

**RELAÇÃO CIDADE-PORTO**  
**O Processo de Reestruturação Territorial do Porto de Valparaíso / Chile**  
**CITY-PORT RELATIONSHIP**  
***The Territorial Restructuring Process of the Port of Valparaíso / Chile***

**A. Glaucia Garcia dos Santos**

*FAUUSP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Universidade de São Paulo, Brasil*  
glauca.garcia@usp.br

## RESUMO

O artigo busca investigar o processo de reestruturação territorial ocorrido nas cidades portuárias, a partir do movimento de containerização e das modernizações logísticas ocorridas globalmente em 1970, impulsionando a competitividade econômica acerca das rotas globais. Na contextualização da produção portuária latino-americana, tem como objeto de estudo o Porto de Valparaíso, que se desenvolveu historicamente como a Cidade-Porto mais importante do Chile. A pesquisa tem como objetivo a análise do processo de reestruturação do Porto de Valparaíso, através de avaliações *in loco* e análises do processo de modernização portuária que tem fundamentado o desenvolvimento do Porto, ante sua escala regional e o impacto no desenvolvimento econômico da Região de Valparaíso. Utiliza-se de uma pesquisa metodológica de métodos qualitativos (trabalho de campo) e quantitativos (mapeamentos) de avaliação territorial, que permitam compreender a reestruturação do Porto, por meio das dinâmicas históricas, econômicas e de estruturação urbana que impactam na relação Cidade-Porto.

**Palavras-chave:** Reestruturação Territorial, Porto de Valparaíso, Cidade-Porto, Projetos Urbanos.

**Linha de investigação:** Cidade e projeto. **Tópico:** Planejamento, políticas e governança.

## ABSTRACT

The article seeks to investigate the territorial restructuring process that took place in port cities based on the containerization movement and the logistical modernizations that occurred globally in 1970, boosting economic competitiveness on global routes. In the context of Latin American port production, the object of study is the Port of Valparaíso, which has historically developed as the most important Port-City in Chile. The research aims to analyze the restructuring process of the Port of Valparaíso, through on-site assessments and analyzes of the port modernization process that has underpinned the development of Porto, in view of its regional scale and the impact on the economic development of the Region of Valparaíso. It uses a methodological research on qualitative (fieldwork) and quantitative (mapping) methods of territorial evaluation, which make it possible to understand the port reconstruction, through the historical, economic and urban structuring dynamics that impact on the relationship between the City and the Port.

**Keywords:** Productive Restructuring, Port of Valparaíso, City-Port, Urban Projects.

**Research line:** City and project. **Theme:** Planning, policies and governance.

## 1. Introdução

A atividade econômica chilena se sustenta através de uma intensa abertura comercial, fortalecida pelo Tratado de Livre Comércio e de seus acordos comerciais com as principais economias do mundo. Desta forma, diante da relação de exportação e importação, 94% de suas cargas são transferidas a partir do transporte marítimo, o qual impulsiona cada vez mais a expansão portuária chilena (Mop, 2018).

O objeto de estudo, o Porto de Valparaíso, fundamenta um debate em relação aos processos portuários contemporâneos que buscam desenvolver cidades portuárias mais dinâmicas, diante das redes de transportes globais, mas que, também, possibilitam entraves nas relações urbanas históricas do desenvolvimento portuário-urbano. “Se o Porto tem sido historicamente um agente urbanizador da cidade portuária, dando espaços urbanos de qualidade, não teria o porquê de deixar de ser nesta nova fase, onde é mais necessário construir uma visão conjunta, que permita a cidade melhorar suas condições” (Alarcón, Sandoval, 2016: 163).

A partir das modernizações históricas-portuárias, é possível delinear o Porto como um elemento emblemático para a reestruturação da sociedade e do território, composto de possibilidades e manifestações que permitem articular setores produtivos, turísticos, culturais e tecnológicos, fomentando novas possibilidades estratégicas, otimizando fluxos e conexões, articuladas ao crescimento das cidades portuárias. Nesse contexto, trazer uma cultura urbano-portuária, onde cidade e porto são mais complementares do que antagônicos, representa, então, um desafio central para a sociedade contemporânea, os atores econômicos e as diversas esferas do poder público.

A borda 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 territoriais 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, 2016: 71).

### 1.1. Problema de Pesquisa

A governança portuária mudou de forma significativa, a partir de 1970, devido às suas condições econômicas, reestruturações 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 (2016), as instalações portuárias deixaram de ser espaços que realizam a movimentação, a estocagem de cargas, e passaram a promover um papel fundamental na logística de transporte, influenciado pelos aspectos econômicos e o potencial logístico de um país.

A presente pesquisa, diante desse panorama contemporâneo, passa a ser norteadada pela questão central da pesquisa de avaliar como o processo de reestruturação pode impactar no atual desenvolvimento da cidade de Valparaíso, frente aos avanços das modernizações logísticas das redes portuárias globais. Tem-se como marco de referência o processo de containerização (1970), por ser um período histórico/econômico de transformações no desenvolvimento logístico das cidades portuárias, que ampliaram a competitividade econômica das cidades nas rotas globais. Fundamentado por um processo de avaliação crítica da estrutura

portuária chilena, e de como o Porto de Valparaíso pode impactar no desenvolvimento portuário da zona costeira chilena, e consequentemente, na escala regional da macrozona de Valparaíso.<sup>1</sup>

## 1.2. Metodologia Aplicada

A metodologia aplicada parte de métodos qualitativos (observação/trabalho de campo) e quantitativos (mapeamentos) de análise e avaliação territorial que permitem compreender o processo de reestruturação da cidade portuária de Valparaíso. O trabalho está estruturado, metodologicamente, a partir de três eixos temáticos:

**1. EIXO:** O trabalho de campo, orientado pelos levantamentos de dados, entrevistas e mapeamentos dos projetos urbanos/regionais em desenvolvimento na cidade portuária de Valparaíso. Estruturado através da pesquisa *in loco* no Chile, para o desenvolvimento do estudo de caso chileno tendo como foco principal:

**a.** Mapeamentos *in loco* de aspectos territoriais, geográficos e morfológicos (Planos Urbanos/Planos Regionais de Valparaíso);

**b.** Avaliação e investigação dos projetos urbanos de modernização portuária em desenvolvimento por parte do poder público e da concessionária do Porto de Valparaíso;

**2. EIXO:** Estudo teórico de autores norteadores, diante da compreensão dos processos contemporâneos, à frente do panorama dos avanços portuários como uma rede econômica global. Contraponto com as dinâmicas urbanas e territoriais da cidade de Valparaíso e o modo de abordagem diante das questões urbanas nesta nova logística econômica portuária.

**3. EIXO:** Análises territoriais referentes ao processo de reestruturação, a partir da compreensão dos planos de desenvolvimento de modernização da área portuária analisada, relacionando com as características dos atuais planos urbanos implantados para a cidade de Valparaíso.

## 2. Cidade-Porto: Processo de Reestruturação

Nas últimas décadas, o espaço portuário mundial passou por um processo de reestruturação, sob o efeito da expansão contínua da atividade portuária e da modernização do transporte marítimo, resultando, na segunda metade do século XX, na migração progressiva da atividade portuária para espaços distantes das áreas centrais da cidade (Monié, Vasconcelos, 2012).

Como produto da segunda revolução industrial, o aumento da capacidade e das dimensões dos navios, a crescente especialização industrial, mais a necessidade do Porto em se expandir, diante das mudanças tecnológicas (advindas do processo de containerização), levariam à aceleração da separação de usos e funções portuárias e urbanas. Deste modo, “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: 113).

O processo de containerização possibilitou um novo sistema no transporte de cargas que, aliado a modernização do transporte marítimo, fundamentou o novo panorama econômico mundial, através da imposição de uma grande transformação no sistema portuário. O transporte marítimo sofreu uma verdadeira revolução, que se traduziu concretamente pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em

<sup>1</sup> O artigo está baseado em parte da pesquisa de Mestrado que se encontra em desenvolvimento pelo autor, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAUUSP.



velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, as mercadorias e as informações (Harvey, 1989).

A globalização não se limitou a uma intensificação e uma mudança de escala de trocas comerciais, uma vez 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 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); na década de 1990, a América Latina, o Oriente Médio, o sul e o sudeste da Ásia formam os impulsionadores do crescimento, devido ao estabelecimento de cadeias produtivas de suprimentos globais; no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, o domínio da China impacta no crescimento dos portos, pois fundamentou suas estratégias de desenvolvimento econômico baseado nas exportações como um componente da manufatura global (Notteboom, Pallis, Rodrigue, 2020).

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 à escala de produtividade, tanto no âmbito local quanto regional.

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 nos contextos institucional, nacional e global (Wilmsmeier, 2014).

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 portos são objetos do processo de valorização através de investimentos de capital de infraestruturas, sendo a convergência de redes de transportes terrestres, marítimos e da complexa gestão das cadeias de suprimentos globais (Notteboom, Pallis, Rodrigue, 2020).

### **3. O Porto de Valparaíso / Chile**

#### **3.1. Sistema Portuário Chileno**

O setor marítimo portuário possui uma crescente importância no comércio exterior e na estruturação do território chileno. Cerca de 94% das cargas de exportações e importações se transferem por vias marítimas, que demonstram o impacto significativo do transporte marítimo no desenvolvimento do país. A carga transferida dos portos chilenos evoluiu de 48,7 milhões de toneladas, no ano de 1997, para 122,2 milhões de toneladas em 2018, o que representa um incremento de 154% nesse período, demonstrando o impacto crescente que o transporte de carga tem sobre os sistemas logísticos do país (Campport, 2019).

O setor portuário chileno, em relação à sua posição na América Latina, se coloca a frente nos aspectos quanto a qualidade de infraestrutura portuária, entretanto em questões competitivas, demonstra seu déficit em relação à gestão logística do próprio sistema do Porto. “O país requer uma nova onda de modernizações, com uma visão integral do sistema marítimo portuário, que permitam expandir e diversificar sua infraestrutura, aumentando a eficiência logística, a integração harmônica com o território e alcançando qualidade mundial” (Cnid, 2015: 9).

Em relação à competência portuária latino-americana, o *Relatório Portuário de 2019*, desenvolvido pelo CEPAL, demonstra que os dois maiores portos chilenos, San Antonio e Valparaíso, estão na 10<sup>o</sup> posição com 1.660.832 milhões de TEUs transferidos e 19<sup>o</sup> posição com 903.296 milhões de TEUs, respectivamente (Cepal, 2019).<sup>2</sup>

“A institucionalidade do sistema portuário no Chile está determinada pela forma em que se relacionam entre si, os diferentes organismos que compõem a atividade marítima portuária” (Campport, 2012: 21). 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 Ministério de Obras Públicas (MOP) que unificou os dez portos que existiam até então (Moptt, 2005).

Em 1997 a Lei nº 19.542, que modernizou o Setor Portuário Estatal, eliminou a EMPORCHI, transformando-a em 10 Empresas Portuárias Estatais (Empresa Portuária de Arica; Iquique; Antofagasta; Coquimbo; Valparaíso; San Antonio; Talcahuano-San Vicente; Puerto Montt; Chacabuco e Austral). De acordo com a lei, as empresas deveriam funcionar 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 Ministério de Transportes e Telecomunicações (Chile, 1997).

O processo de concessão dos portos públicos chilenos, baseado no modelo de “*Landlord*”, permitiu reduzir cerca de 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 dentro das cadeias logísticas, a partir de uma política integral que beneficie o desenvolvimento econômico chileno. Assim, torna-se necessária a abordagem sobre as mudanças na indústria portuária, diante dos panoramas portuários contemporâneos (Wilmsmeier, Sanchez, 2017).

### 3.2. Porto de Valparaíso: Caso de Estudo

O estudo da cidade portuária de Valparaíso estabelece relações geográficas diante da investigação da zona costeira chilena, através de seu impacto regional na Região de Valparaíso, que se desenvolveu em função dos requerimentos das atividades econômicas diante da necessidade de conexão com os centros mais povoados da região, assim como a alta demanda gerada a partir dos vínculos nacionais e internacionais da zona costeira chilena (Gobierno Regional de Valparaíso, 2012).

A Região de Valparaíso possui o principal complexo marítimo portuário do país (Fig. 1), conformado pelo Porto de San Antonio, que mobilizou 16.908.430 TON/ano de cargas em 2019; 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 (Campport, 2019).

<sup>2</sup> TEU: *Twent-Feet Equivalent Unit*. Unidade de medida aproximada de um contêiner. O número é expresso em unidades equivalentes de 20 pés, baseada nas dimensões de um contêiner padrão – altura 8,5 pés (2,591 m), largura 8 pés (2,438 m) e comprimento 20 pés (6,096 m).





Fig. 1: Complexo Marítimo Portuário da Região de Valparaíso – San Antonio, Valparaíso e Quintero-Ventanas. Fonte: Google Earth.

O Porto de Valparaíso está localizado a 120 km de Santiago/Chile, sendo configurado por uma borda que potencializa geograficamente a estrutura da cidade. Valparaíso é uma cidade que surgiu a partir de sua produção portuária, e de seu caráter urbano, mantendo intrínseca sua relação com a sua frente marítima, estruturando a dualidade de ser conjuntamente Cidade-Porto.

Atualmente, tem registrado forte crescimento na transferência de cargas, o que tem necessitado sua expansão física para o aumento de suas atividades. Essas mudanças permitem caracterizar a alta competitividade deste sistema portuário na região de Valparaíso; conjuntamente com o Porto de San Antonio, o Porto de Valparaíso mobiliza quase a totalidade de carga geral da zona central do Chile, onde se encontra a maior parte da atividade econômica chilena (Fig. 2).



Fig. 2: Configuração Regional Portuária - Região Valparaíso. Fonte: Elaboração Própria.



Administrado pela Empresa Portuária Valparaíso (EPV), o Porto de Valparaíso mantém cinco contratos de concessão com companhias, para potencializar a competitividade portuária nos termos de logística e tecnologia. A acessibilidade ao porto se realiza principalmente pela Rota 60CH (Acesso Sul), que se conecta com a Rota 68 (Acesso Barón), com a entrada e saída dos terminais do Porto de Valparaíso.

O Acesso Sul, 23 km de longitude, se une com a Rota 68 através do antigo *Camino La Pólvora* que, atualmente, faz parte da Rota 60CH. Esse novo acesso, mais moderno e eficiente, foi inaugurado em 2008, conectando as zonas de Curauma-Placilla e a ZEAL (Zona de Extensão de Apoio Logístico) com as áreas dos terminais portuários do Porto de Valparaíso, diminuindo cerca de 500.000 caminhões/ano que atravessam a cidade de Valparaíso (Puerto de Valparaíso, 2020). O Acesso Barón é um acesso alternativo para caminhões com cargas subdimensionadas e cargas especiais que não podem utilizar o Acesso Sul; esse acesso ocorre através da Rota 68, que desemboca na Av. Argentina na região do Barón (Fig. 3).



Fig. 3: Acessos do Porto de Valparaíso. Fonte: Elaboração Própria.

Desta forma, o Porto de Valparaíso (Fig. 4) está conformado pelo Terminal 1 (Área Total: 14,62 hectares), administrado pelo *Terminal Pacífico Sul S.A.* (TPS); Terminal 2 (Área Total: 6,4 hectares) administrado pelo *Terminal Cerros de Valparaíso S.A.* (TCVAL); Terminal de Passageiros (Área Total: 10.200 m<sup>2</sup>) administrado pela *Valparaíso Terminal de Pajeros S.A.* (VTP); *Puerto Barón* (Área Total: 11,2 hectares – Etapa inicial) administrado pela *Plaza Valparaíso S.A.*, tendo como objeto a recuperação da borda costeira de Valparaíso, mediante desenvolvimento do projeto *Puerto Barón*; *Muelle Prat* passeio público do Porto. Além da ZEAL (Zona de Extensão de Apoio Logístico), área total de 29 hectares, administrado pela *ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.*, configurada pela zona de controle e coordenação do fluxo de caminhões que circulam pela rota 60 CH em direção ao Porto de Valparaíso (Puerto Valparaíso, 2016).

Em 2003, a cidade foi declarada como Patrimônio da Humanidade pela Unesco, área histórica da Cidade-Porto. A área portuária, que se encontra caracterizada por diversas infraestruturas que fomentam historicamente o auge de Valparaíso durante os séculos XIX e XX, não entrou neste polígono proposto para a proteção, somente a área do *Muelle Prat* e do Espigão, no Terminal 2.



Fig. 4: Conformação do Porto de Valparaíso. Fonte: Puerto Valparaíso, 2016.

A delimitação denominada de “Zona Típica Área Histórica de Valparaíso” (Fig. 5), regida pelo Conselho de Monumentos Nacionais, é caracterizada por uma extensa zona de valor patrimonial local declarada, por sua vez, como Zona de Conservação Histórica pelo *Plan Regulador Comunal*, no artigo nº 60 da *Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza Territorial* (Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, 2001).

Desta forma, através do Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso, surge a necessidade de ampliar suas projeções para o aumento de investimentos e capacidade produtivas para a reestruturação territorial, por meio de zonas de expansão econômica mundial, refletindo, desta maneira, uma visão do Porto como uma barreira entre a cidade e a água.

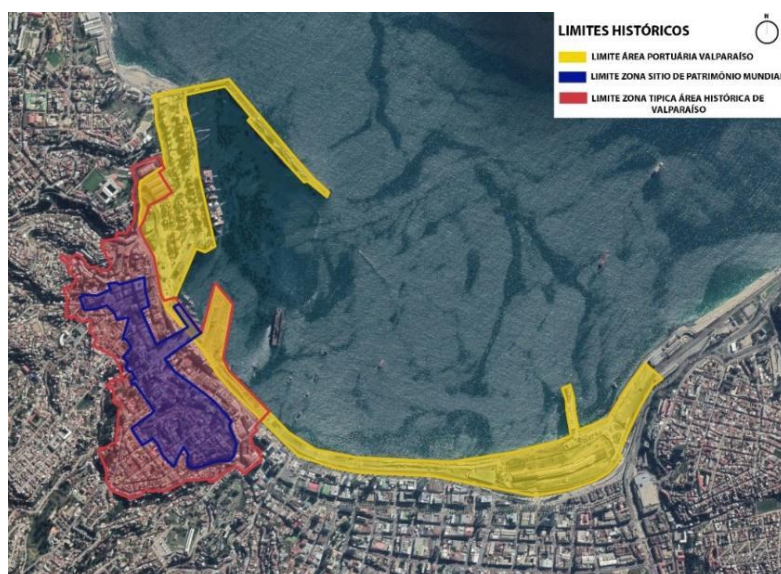


Fig. 5: Limites Históricos. Fonte: Elaboração Própria.



Essa questão se reflete frente à pouca faixa de terra aberta ao mar, em termos de acesso público, que se restringe apenas à área do *Muelle Prat* e ao projeto do *Puerto Barón*, que se encontra em desenvolvimento. A forma de isolamento da cidade, com sua borda costeira, está relacionada com a segregação de grande parte dos terrenos fiscais de usos portuários, que impossibilitam o acesso das pessoas à frente marítima.

Atualmente, essa segregação ainda não supõe a negação de visuais, devido à grande linearidade da geografia da cidade e à principal zona de estoque e transferência de cargas ainda se concentrar no setor do Terminal 1. Entretanto, impactado pelo Plano de Desenvolvimento Portuário do Porto de Valparaíso, tanto as lógicas de acessibilidade quanto a relação de visuais da cidade com sua frente marítima têm causado debates frente à destruição da paisagem urbana e seu patrimônio portuário, caso as ampliações venham a ocorrer.

### 3.3. Reestruturação Territorial: Projetos de Modernização do Porto

O PDPV (Plano de Desenvolvimento do Porto de Valparaíso), criado pela Empresa Portuária Valparaíso, fomenta a questão de se manter como “porto principal”, buscando dar respostas às necessidades de crescimento do Porto, de forma a responder às exigências do comércio exterior e às transferências de cargas, como também às expectativas da cidade em sua relação como cidade portuária. “Com projetos de curto a longo prazos, associados a um horizonte de planejamento previsto até 2033, o plano tem estimativa de investimentos superiores a USD\$ 1.750 milhões” (Puerto de Valparaíso, 2018: 33). As principais modernizações decorrentes do plano são (Fig. 6):



Fig. 6: Plano de Desenvolvimento do Porto. Fonte: Elaboração Própria.

- a. Terminal 1: Extensão da zona 3 e reforço das zonas 4 e 5; Extensão da zona 3, que permitirá a atracação simultânea de 2 navios Post-Panamax.
- b. Terminal 2: Novo Terminal de Contêineres; denominado de Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL), terá capacidade 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 que irá permitir a atracação de 2 navios Post-Panamax.

- c. Melhoramento da Acessibilidade do Porto Valparaíso; intervenção urbana de acessibilidade ao Porto. Setor de saída do Viaduto Acesso Sul, tendo como finalidade reduzir a probabilidade de congestionamento que pode gerar bloqueios ao novo Terminal 2; Setor *Muelle Prat*, em que se construirá um novo acesso rebaixado para caminhões, dando melhor acesso aos pedestres.
- d. Novo Terminal de Passageiros, inaugurado em 2017, com o projeto do arquiteto Rodrigo Errázuriz, que atende às necessidades e potencial de crescimento da indústria de cruzeiros em Valparaíso. Funcionando como um centro de eventos, nas outras épocas do ano, mantendo as instalações operativas durante todo o ano.
- e. *Puerto Barón*; Abertura para a borda costeira, com uma extensão de 14 hectares, em que parte será destinada ao uso público, desenvolvimento de atividades comerciais, cultura, esportes e serviços, e parte será destinada ao desenvolvimento de atividades comerciais e empreendimentos.
- f. Terminal 3: Terminal de Contêineres Yolanda; o Terminal 3 de Yolanda, construído para que seja um terminal portuário de grandes dimensões, para a atracação de 3 navios Post-Panamax. Um elemento central na construção desse novo terminal é o projeto de acesso Cabritería, tanto para o acesso de caminhões, que ingressam diretamente no terminal, como, também, para uma nova via de acesso à cidade para desobstruir os outros acessos a Valparaíso e ao porto.

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.

A importância desses projetos e o nível de impacto que terá na borda costeira de Valparaíso, não condizem com a escassa participação que têm tido as autoridades portuárias e a sociedade civil nas definições mais básicas dessas iniciativas. No qual se aplica, em grande medida, a completa autonomia e falta de diálogo entre os instrumentos de planejamento portuário e os governantes da cidade. Uma visão de cidade que, historicamente, foi ocupada por sua relação com a frente marítima e a atividade portuária, que deram origem à cidade, mas que se desvinculam e mudam a escala urbana para se tornarem um espaço competitivo de demandas de cargas (Fig. 7).

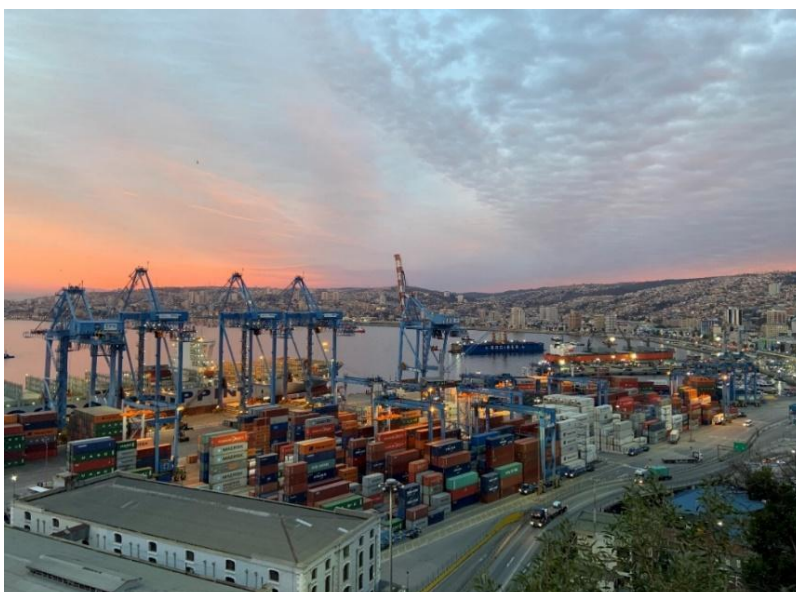


Fig. 7: Relação Cidade-Porto – Estruturação do Terminal 1, Porto de Valparaíso. Fonte: Fotografia do Autor – Junho/2019.



As modernizações à 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. 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).

#### 4. Resultados

A capacidade nos portos chilenos necessitará crescer ao redor de 49%, fundamentalmente na macrozona central do país, que irá demandar novos modelos de governança portuária, articulada entre os portos da região e uma reestruturação do sistema marítimo portuário chileno (Mop, 2018).

Valparaíso necessita que a reestruturação territorial aconteça concomitantemente com os interesses portuários, mas que considere a água como agente indutor desse processo, proporcionando novas dinâmicas territoriais e estabelecendo uma nova leitura da borda costeira pública. Fomentando questões de modernização, a partir da ativação da relação Cidade-Porto, utilizando-se da frente marítima como agente indutor para uma nova visão sobre o território e a borda costeira de Valparaíso.

Desta forma, os diagnósticos realizados no desenvolvimento da pesquisa e, principalmente, a partir dos trabalhos *in loco*, podem avaliar e registrar as transformações urbanas que o território tem sofrido ao longo dos anos. Múltiplas indagações surgem a partir da análise do Porto de Valparaíso. O porto, área histórica de Valparaíso, continua neste local com as referidas modernizações do plano portuário? O porto deve se modernizar e migrar para outro lugar, transformando as atividades portuárias em zonas estritamente turísticas?

Esses são os debates atuais para o Porto de Valparaíso. Os discursos acadêmicos se restringem em avaliar o processo de transformação enquanto espaço portuário-urbano, e as entidades públicas/privadas fomentam o caráter de reestruturação portuária.

Nas análises, resulta-se que a atividade marítima portuária segue sendo a principal fonte de desenvolvimento econômico de Valparaíso; entretanto, outros setores têm obtido um crescimento, como os setores turístico e educacional. A vocação turística de Valparaíso tem dado indícios de uma pretensão de “deslocamento” ou “realocação” de atividades portuárias ao Porto de San Antonio, que mobilizou 16.908.430 TON/ano em 2019 (Campport, 2019), o qual possui maior viabilidade logística e demanda portuária devido às modernizações já existentes.

#### 5. Considerações Finais

Como as cidades portuárias globais acomodaram suas atividades portuárias, quais as lições aprendidas e quais o caminho a seguir em virtude dessas modernizações? Esses são os novos desafios para o desenvolvimento das cidades portuárias, no qual são forçadas a adotar novas formas de facilitar, acomodar e regular os movimentos físicos que as utilizam como interface ou *gateway* crítico, que pode inserir essas cidades portuárias nas cadeias de suprimentos globais (Wang, Olivier, Slack, 2017: 5).

A discussão acerca dos processos de reestruturação territorial na relação Cidade-Porto fomenta os questionamentos das mudanças logísticas portuárias para a estruturação dos processos urbanos como fortalecimento de suas relações. Desta forma, a reestruturação nos territórios portuários fundamenta novas

vertentes urbanas diante dos sistemas globais, que fomentam processos de gestão entre o território e seu porto, transformando a imagem da cidade portuária, através de suas relações históricas/geográficas, em um elemento articulador das novas lógicas urbanas.

A paisagem impactada pelo processo de modernização do Porto de Valparaíso, principalmente do novo Terminal 2 e do Terminal de Contêineres de Yolanda, pode se tornar irreversível para a mudança das lógicas urbanas de Valparaíso e, em consequência, sua paisagem urbana como Patrimônio da Humanidade.

Em contrapartida de uma segregação visual, frente ao entorno histórico, os projetos de desenvolvimento do Porto, desenvolvido pela Empresa Portuária de Valparaíso, afetam negativamente a paisagem urbana e deve-se repensar a estrutura dessa modernização, mantendo seu caráter técnico e de competitividade regional e global, mas que não segregue e enclausure a frente marítima de Valparaíso. Ocupando a infraestrutura de borda costeira, como um catalisador para construir qualidade urbana e a retomada da relação Cidade-Porto. Devolvendo à cidade a estrutura de borda costeira como um espaço aprazível e que não se interrompa como um limite intransponível de contêineres. Retornando a cidade de Valparaíso, a relação Cidade-Porto que, historicamente, foi construída diante do desenvolvimento da cidade e que se perdeu ao longo dos anos com as modernizações nos sistemas portuários.

## 6. Bibliografia

ALARCÓN, M., SANDOVAL, P. (2016). Transformación del Frente Portuario de Talcahuano: Oportunidades para la Integración Urbana. En HIDALGO, R., SANTANA, D. e ALVARADO, V. (coords.). En las Costas del Neoliberalismo. Naturaleza, Urbanización y Producción Inmobiliaria: Experiencias en Chile y Argentina. Santiago: Serie GEOlivros.

CAMPORT (2019). Administración del Uso del Borde Costero. Santiago: Cámara Marítima y Portuaria de Chile. — (2012). Generación de aguas abrigadas para el desarrollo de nuevos terminales portuarios en Chile. Propuestas para una política portuaria pública. Santiago: Cámara Marítima y Portuaria de Chile.

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

CChC (2018). Infraestructura Crítica para el Desarrollo (ICD) 2018 - 2027. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción.

CEPAL (2019). Informe Portuario CEPAL 2018. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

CNID (2015). Logística y Puertos: Una plataforma estratégica de desarrollo para Chile. Estrategia 2030 de Puertos y su Logística. Santiago: Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo.

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

GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO (2012). Estrategia Regional de Desarrollo - Región de Valparaíso 2020. Valparaíso: División de Planificación y Desarrollo Regional.

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

Instructivo de Intervención "Zona Típica Área Histórica de Valparaíso, Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, Sitio de Patrimonio Mundial - V Región de Valparaíso, Chile (2001).



Ley 19.542, de 09 de diciembre de 1997 - Moderniza el sector portuario estatal. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaria de Transportes. Chile (1997).

MONIÉ, F. e VASCONCELOS, F. (2012). Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. Dossiê Portos, Cidades e Regiões. Revista Confins Franco-Brasileira de Geografia, nº 15.

MOP (2018). Plan Chile 30/30. El futuro no se espera, se construye. Santiago: Ministério de Obras Públicas.

MOPTT. (2005). Sistema Portuario de Chile. Dirección Nacional de Obras Portuarias. Santiago: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

NOTTEBOOM, T., PALLIS, A. e RODRIGUE, J. (2020). Port Economics, Management and Policy. Nova York: Routledge.

PUERTO DE VALPARAÍSO (2018). Plan Maestro Puerto Valparaíso. Valparaíso: Empresa Portuaria Valparaíso — (2016): Reporte de Sostenibilidad. Valparaíso: Empresa Portuaria Valparaíso.

QUINTANA, F., DÍAZ, F. (2015). Proyecto Ciudad: Valparaíso. Santiago: ARQ Ediciones.

SALES, P. (1999). Santos a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP). São Paulo.

TEXIDO, A. et al (coords.) (2016). Valparaíso y su Borde Costero: Oportunidad o Espejismo. Santiago: Sa Cabana Editorial.

WANG, J., OLIVIER, D., NOTTEBOOM, T. e SLACK, B. (coords.) (2017). Ports, Cities, and Global Supply Chains. Reino Unido: Routledge - Taylor & Francis Group.

WILMSMEIER, G. et al (2014). Port geography at the crossroads with human geography: between flows and spaces. Journal of Transport Geography.

WILMSMEIER, G., SANCHEZ, R. (2017). Evolution of national port governance and interport competition in Chile. Research in Transportation Business & Management, nº 22, 171-183.