla, provincia de Cuenca.” (14)

No obstante, no es que la corona española se hubiera despreocupado totalmente del nombre del incipiente puerto. Sus vecinos bregaron por uno tardíamente.

“En 1791 se constituyó el primer cabildo y se logró que el rey de España la nombrara ciudad con el nombre de “Nuestra Señora de las Mercedes de Puerto Claro”, aunque todos siguieron llamándole por su nombre: Valparaíso.” (15)

Ciertamente, y esto se dice no sin algún dolor y nostalgia, Valparaíso ha tenido una mayor importancia que la actual en el desarrollo histórico, económico, social y cultural de la república. En esta ciudad debe anotarse el rol de su pasado en el siglo XIX. En este sentido está su condición de gran puerto del Pacífico Sur y principal del país. En efecto, la recalada casi forzosa en Valparaíso tras la travesía por el Cabo de Hornos, acceso frecuente de paso desde el Atlántico Sur al Pacífico Sur, significó una base de crecimiento muy grande para el puerto. El desarrollo de un comercio de ciertas dimensiones lo caracterizó durante el siglo diecinueve y el primer cuarto del siglo veinte. Igualmente, el financiamiento de la explotación del salitre del norte desde la banca porteña, sumado a los derechos aduaneros y a la actividad comercial llevada a cabo por comerciantes extranjeros que a menudo eran identificados por su nacionalidad como miembros de una colonia determinada, contribuyeron decididamente a hacer de Valparaíso un gran centro financiero y comercial en el país. En un determinado momento, Valparaíso se acercaba, por demás, a contar con un número de habitantes que casi alcanzaba a la mitad de la población de Santiago.

Durante esa buena época, numerosas eran las situaciones que destacaban a Valparaíso dentro del país. Acudimos a citar lo que A. Squella expone en un largo recuento:

“Valparaíso fue una ciudad pionera, adelantada, vanguardista. El más antiguo diario de habla castellana, el más antiguo club de fútbol de Chile y posiblemente de América, las primeras carreras de caballos, el primer cuerpo de bomberos, la primera iglesia anglicana del Pacífico Sur, la primera colonia

nacional de judíos, la primera también de palestinos, los primeros tranvías con tendido eléctrico, el primer teléfono, el primer alumbrado a gas, el primer servicio telegráfico de América del Sur, las primeras juntas de vecinos, los primeros colegios binacionales, el primer colegio católico, la primera escuela laica, la primera librería, el primer cinematógrafo, el primer ensayo de vacuna contra la viruela, el primer club de golf, la primera logia masónica, el primer canal de televisión, el primer trasplante de corazón, y así.” (16)

Variadas han sido las causas que se pueden aducir para explicar la pérdida de importancia y empecinado decaimiento que han afectado a Valparaíso. Aludiré a algunas de ellas, las más frecuentes. Se dice que una principal fue la construcción y puesta en ejercicio del canal de Panamá, que acababa así con el predominio del paso al Pacífico Sur por el Cabo de Hornos, y consecuentemente por Valparaíso, lo que hizo decaer el número y la frecuencia de arribos y partidas hacia y desde el puerto, con la consiguiente merma de derechos portuarios, trabajo marítimo y comercio. A este factor de menoscabo hay que agregar la pérdida del financiamiento bancario de la explotación del salitre efectuado desde Valparaíso, a consecuencia del auge del salitre sintético y del uso creciente de otros abonos. Todo ello trajo, como resultado, el sucesivo abandono de casas comerciales y de comerciantes que restaron su tesonera actividad a la ciudad.

Con respecto a una de las causas de decadencia ya aludidas (habrá más), y la que algunos sitúan como principal, la apertura del canal de Panamá, hay voces discordantes que encuentran exagerada atribuirle primacía. Acudo a Ernesto Ottone, quien describe el hecho:

“Hay quienes señalan que la apertura del canal de Panamá ha sido exagerada como causa de la caída del Valparaíso exitoso del siglo XIX. Algo de razón tienen, porque las causas fueron múltiples y se desarrollaron en un lapso relativamente corto.

El argumento que dan es que ya desde antes de la apertura del canal los barcos, cuando comenzaron a tener motores más potentes y materiales más resistentes, dejaron de necesitar imperiosamente el paso por Valparaíso para tomar aliento y proseguir viaje.” (17)

Prosigue Ottone:

“Por lo tanto, con o sin canal, producida la caída del comercio mundial y habiéndose transformado el estilo de desarrollo, Valparaíso estaba condenado al decaimiento.

Quien sabe, pero en todo caso habría sucedido mucho más suavemente, aunque las cifras de naves en el puerto pasaron a ser mucho menores después de la apertura del canal; las fotos del antes y el después son dramáticas.” (18)

Como posible causa de decaimiento podría incluirse igualmente la epidemia de viruelas desatada en Valparaíso en 1905, que provocó una gran mortandad (6.678 muertos entre sus 160.000 habitantes). No obstante, causa indiscutida es el terremoto experimentado por la ciudad en 1906, que significó una enorme destrucción tanto por el sismo como por los incendios provocados. Aparte de la gran cantidad de heridos, fallecieron tres mil personas. Esta cifra de muertos, sin embargo, fue bastante menor que la contabilizada en la pandemia del año anterior. Sin embargo, el sismo hendió profundamente la mentalidad de los porteños.

Dentro de este recuento de los factores que han afectado el progreso de Valparaíso hay que contar que, en buena parte motivado por el terremoto y la decadencia comercial, la ciudad empezó un proceso de despoblamiento de sus lugares principales. Las clases más acomodadas comenzaron a trasladarse a Viña del Mar, a otra localidad dentro del mismo puerto, como Playa Ancha, o a Santiago. Este traslado fue sostenido, continuo.

El presente de Valparaíso se siente, en su aspecto ciudadano, como resultado de una sucesión de hechos que han significado cuantitativa y cualitativamente pérdida, como el punto inmediato de una decadencia continua.

La emigración de la ciudad de sus clases pudientes y medias, en conjunción con el traslado de una cantidad considerable de empresas, firmas comerciales, fábricas y gerencias a Santiago y su región metropolitana, dejan trasuntar lo adecuado de ese sentimiento de decadencia aludido. La ciudad misma, en sus barrios, ha perdido habitantes en esos sectores que habían sido en tiempos anteriores importantes. Esto se avala con lo expuesto en la siguiente cita:

“El arquitecto y urbanista Iván Poduje me señalaba que hoy en esa zona que los porteños llamamos “plan” viven apenas 8.466 personas, lo que equivale al 3% de la población de la ciudad; de ellas, solo 177 viven en el otrora populoso barrio El Puerto.” (19).

La mayor parte de los habitantes de Valparaíso, para continuar acorde a esta visión, se encuentra en sus cerros; junto a ellos se han extendido otras poblaciones de tal manera que se van alejando del consabido anfiteatro que caracteriza a Valparaíso. Son en su mayoría tierras peligrosas, no urbanizadas o a medias, en las que ya han sucedido intensos incendios que ha afectado a una gran cantidad de pobladores. Por otra parte, otros lugares a los que lo que podría considerarse una eventual población original de la ciudad se ha movido, y con mayor poder económico, lo conforman las construcciones y viviendas en Curauma y Placilla.

En otro aspecto sociológico se apunta:

“La región de Valparaíso alberga hoy a un tercio de las familias chilenas que viven en campamentos, y la última encuesta Casen [año 2014] reveló que en ella el porcentaje de pobres aumentó en vez de bajar. Por otro lado, la población total de Valparaíso baja en vez de subir, y médicos, abogados, dentistas, arquitectos y otros profesionales prefieren tener sus oficinas y consultas en Viña.” (20).

En la buena época se creó, en 1892, la Bolsa de Valores de Valparaíso, iniciativa que obedecía a una necesidad debida a la fuerte expansión del comercio. Dicha condición hoy no está vigente, y la Bolsa de Valores ha dejado de funcionar.

Un hito importante porteño lo constituye la construcción, a partir de 1912, del molo de abrigo, indispensable para dotar al puerto de aguas abrigadas del oleaje y los movimientos del mar, aguas abrigadas hoy día más indispensables dado los cambios experimentados en los modos de carga y de descarga (por ejemplo, la necesaria inmovilidad de los barcos desde la que deben tratarse los contenedores en la faena). El molo fue, sin lugar a duda, una obra ingente, de gran envergadura. Sin embargo, al parecer no basta en su labor. Valparaíso necesita tener más aguas abrigadas y parece no haber ocasión ni espacio adecuado para ello. El vecino puerto de San Antonio ofrece ventajas comparativas en este aspecto. Es más competente para albergar aguas abrigadas que permitan una carga y descarga eficaz de los contenedores.

Si continuamos con el tema portuario, hay que decir que Valparaíso fue grande en términos de bodegas y por lo tanto como centro de distribución. Aquí se encontraban los trabajadores navieros especializados. Valparaíso por demás contaba con cantidad de estibadores que eran de pago diario, lo que fomentaba el consumo y la importancia del puerto como gestor de trabajo. Hoy la situación ha

variado. Los contenedores han cambiado los puertos de Chile. En Valparaíso hay menos estibadores, los barcos, que antes permanecían en el puerto de tres a cuatro días con sus tripulaciones, pagando al puerto altos aranceles, hoy tienen tripulaciones mucho más reducidas, se quedan un término de nueve horas, y los tripulantes por lo general no bajan al barrio del puerto.

Lo anterior, no obstante, no es sólo propio de lo que sucede en Valparaíso. Puede decirse en general que el país no desarrolla una política acertada en las regiones. Pareciera que no se puede llevar a cabo proyectos equilibrados de desarrollo nacional. Esto por cierto que afecta fuertemente a Valparaíso. Actualmente no hay proyecto válido para nuevas aguas abrigadas en el puerto. Los molos se llevan a cabo con dinero estatal, y es muy difícil que el Estado invierta en proyectos de sobrecapacidad, es decir, que sobrepasen la demanda.

Algunos auguran, aunque esto no esté suficientemente explicitado, que el costo que le cobraría la ciudad de Valparaíso al puerto en veinte años más es algo insostenible. Además, las iniciativas que pueda desarrollar el puerto con respecto a la ciudad, la utilización del borde costero en proyectos comerciales que no favorezcan las expectativas ciudadanas, por ejemplo, hacen aparecer movilizaciones de oposición cuya finalidad está expresada mundialmente por las diversas organizaciones que llevan a cabo el cuidado de los intereses territoriales y ciudadanos de distintas maneras. Una de las más conocidas es la nominada con la palabra inglesa “NIMBY”, acrónimo que significa “Not In My Back Yard”, o sea, no en mi patio trasero. En algunas situaciones se le agregan otras letras: OAW, “Or Any Where” o en ninguna parte. Esta calificación es aplicada por la clase pudiente y los poderosos políticamente que quieren evitar que se instalen cerca de sus hogares construcciones indeseadas, como cárceles, clínicas u hospitales con especialidad en tratamiento de enfermos con enfermedades consideradas peligrosas por el vecindario, albergues para indigentes, aeropuertos e incluso puertos. La serie es variada. No obstante, esta misma nomenclatura, que está cargada por su origen económico y social, puede ser aplicada con otro sentido a acciones de oposición por parte de grupos conservacionistas, intereses municipales, ecologistas, que quieren evitar errores burocráticos que permitan que corporaciones poderosas, proyectos comerciales no deseados, acciones que vayan en detrimento del medio ambiente o de cualidades que son estimadas por la ciudadanía, tengan lugar. Estos grupos comunitarios están alertas, por ejemplo, y tienen especial cuidado, con el tratamiento comercial que se proponga aprovechándose de la vulnerabilidad de un lugar. En este sentido, los empresarios o los proyectos que impliquen grandes cambios en la ciudad o el barrio también

son cautelosos y se cuidan de ser incluidos conforme al acrónimo descrito y llevados a acciones no deseadas y costosas.

Todo lo anterior debe ser tomado en cuenta con respecto al futuro auspicioso o al contrario desatendido de Valparaíso. En este sentido es muy importante tomar en cuenta lo que diagnosticó el Comité de Expertos encargado por la UNESCO. Al término de su función, en 2014, denuncia

“el divorcio que se ha producido entre el puerto y la ciudad, el primero bajo el control de una empresa y la segunda gobernada por el municipio. El puerto de Valparaíso, cuyos ingresos no benefician a la ciudad, ha terminado por separarse de Valparaíso, obstruyendo la vista al mar con sus gigantescos containers y, peor aún, proyectando su futura expansión sin mucha consideración por lugares patrimoniales y paseos peatonales de la ciudad.” (21)

Es cierto que Valparaíso es un puerto, y como tal quiere recuperar y aumentar su importancia frente a otros, y entre ellos su principal competidor, San Antonio. Pero hay que tomar en cuenta que el puerto está inserto en una ciudad. Valparaíso tiene también, junto a su puerto, un importante patrimonio que preservar y presentar. Ya en 2003 la ciudad fue declarada Patrimonio de la Humanidad. Aunque tal declaración es auspiciosa, es difícil hacerse cargo de la responsabilidad que supone, y Valparaíso ha tenido dificultades para mantener esa condición con el decoro que implica. En todo caso, su naturaleza turística es también algo que necesita ser resaltado y cuidado. Así como hay que considerar como otra importante ventaja para su desarrollo el ser la sede de cuatro importantes universidades tradicionales y de otros institutos afines al estudio. Desde ya hace un tiempo, y tampoco sin dificultades, propiciadas por el descuido instaurado como un marchamo en la ciudad, Valparaíso es, aún lenta pero progresivamente, posibilidad de una segunda vivienda para sectores de habitantes de Santiago u otras ciudades. Sin duda todo lo dicho empuja a tomar en cuenta el aspecto proyectivo posible para una ciudad que no está condenada de ningún modo a la postración.

Una importante contribución al entendimiento necesario para activar cualquiera regeneración de los diversos aspectos de una ciudad la imparte la opinión del historiador y urbanista Joseph Hykwert, autor mencionado al comienzo de este escrito. En una cita que podría resultar extensa, y que trataré de abreviar en lo posible, apunta:

“Constante participación comunitaria y compromiso son necesarios para definir nuestras ciudades y hacerlas participativas, y esta noción parece trágicamente haber sido olvidada por los distintos estamentos que nos gobiernan. Para entender la ciudad como un trazado dinámico y tridimensional, para seguir y modular su proceso de autogeneración, para tejer y extender sus formas, se requiere una disciplina humana, una comprensión de cómo formas construidas son transformadas en imagen por la experiencia. (...) No es excitación y grandilocuencia lo que necesitamos ahora, sino sobriedad y acción efectiva. Por lo tanto, haz planes pequeños, digo yo- y muchos de ellos.” (22)

En seguida agrega:

“Si yo pudiera identificar una ONG no gubernamental capaz de alcanzar ese tipo de comprensión y movilizarse para proponer soluciones—no solamente para bloquear los peores excesos de los que arruinan la ciudad, sino para llevar a cabo ese paso crucial de protesta a proyecto—entonces ese grupo tendría mi lealtad. El esfuerzo político e intelectual para lograr un impacto real en nuestras ciudades requiere de uno o más de esos grupos. Requiere, además, un reavalúo histórico de la ciudad y sus instituciones”. (23)

En otros términos que lo anterior, hay que notar que una relación importante que Valparaíso mantiene con el Estado es la de ser la sede del Poder Legislativo. Aunque muchos porteños se quejan de que la ubicación del Congreso Nacional en la ciudad no ha traído o atraído una mayor prosperidad, lo cierto es que es más beneficioso, en términos de publicidad, visibilidad, creación de empleos de buena calidad y otras maneras de rentabilidad y activo social, que esté situado en Valparaíso en contraste a que no esté en él. Distinta y no tan controversial fue la reacción y aceptación de la ubicación en Valparaíso del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Ello fue entendido en términos positivos como una acción descentralizadora ante el poder que ejerce la capital.

Dentro del esfuerzo regenerativo de la ciudad deben incluirse obras señeras y bastante fundamentales para su desarrollo. Es el caso de la construcción del Camino La Pólvara, obra de enorme envergadura y de gran costo entregado enteramente por el Estado en un régimen de concesiones. Su puesta en obra significó el éxito de la prueba y ejecución de tecnologías de reciente y compleja aplicación. Este camino, con su dirección reforzada por tres largos túneles que lo hacen culminar en el sector puerto de Valparaíso, ha tenido la finalidad, entre otras importantes que tienen que ver con la conectividad, de evitar un incesante y numeroso tránsito de camiones por las calles de la ciudad, así como la de

aminorar la obstaculización del borde costero por parte de los contenedores. A esta obra, largamente deseada por aquellos que se preocupan por la ciudad y su buena marcha, se agregó en esa época, la del Plan Valparaíso, que empujaba la renovación ciudadana, la de la cuarta etapa del metro de Valparaíso, Merval, que significó el hundimiento del tren que desde su inicio pasaba por Viña del Mar a cierta altura que la seccionaba, permitiendo de esta manera circulaciones nuevas y expeditas a esa ciudad, como también una importante remodelación de la estación terminal en Valparaíso, situación que a la iniciativa estatal se unió, agregando importantes obras, la privada.

La Corfo, actuando como un agente del plan Valparaíso, llevó a finalidad la construcción en Curauma del edificio Polo Tecnológico. Muchas otras son las intervenciones que tuvieron lugar en esa época, como la restauración y apertura del Museo Baburizza, la remodelación de la Caleta Portales, la transformación del muelle Barón en paseo público, la transformación de la Cárcel Pública en centro cultural, que incluye un teatro de reciente construcción y una galería de exposiciones, junto a otras construcciones de variado propósito artístico. Es preciso mencionar igualmente la constitución del paseo Wheelwright, en el borde del mar, cuya larga extensión, para peatones y ciclistas, culmina en lo que fue la maestranza ferroviaria junto a la estación Barón. Otras iniciativas de esfuerzo privado se realizaron, como la conversión del arruinado edificio Luis Cousiño, ubicado en un lugar privilegiado en el plan de la ciudad, en la moderna sede del DUOC destinada en parte a sus actividades culturales. Hay que decir, no obstante el enorme esfuerzo de toda índole que ha significado esto de lo que se ha dado cuenta, que los problemas urbanos persisten en anclarse en las diversas facetas de la ciudad de Valparaíso. Esto continuará en tanto la ciudad no encuentre el tono de aquello que quiere hacer suyo y efectuar.

Queda en Valparaíso la conciencia de haber sido, en su transcurso, un lugar de emprendimientos pioneros en la actividad marítima, bancaria, deportiva, de acción social, mutualista, artística, cultural y otras. Y junto a ello uno se puede preguntar ¿cuáles son las relaciones de las ciudades con la vida? Ellas siguen siendo múltiples. Se unifican en un operador central, que es la vida cotidiana. El trabajo, la vuelta a casa, el descanso, el sentimiento, en el caso de Valparaíso, de lo que fue, la nostalgia de lo que ya ha sido, la de la que no se ha vivido y la posibilidad que tuvo o la que habría podido tener. El constante aparecer ante cada existencia de lo real enfrentado a lo posible. Y su traspaso. La nostalgia puede ser parte de la historia de una ciudad. Son las proyecciones afectivas que se van internando en lo pasado, y van enriqueciendo en el recuerdo colectivo las

tradiciones que se mantienen, las experiencias que le dan textura a la propia vida de los habitantes. Y también los afectos se adelantan, con el calor de la existencia en lo presente, hacia la configuración de las proyecciones del futuro, que combaten en la dimensión vacía que deben atravesar portando las imágenes de los sueños, anhelos y esperanzas, para situar el futuro como única configuración afectiva que puede poblar de objetos del deseo esa impávida franja del transcurrir hacia adelante de ese mismo futuro indeterminado aún. (24)

Pero Valparaíso es una ciudad multiforme. Está el plan, que parece recibir la principal atención, en conjunción con el borde marítimo, para la activación de su presente. Y los numerosos cerros que completan el consabido anfiteatro ante el mar. Los cerros separados y unidos por sus quebradas y caminos, cada cual intentando una problematizada peculiaridad, un arraigo de sus nombres a veces confundidos. Las unidades en Valparaíso son los cerros en lo ascendente, y los barrios en el plan de la ciudad. Y todo ello frente al mar. En el anfiteatro se contempla la escena diaria que se puede apreciar desde la ciudad, el laberinto marítimo en el que todas las circunvoluciones están abiertas, y por eso pierde su característico encierro. (25) Ahí el mar, del que Charles Baudelaire dice:

“Por qué el espectáculo del mar es tan infinitamente y tan eternamente agradable? Porque el mar ofrece al mismo tiempo la idea de la inmensidad y la del movimiento. Seis o siete leguas representan para el hombre el radio de lo infinito. He allí un infinito diminuto. Pero ¿qué importa si es suficiente para dar la idea del infinito total? Doce o catorce leguas de líquido en movimiento alcanzan para dar la idea de belleza más allá que le sea ofrecida al hombre en su habitáculo transitorio.” (26)

Con lo dicho por Baudelaire podría pensarse que Valparaíso sería una atalaya. No obstante, esa imagen deja de lado la problematización que lleva a cuevas como ciudad. Su presente debe entregarnos una manera de ver que intente conciliar el ansia de ese presente con la serenidad de su pasado. Como ya lo expresé en otra ocasión, “La unión de lo antiguo con lo nuevo debe darle a Valparaíso un aspecto especial, que desentone con la imagen decadente de lo que ha estado abandonado y que desentone igualmente con la vulgaridad, mediocridad y funcionalidad de una construcción que no por nueva tiene derecho a entrar en un espacio que sentimos consagrado por nuestro ánimo.” (27)

En esta suerte de dicotomía que se ha descrito anteriormente entre la ciudad y el puerto, este último tendría un peor pronóstico. El puerto, aparte de las malas situaciones ya expuestas, tiene la desventaja de estar limitado en su crecimiento.

Vemos que el aumento de su capacidad de atención a naves está coartado por la imposibilidad, hasta ahora, de procurarse de una mayor cantidad de sitios con aguas abrigadas, en una bahía que es amplia y que debe ser protegida de los vientos, del oleaje, de corrientes y de temporales. No hay proyecto viable actualmente que subsane esta carencia, pues su costo es algo que el Estado como tal sería renuente a solventarlo, al igual que la iniciativa privada y su búsqueda de condiciones que hicieran económicamente rentable una acción de esta especie. Esto no contribuye a pensar en Valparaíso como ciudad acorde a recobrase según las expectativas de su comportamiento exitoso anterior. A todo lo ya desvanecido hay que agregar que las actividades económicas que propiamente se vinculan al puerto se han trasladado a Santiago. Allí se encuentran ahora las gerencias de las navieras, las compañías que trabajan con ellas, los bancos que determinan la financiación de las operaciones del puerto (en Valparaíso solo hay sucursales bancarias, las decisiones finales las determinan las gerencias en Santiago). No existe, por demás, un proyecto de desarrollo capaz de levantar por sí solo a Valparaíso.

Desde un punto de vista urbanístico, por otro lado, la ciudad con el puerto totalmente incorporado a ella debe encontrar su solución. Dieter Frick, notable estudioso dedicado a la teoría urbana, puede advertir:

“Tal como lo han demostrado las experiencias a lo largo de bastantes décadas, las medidas constructivo-espaciales en sí son insuficientes y sólo ayudan de manera condicionada cuando la desintegración social y económica en una zona ha sobrepasado un determinado límite.” (28)

Aunque la visión urbanística de Frick está centrada en la perspectiva europea, no deja de ser valiosa para nosotros la descripción de esa experiencia, por cuanto la ciudad como fenómeno de elaboración humana mantiene grandes similitudes. Frick, interesado tanto en la renovación como en la remodelación urbanas, describe cercano a la primera:

“Ciudades medievales como Soest, Goslar o Lübeck (en Alemania) se han logrado mantener relativamente bien en su acervo histórico porque su florecimiento económico se terminó, como quien dice, a tiempo. En este trasfondo los objetivos de la renovación urbana tienen que ver, en primer lugar, con la situación de crecimiento económico en la que una renovación no dirigida amenaza con desembocar en destrucción, y, en segundo lugar, están vinculados con la situación de decadencia en la que los habitantes y los industriales y

comerciantes no pueden hacer más y los mecanismos del mercado inmobiliario y de finca raíz apenas sí producen efectos positivos.” (29)

Hay cierto eco en la cita que debiera alcanzar a ser oído por Valparaíso. Aunque la situación descrita mantiene su característica de fenómeno europeo, habría que tomar en cuenta como advertencia el tono final de ese eco aludido. Con esta misma precaución me atrevo a exponer al lector de estas páginas otra referencia a lo expresado por Frick, esta vez situando lo que dice en una categoría de más intensa consecuencia y resolución que la de la renovación urbana:

“La remodelación urbana en relación con la estagnación, la reducción del número de habitantes y la desocupación de las viviendas, los comercios y las instalaciones públicas, está conectada, al igual que en el caso de la ciudad en crecimiento, con una concepción integral—de hecho una que puede ayudar a determinar qué zonas y qué barrios de la ciudad (generalmente centrales) pueden mantenerse y fortalecerse en el futuro y, por el contrario, cuáles en un lapso definido han de ser reducidos por demolición o abandonados—una concepción tal sólo puede realizarse si:

- (1) abre una perspectiva fundamental para el desarrollo de la ciudad en su conjunto y de las zonas que hay que fortalecer;
- (2) incluye oportunamente a la municipalidad, los habitantes y los propietarios o inversionistas (inclusive las grandes sociedades constructoras de vivienda).” (30)

La conclusión a la que lo expuesto llega es la siguiente:

“De este modo se podrá garantizar que la remodelación urbana, como respuesta a la disminución de habitantes y puestos de trabajo, puede conducir a un nuevo impulso para el desarrollo urbano. Ello depende en gran medida de la capacidad de las ciudades, como señala Lütke Daldrup, de renovar realmente las estructuras que se pueden estabilizar y de lograr un nuevo equilibrio con menos habitantes.” (31)

La teorización de Frick ciertamente va entregando coordenadas de utilidad para una visión de recuperación de ciudad en dificultades. Se deben advertir aquellas que puedan ser llevadas a cabo en Valparaíso en situaciones que se les asemejen. No obstante, la naturaleza de lo expuesto tiene el inconveniente en términos de realización propia el hecho que no asuma el problema social y económico ineludible en una ciudad con las características de Valparaíso. Eso requiere ciertamente de un estudio diferente. En todo caso, todo lo hasta ahora citado no

es en vano, pues puede considerarse en algún aspecto bastante valioso como ayuda y fomento intelectual a un plan necesario para Valparaíso, que tenga más continuidad que el que se desarrolló hace unos años atrás y que significó, mientras estuvo en función, verdaderos avances en la mejoría de la ciudad y una parte de la región.

Se hace necesario, tras lo expresado en estas páginas, ofrecer alguna opinión que no presente situaciones desmedradas de Valparaíso, sino que entregue signos positivos para su futuro. Dentro de ello, la misma condición que hizo decaer desde la década del sesenta en adelante tanto a Valparaíso como a su vecina conurbada, Viña del Mar, me refiero a la relativa poca distancia con la capital (Viña del Mar había llegado a ser una de las ciudades más industriales del país, Valparaíso sufrió el éxodo ya descrito de sus fábricas), puede paradójicamente transformarse en una considerable ventaja para la recuperación no sólo de Valparaíso sino de gran parte de la región. Ambas ciudades, ya conurbadas, podrían hacer este acercamiento mediante un tren adecuado que atrajera a parte de la población de Santiago a esta costa. Buenas condiciones para un modo de vida atrayente sería lo que haría posible esta movilidad. El buen clima, la buena calidad del aire, el paisaje, el atractivo del mar, universidades de gran seriedad, la lenta pero continua instalación de emprendedores jóvenes, el ansia de tranquilidad y atmósfera limpia de gente que espera un cambio de vida en la época de su jubilación, todo ello son ventajas que entrega una cercanía bien propiciada. Y un atractivo adicional, que se hará indispensable en un mediano plazo, consistirá en el costo del agua potable. Pues desalinizar no es difícil. Lo que se hace difícil es transportar a larga distancia esa agua desalinizada.

El porvenir de Valparaíso no es de decadencia, en la medida que se cumpla este acercamiento con Santiago. La conexión rápida con la capital debería ser el proyecto central de Valparaíso. Algunos piensan que para ello se precisa un cambio de mentalidad por parte del Estado. Para lograr resultados importantes en el mejoramiento progresivo del país, sería preciso que los proyectos nacionales debieran considerar llevarse a cabo en base a la cantidad de habitantes que podría tener un lugar, y no sólo de acuerdo con la cantidad de gente que actualmente tiene ese lugar tomado en cuenta, De no ser así, seguirá todo centralizado en Santiago. Eso puede suceder con un proyecto de tren rápido Santiago-Valparaíso, si se toma en cuenta sólo la cantidad de personas que actualmente se benefician, y no a la que podría beneficiarse si el país propiciara y llevara a cabo el proyecto.

El asunto frente a esta vida futura es cómo conservar la peculiaridad de la ciudad, cómo lograr que no se pierda los rasgos identificatorios ya no sólo de Valparaíso sino de otras comunas conectadas. Es bueno entonces intentar preservar aquello que vale la pena hacerlo, y guiar las actividades ciudadanas teniéndolo en cuenta. Una buena implementación de las obligaciones a las que está sujeta Valparaíso como ciudad patrimonio de la humanidad aseguraría un gran tramo del camino a recorrer al respecto. Barrios especializados igualmente podrían ejercer atracción, como por ejemplo El Almendral como lugar de desarrollo técnico por parte de emprendedores de productos que implican conexión con centros de educación técnica y universitaria. En general, los barrios tendrían que desarrollarse a una escala humana, y lograr que estuvieran integrados socialmente. Todo ello es tarea posible para desarrollar; otro atractivo consistiría el destacarse por brindar seguridad. La zona podría tener las ciudades más seguras del país.

En el sentido de todo lo anteriormente expuesto, es congruente consignar lo que el académico y socio del Foro de Altos Estudios Sociales de Valparaíso, Pedro Serrano R., expone:

“Valparaíso ya es casi una comuna conurbada con Santiago, ya está conurbada con las ciudades cercanas hasta Calera siguiendo la línea del tren, hasta Papudo siguiendo la costa Norte. 10 millones de habitantes viven en esa megalópolis RM-Valparaíso en plena conurbación, casi en un cuadrado territorial de cordillera a mar de 100 x 100 kilómetros. Es allí, en esa relación donde debe pensarse la comuna del futuro, una comuna más bien pequeña, hoy con 300.000 habitantes situada en una cuenca cónica que sube desde 0 hasta 300 metros sobre el nivel del mar. Una que siempre ha sido atractiva para vivir, Con buen clima, buen aire y vista al mar. (32)

Siguiendo en la perspectiva que describe, Serrano añade más adelante en su columna:

“Valparaíso necesita de un buen tren, que una el puerto con el tren longitudinal chileno y con la red de Argentina, bajaría notablemente el absurdamente ineficiente tránsito de camiones y le daría un factor competitivo al puerto de carga, al puerto pesquero y al puerto turístico” (33)

Podemos concluir la cita de esta visión que se expone con lo siguiente:

“Curiosamente, el gran Valparaíso en pleno siglo XXI, no tiene aeropuerto comercial, (...) la ciudad no está preparada para los vuelos comerciales civiles (...) a Valparaíso le falta un sistema de funiculares, que una el Almendral con todos los cerros, con centros cívicos culturales en sus bases (...) Por supuesto Valparaíso debiese ser un ejemplo de ciudad eléctrica sustentable y en pocos años, todo transporte debiese ser eléctrico, limpio y con electricidad renovable.”
(34)

Las ideas de un Valparaíso saliendo de su condición actual para mejorarla están presente en varias personas. Es preciso que las instituciones pertinentes acojan las iniciativas que tengan posibilidad de efectuarse, y que la municipalidad, grupos de gestión y empresas de desarrollo comercial empujen su realización. Hay que tomar en cuenta, no obstante, que habrá entonces que conciliar dos situaciones que al parecer se dan respecto a las ciudades en general. Debemos tener conciencia de la dicotomía que, como prototipo, se instala en la consideración de las fuerzas que impulsan los esfuerzos ciudadanos. Por un lado se suman a alguna de ellas aquellos que confían y toman en cuenta el vasto movimiento de la historia, el que debe ser empujado por grupos social y políticamente organizados. Frente a ello están los miembros que representan la otra fuerza en cuestión, y son los que diagnostican el desarrollo conforme al empuje del libre mercado y su misteriosa mano. En esta instancia, hay que estar alerta ante cualquiera restricción regulatoria, por lo común generada por la fuerza contraria, restricción que atenta contra el natural desenvolvimiento de las fuerzas del mercado. Aunque ambas instancias se han planteado en trazos bastante acentuados, y en general la situación ciudadana es más tenue.

No obstante, lo anterior es algo que, en su medida, es preciso conciliar, y lograr de esta manera la revitalización de Valparaíso en una perspectiva ya distinta de la que su pasada historia le entregó. Su destino como ciudad dependerá de la visión que sus habitantes tengan de ella y del esfuerzo que involucre llevarla a cabo.

EXCURSO

Quiero finalizar este escrito con un excursio en el que hago presente una curiosa relación humana con la ciudad como tal. Es sabido que cada ciudadano guarda una suerte de mapa mental de la ciudad que habita, y que por lo general, si ésta es relativamente grande, frecuentemente tiene en ella monumentos, entendiendo por esto la forma más simple, la conmemoración de hechos y personas. Valparaíso

tiene una buena cantidad de ellos, tanto en el plan de la ciudad como en algunos de sus cerros. Este excursio consiste en una extensa cita a lo desarrollado por Joseph Rykwert en el capítulo sexto, “La ciudad como mal curable. Ritual e histeria” de su libro *La Idea De Ciudad.*” Reproduzco:

“La preocupación por la sacralidad del espacio, la identificación de un espacio acotado con la propia ciudad natal y también con el comportamiento personal y la forma íntima del propio cuerpo darán al lector moderno la impresión de que todo ello impone al ciudadano el peso abrumador de unas observancias. Sigmund Freud tomó este problema como un paradigma de la histeria en sus cinco conferencias sobre psicoanálisis pronunciadas en la Universidad de Clerk, Worcester, Mass., en 1909.

Nuestro paciente histérico sufre de reminiscencias. Sus síntomas son residuos y símbolos mnemónicos de unas experiencias traumáticas concretas. Podríamos conocer más este tipo de simbolismo si comparásemos todo esto con los símbolos mnemónicos que hallamos en otros ámbitos. También son signos mnemónicos los monumentos conmemorativos con que se adornan las ciudades. Si alguien sale a pasear por las calles de Londres, encontrará frente a una de las mayores terminales del ferrocarril una columna gótica ricamente esculpida: Charing Cross. Uno de los viejos reyes Plantagenet del siglo XIII mandó trasladar a Westminster el cuerpo de su amada reina Eleanor, y en cada uno de los puntos en que se detuvo el ataúd erigió una cruz gótica. En otro punto de la misma ciudad, no lejos del Puente de Londres, se encuentra una elevada columna conocida simplemente como El Monumento. Se erigió como recuerdo del gran incendio que se desató en aquella zona el año 1666. Estos monumentos, por tanto, se asemejan a los síntomas de la histeria en cuanto que constituyen símbolos mnemónicos. ¿Qué pensaríamos de un londinense que se detuviera hoy, abrumado de melancolía, ante el monumento conmemorativo de los funerales de la reina Eleanor, en vez de acudir a sus asuntos o en vez de sentirse alegre con el pensamiento de la joven reina de su corazón? ¿Y qué pensaríamos de otro londinense que derramara lágrimas ante el monumento que conmemora el día en que su amada metrópolis fue reducida a cenizas, a pesar de que luego resurgió con mayor esplendor? Pues lo cierto es que cualquier histérico o neurótico se comportan como esos dos londinenses tan poco prácticos. No sólo rememoran unas pasadas experiencias del pasado remoto, sino que además se aferran emocionalmente a ellas...

Más adelante, en la misma conferencia, explica Freud la naturaleza de la “cura” psicoanalítica:

Se siente uno tentado de suponer que la enfermedad se produjo a causa de que los efectos generados en la situación patogénica tienen bloqueados sus aliviaderos normales porque “el paciente...se vio obligado a suprimir una fuerte emoción en vez de dejar que se descargara en los signos apropiados de la emoción, las palabras o la acción”. Consecuentemente, la esencia de la enfermedad consiste en el hecho de que tales efectos, estrangulados, se pusieron luego al servicio de un uso anormal...

En esta exposición tan simplificada – y temprana – del método psicoanalítico trata Freud el conocimiento que tiene el ciudadano del carácter mnemónico que entrañan los monumentos de su ciudad como algo análogo a la condición patológica. Se diría que propugna una especie de indiferencia hacia nuestro entorno.” (35)

La palabra, la acción, los símbolos, los signos. Todo esto y más se conjuga al final de este escrito que trató de dar cuenta de una explicación de la teoría psicoanalítica de Sigmund Freud, como se dijo, entreverada con la elección de distintos monumentos considerados en el mapa de una ciudad como Londres. Es indudable que una ciudad, entre las muchas condiciones y situaciones que involucra, también, y eso debe ser temado en cuenta ante cualquiera consideración, significa una profunda huella mental personal y colectiva.

Virgilio Rodríguez, noviembre de 2023.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua (Madrid: Espasa-Calpe, 1970) p.547.
- (2) Diccionario Ilustrado Latino-Español Español-Latino (Barcelona: Larousse, 2012) p.467.
- (3) Agustín Squella, Soy de Wanderers (y de Valparaíso) (Santiago: Lolita Editores, 2015) 204 págs.
- (4) Ernesto Ottone, El Viejo Puerto. Un Ejercicio de Memoria (Santiago: Catalonia, 2021) 189 págs.
- (5) Pedro Serrano Rodríguez, 2023, “Siglo XXI, un Valparaíso posible” W.
- (6) Joseph Rykwert, La Idea de Ciudad (Salamanca: Ediciones Sígueme, 2002), 296 págs.
- (7) Dieter Frick, Una Teoría del Urbanismo, trad. Claudia Ríos (Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2014) 280 págs.
- (8) Virgilio Rodríguez, 2018 “Valparaíso. Arribos y Estadías”, Comisión de Patrimonio, Paisajes y Territorios. En Consejo de Rectores de Valparaíso, Actas Seminario Valparaíso, Cambio y Proyección. Ciudad, Puerto, Región y Patrimonio. (Valparaíso: Almendral Impresores: 24-35).
- (9) J.Rykwert, La Idea de Ciudad, p,35
- (10) Fustel de Coulanges La Cité Antique Paris, 1880.
- (11) D.Frick, p.14
- (12) Idem.
- (13) A Squella, p.49
- (14) Ibid, p.55
- (15) E Ottone, p.37
- (16) A Squella, págs. 61-62
- (17) E Ottone, p.55
- (18) Idem.
- (19) E Otonne, p.19

- (20) A Squella, p.73
- (21) Ibid, p.137
- (22) J.Rykwert, *The Seduction of Place. The History and Future of the City* (New York: Vintage Books, 2002) p.246
- (23) Idem.
- (24) V Rodríguez, op.cit.
- (25) Ibid.
- (26) Charles Baudelaire *Mi corazón al Desnudo y Otros Escritos Antiguos* (Santiago: Ediciones Universidad Diego Portales, 2015) p.78
- (27) V Rodríguez, op. cit.
- (28) D.Frick, p.151
- (29) Ibid p.155
- (30) Ibidem p. págs. 166-168
- (31) Idem
- (32) Pedro Serrano, 2023, “Siglo XXI. Un Valparaíso Posible “
- (33) Id.
- (34) Id.
- (35) J Rykwert, *La Idea de Ciudad*, págs. 209-210.