



## MEMORÁNDUM

Valparaíso, 15 de abril de 2026

**A:** Sra. María Gracia García Huidobro  
Jefa División Jurídica (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental

**DE:** Sra. Patricia Ibáñez Moraga  
Directora Regional (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental  
Región de Valparaíso

**MAT.:** Deriva Recurso de Reclamación en contra de Resolución Exenta N°04, de fecha 10 de marzo de 2026, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

**ANT.:** Res. Ex. N°04 de fecha 10 de marzo de 2026, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

---

Junto con saludar, por medio del presente, remito a usted recurso de reclamación interpuesto por el Sr. Gonzalo Ilabaca Astorga, en contra de la Resolución Exenta N°04 de fecha 10 de marzo de 2026 (**Res Ex. N°04/2026**), que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”, ingresado en formato físico a esta Dirección Regional con fecha 15 de abril de 2026.

Sin otro particular, se despide atentamente,

**Patricia Ibáñez Moraga**  
Directora Regional (S)  
Servicio de Evaluación Ambiental  
Región de Valparaíso

JBC/rchz

Adj:

- Recurso de Reclamación, de fecha 15 de abril de 2026, en contra de la Res. Ex. N°04, que calificó favorablemente el Proyecto “Terminal de Cerros de Valparaíso TCVAL”.

Cc:

- Archivo SEA Valparaíso
- Archivo Oficina de Partes, Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Valparaíso. Ingreso N°344-M/2026



Firmado por: Patricia  
Ibanez Moraga  
Fecha: 15/04/2026  
16:32:38 CLT



# RECLAMACIÓN AL COMITÉ DE MINISTROS CONTRA RESOLUCIÓN DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL

PROYECTO: "SITIO COSTANERA" (EX TCVAL - T2) - EMPRESA PORTUARIA  
VALPARAÍSO (EPV)

GONZALO ILABACA ASTORGA



## I. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La presente reclamación persigue la **invalidación de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA)** otorgada al proyecto portuario "Sitio Costanera" (modificación sustantiva del Terminal 2), por adolecer de vicios insalvables de legalidad, metodología y fundamentación que la hacen incompatible con el marco normativo ambiental vigente, especialmente la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y su Reglamento (D.S. N° 40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente).

Nos invoca la necesidad de proteger el Valor Universal Excepcional (VUE) de Valparaíso, reconociendo el precedente sentado por el **Segundo Tribunal Ambiental**, que ha identificado que la evaluación del paisaje, el patrimonio y su impacto en los **asentamientos humanos** es insuficiente. No se trata de una discusión sobre vistas, sino sobre la viabilidad de la vida urbana y la identidad de una comunidad que tiene en el mar su horizonte de sentido.

Las ciudades son hábitats colectivos complejos y dinámicos donde se juega el destino, la vocación y la viabilidad económica de sus habitantes. Tal como se ha establecido en el debate internacional contemporáneo sobre planificación urbana, construir una economía doméstica fuerte y diversificada debe ser prioridad del Estado; sin embargo, en Valparaíso, la obstinada tramitación de un modelo portuario logístico de escala desproporcionada frente al casco histórico ha perpetuado una falsa dicotomía entre "puerto" y "patrimonio". Esta visión dicotómica y anacrónica ignora de manera negligente que, en el siglo XXI, los puertos más competitivos y exitosos del mundo (tales como Rotterdam, Barcelona o Hamburgo) son aquellos que se integran armónicamente con su entorno urbano. Estas ciudades han comprendido que la competitividad no se logra asfixiando el centro urbano, sino desarrollando puertos secos, nodos logísticos en el *hinterland* (interior) y devolviendo el borde costero a la ciudadanía, **mitigando en origen sus externalidades negativas**.

La particular geomorfología de Valparaíso, configurada históricamente como un "anfiteatro natural" que mira de frente a la bahía, hace que cualquier intervención mayor en su franja costera repercuta de manera inmediata, severa e irreversible en la calidad de vida de sus habitantes, en su cuenca visual y en su Valor Universal Excepcional (VUE), reconocido internacionalmente por la UNESCO. Este anfiteatro funciona como una caja de resonancia acústica y visual; por lo tanto, una alteración en la línea de costa impacta hasta la cota más alta de los cerros.

Por ende, la aprobación de este proyecto mediante una evaluación deficiente y sesgada no solo incumple estándares ambientales básicos exigidos por la jurisprudencia actual, sino que

vulnera el mandato imperativo del **artículo 50 letra (d) de la Ley N° 19.540 (Ley de Puertos)**. Esta norma exige de los entes portuarios estatales "procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente". La RCA impugnada, al legitimar una barrera de contenedores, grúas pórtico y tráfico pesado de proporciones , hace letra muerta de este mandato legal, priorizando una rentabilidad logística cortoplacista para el concesionario por sobre el desarrollo sostenible y la supervivencia económica de la ciudad-puerto.

Es necesario entonces establecer un marco de análisis jurídico-patrimonial y urbano-territorial indispensable para la evaluación de cualquier proyecto de infraestructura portuaria o de intervención en el borde costero de la ciudad de Valparaíso. Tomar como punto de partida la necesidad ineludible de superar la dicotomía histórica que, especialmente durante las últimas décadas, ha opuesto el desarrollo portuario a la conservación patrimonial, proponiendo en su lugar un enfoque de integración y sostenibilidad a largo plazo.

El argumento central de este documento sostiene que la evaluación de proyectos en el entorno del Sitio de Patrimonio Mundial no puede reducirse a una lógica meramente sectorial, logística o de impacto visual restringido. Por el contrario, la aplicación de metodologías estandarizadas que fragmentan el territorio resulta inoperante ante la complejidad de un sitio UNESCO. Por el contrario, exige una comprensión territorial compleja que articule la relación armónica ciudad-puerto, la función estratégica del borde costero como detonante de reactivación, y el estricto cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado de Chile en materia de protección del patrimonio cultural, tanto en su legislación interna como en el ámbito internacional ante la UNESCO. El puerto se puede mover de lugar, pero el casco histórico de la ciudad no.

Las decisiones de infraestructura que se tomen hoy configurarán la viabilidad urbana, social y económica del Valparaíso del S. XXI, exigiendo un estándar de evaluación que esté a la altura de su condición de Sitio Patrimonio de la Humanidad.

La autoridad ambiental (SEA/COEVA), al aprobar esta RCA, adolece de un vicio de legalidad de fondo pues ha desoído los graves precedentes del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental — órgano que previamente, **en sentencia confirmada por la Excelentísima Corte Suprema**, había retrotraído el procedimiento de evaluación ambiental de la RCA original (RCA N° 39/2018) por deficiencias estructurales en la evaluación de dos componentes críticos e indivisibles: **el paisaje/patrimonio y sus impactos sobre los asentamientos humanos**—. El SEA tenía entonces la obligación de evaluar de manera idónea, exhaustiva y conjunta el daño al paisaje y al asentamiento humano, considerando las características inalienables y únicas del territorio afectado y, sin embargo, ha validado una Adenda Complementaria que no resuelve el daño de fondo.

Aprobar este proyecto nuevamente en sus actuales condiciones, escudándose en una RCA metodológicamente defectuosa que repite los mismos vicios ya sancionados, significa legitimar administrativamente la construcción de un "muro logístico irreversible". Este muro, compuesto por grúas pórtico de 100 m, torres de iluminación industrial y murallas de contenedores apilados, se interpondrá como una barrera física, sonora y visual inquebrantable entre la ciudad (el asentamiento histórico) y su mar (riqueza y recurso natural principal), afectando a sus habitantes en forma permanente e irreversible.

La ciudad-puerto no es solo una sumatoria de infraestructuras de hormigón y acero; es un constructo social y cultural vivo. El "sistema de vida y costumbres" de Valparaíso (protegido

por la letra c del Art. 11 de la Ley 19.300) está intrínsecamente amarrado a su condición de puerto abierto y a la interacción visual, económica y física de sus habitantes con la bahía. Destruir esa continuidad espacial mediante un tapón logístico es destruir el *Genius Loci* (el espíritu del lugar) y atentar directamente contra la fuente de subsistencia de miles de porteños.

El proyecto aprobado fragmenta artificialmente la evaluación del impacto sinérgico del plan global de expansión portuaria de EPV y ofrece medidas de compensación que resultan ilusorias, que lejos de reparar el daño, las incrementan, e imposibilitan definitivamente el acceso orgánico de la ciudad a su borde costero, extendiendo el recinto industrial de forma irreversible. Esta decisión compromete el futuro de Valparaíso vulnerando flagrantemente la normativa ambiental nacional y los tratados internacionales de rango constitucional.

## **II. DIMENSIÓN PATRIMONIAL: EL PAISAJE COMO SOPORTE INSUSTITUIBLE DE LA MEMORIA Y EL ASENTAMIENTO HUMANO**

Para comprender a cabalidad la gravedad de los vicios jurídicos de la RCA impugnada, es imperativo establecer la conexión ineludible entre el territorio físico y la comunidad que lo habita. En el contexto de Valparaíso, el patrimonio no constituye un "pasivo de la nostalgia" o una limitación al progreso, sino que es el activo económico, cultural y social más estratégico para la reactivación urbana de la ciudad.

El paisaje de Valparaíso es el soporte indisoluble de atributos históricos y urbanos que conforman la memoria de sus habitantes. Por tanto, la alteración del anfiteatro no es un daño visual; es una **ruptura de la memoria colectiva** y del modelo histórico de habitabilidad.

### **1. El Valor Universal Excepcional (VUE), las Zonas Típicas como base del polígono UNESCO y la superación de las "Unidades de Paisaje".**

El SPM de Valparaíso es un tejido continuo y un Paisaje Urbano Histórico (PUH) donde la relación topográfica, visual y funcional ininterrumpida entre los cerros, el plan y el mar conforma su Valor Universal Excepcional (VUE). La Zona de Amortiguación tiene la función crítica de proteger el entorno y garantizar el vínculo visual y funcional ininterrumpido de la ciudad con el Pacífico

Es fundamental establecer ante la autoridad ambiental que la protección de este sector **no es una coincidencia administrativa**. Para que Valparaíso pudiese ser denominado SPM, el Estado de Chile debió generar y garantizar previamente un polígono de protección jurídica. La declaración previa de las **Zonas Típicas (regidas por el artículo 30 de la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales)** fue el mecanismo expreso y el requisito ineludible mediante el cual el Estado conformó la sumatoria territorial que postuló ante la UNESCO. Por lo tanto, alterar el paisaje y el entorno de estas Zonas Típicas equivale a vulnerar directamente el expediente y los compromisos que el Estado de Chile suscribió ante la comunidad internacional para configurar la Zona Núcleo y la Zona de Amortiguamiento del SPM.

En consecuencia, la evaluación de impactos ambientales en esta área no puede reducirse a medir la simple obstrucción física de una visual a través de la metodología biofísica estandarizada de "Unidades de Paisaje" del SEIA (**al amparo genérico del artículo 9 del Reglamento del SEIA**). El análisis debe comprenderse bajo el concepto vinculante de **Paisaje Urbano Histórico (PUH)**, donde el paisaje no es un mero telón de fondo escénico,

sino el entramado vital donde coexiste la comunidad y que le dio origen al tratado internacional.

En su EIP Isaza dice: "El Valor Universal Excepcional (VUE) fue fijado por el Comité de Patrimonio Mundial en el momento de la inscripción y desde 2007 está encapsulado en la Declaración de VUE. El VUE define el pensamiento al momento de las inscripción y no es negociable" (EIP, pág.76)

## **2. El borde costero como espacio público irremplazable**

En Valparaíso, todo el anfiteatro está volcado hacia el mar y todo el plan es aledaño al borde costero, convirtiendo a ese borde costero en el espacio público principal. En urbanismo, la calidad de una ciudad se mide en la calidad de sus espacios públicos. De ahí la importancia del buen diseño de un borde costero integrado.

Por lo tanto, el borde costero es la interfaz urbana fundamental y soporte de la identidad local, con dimensiones sociales y culturales vitales. Interrumpir o degradar esta relación mediante la interposición de una barrera industrial entre la ciudad y el mar genera un impacto en los Asentamientos Humanos constituyéndose una "clausura territorial" que afecta directamente a la identidad de los habitantes, la salud, la economía local y la calidad del espacio público. El mar es el horizonte respiratorio de la urbe; alejarlo degrada la viabilidad de los barrios adyacentes y el arraigo de sus comunidades, transformando el centro histórico en el traspatio de un recinto industrial cerrado, dificultando la viabilidad de la renovación urbana necesaria para revertir la decadencia de la ciudad.

En el contexto actual de vulnerabilidad económica, pérdida de población y deterioro urbano que experimenta Valparaíso, la recuperación, apertura y activación integral del borde costero se erige como una herramienta estratégica indispensable para su reactivación, atraer inversión, dinamizar el **comercio local** y fomentar el turismo sustentable. La RCA, al privilegiar la logística de corto plazo, sacrifica la reactivación económica y urbana de Valparaíso, profundizando su decadencia demográfica y espacial al desconectar a la ciudad de su geografía fundamental. Esto lo advierte Isaza en su EIP: "La alteración del paisaje, de las visuales, de la relación entre el mar, el borde costero y el SPM, por no entrar a considerar toda la ciudad de Valparaíso, será una determinante y condicionante alta, desde un punto de vista patrimonial, que estará omnipresente, al menos, durante los próximos 30 años"(EIP,pág.95).

## **3. El Patrimonio como "Activo de la Memoria", su vínculo con el Asentamiento Humano y la Sentencia Inequívoca del EIP**

Tal como lo establece de manera contundente el **Estudio de Impacto Patrimonial (EIP)** elaborado por el experto internacional Juan Luis Isaza Londoño en abril de 2016 (encargado por el Estado de Chile a través de la ex DIBAM a solicitud de la UNESCO), el patrimonio de Valparaíso debe entenderse fundamentalmente como un **"activo de la memoria"**.

Es precisamente bajo este enfoque holístico que dicho estudio técnico emitió una conclusión categórica, erigiéndose como una sentencia inequívoca respecto a la implantación de infraestructura logística frente al casco histórico: "el proyecto Terminal 2, cuyo concesionario es Terminal Cerros de Valparaíso, TCVL, colindante con la Zona de Amortiguamiento del Sitio de Patrimonio Mundial, **generará un impacto alto, permanente e irreversible el mismo que, en concepto del presente Estudio de Impacto Patrimonial, no es posible**

**mitigar**; hoy se discuten y negocian medidas de compensación entre las partes, que bien deben estar a la altura de los impactos que se generarán....”(EIP, pág. 5)

Esta conclusión pericial lapidaria es la piedra angular que funde jurídicamente el componente *Paisaje* con el componente *Asentamiento Humano* (cuya reevaluación conjunta fue exigida por los Tribunales Ambientales). Dice Isaza en su EIP: “El concepto de patrimonio tiene alcances que van más allá de la mera conservación de un edificio o zona, incorporando también lo natural y la “identidad” de los lugares, la diversidad geográfica y la riqueza cultural propia de los diferentes pueblos y localidades” (EIP, pág. 100).

Las ciudades tienen memoria; sin ella, carecen de cohesión comunitaria y viabilidad futura. La memoria fundacional del asentamiento humano de Valparaíso reside en su borde costero. Por lo tanto, el paisaje no es ajeno a la población: es el soporte tridimensional de su identidad. Alejar definitivamente el mar de la ciudad mediante la interposición de una barrera continua de contenedores y grúas de gran envergadura (hasta 100 metros de altura), constituye un daño *irreversible y no mitigable* a la memoria del asentamiento. Imponer esta muralla industrial equivale a asfixiar el atributo principal que sostiene la habitabilidad, las costumbres y la psique de la comunidad del centro histórico. Esto queda muy explícito en el EIP de Isaza cuando dice: “Por otro lado las necesarias condiciones que hoy demanda la actividad del puerto de Valparaíso, y que lo hacen ser equivalente a una gran zona industrial, son argumentos válidos para plantear que la instalación del Terminal 2 es claramente incompatible con la ciudad, y muy en especial con su Centro Histórico. No es aceptable que desconecten a la ciudad del borde costero y que dejen a su Centro Histórico bloqueado por una zona industrial portuaria que crecerá con el proyecto T2, el que a todas luces contaminará el ambiente y producirá un evidente deterioro, desvalorización, emigración y pérdidas culturales en el área del Sitio Histórico, que debe estar especialmente protegida, de acuerdo a los compromisos que como país se han adquirido con la UNESCO” (EIP, pág.85).

“La ciudad de Valparaíso no debe perder su función portuaria, origen y razón de su existencia; cabe recordar que Valparaíso fue primero puerto que ciudad, y que en su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial se denominó y aparece como “Área Histórica de la ciudad puerto de Valparaíso”; sin embargo, la ciudad y la ciudadanía nunca deben renunciar a su natural derecho de disfrute de un borde costero de acceso univesal, y de carácter público, urbano, ciudadano, paisajístico y recreativo **que otorgue valor a la ciudad y a su Sitio de Patrimonio Mundial**” (EIP, pág.80)

### **III. VICIOS JURÍDICOS Y METODOLÓGICOS (FUNDAMENTOS DE DERECHO)**

La RCA impugnada incurre en vicios de derecho de máxima gravedad, basados tanto en omisiones técnicas como en falsas equivalencias, que ameritan su inmediata anulación:

#### **1. Infracción a los Artículos 16 de la Ley N° 19.300 y 100 del D.S. N° 40 (Reglamento SEIA): Falta de Proporcionalidad y Compensaciones Perjudiciales**

La autoridad ambiental incurre en un evidente error de derecho al calificar como “apropiadas” medidas de compensación que carecen de toda equivalencia jurídica y material. El **artículo 16 de la Ley N° 19.300** exige que el proyecto proponga “medidas de mitigación,

*compensación o reparación apropiadas. En caso contrario, será rechazado". Asimismo, el artículo 100 del Reglamento del SEIA establece perentoriamente que las medidas de compensación "tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y equivalente a un efecto adverso identificado".*

Si el máximo instrumento técnico en la materia (EIP de Isaza) estableció que el daño al VUE es "**no mitigable**", resulta jurídicamente aberrante que el SEA haya visado como compensaciones (4 en total) la construcción de un "Paseo Costanera", la "Plaza del Mar", el "Paseo Mirador del Puerto", cuya longitud total es de 1.2 kilómetros y un ancho entre 7m y 12m (dentro de un sitio portuario y de acceso soterrado) y el "ascensor Arrayán", como "moneda de cambio" para compensar la fragmentación urbana y el daño directo al SPM por la ampliación portuaria.

## **2. Ausencia Absoluta de Equivalencia:**

No existe proporción entre un daño calificado internacionalmente como *alto, permanente e irreversible* (operación ininterrumpida 24/7, contaminación acústica, material particulado, trepidaciones, polución lumínica y asfixia urbana) frente al núcleo del SPM, y la entrega de un paseo peatonal unidimensional y periférico desvinculado de la trama urbana y fuera del SPM y su Zona de Amortiguamiento. El titular pretende subsanar la destrucción de un "Activo de la Memoria" de la humanidad, entregando a cambio una mera infraestructura de tránsito peatonal.

Por lo tanto, el "recurso no renovable" que es la relación ciudad-mar no puede compensarse con obras estéticas periféricas que no reparan la fractura en el arraigo y la identidad local. Esto vulnera también la **Ley N° 19.300 (Arts. 11 letra f y 16)**, al no ser medidas "apropiadas" para la magnitud de la afectación.

## **3. La compensación como nueva externalidad negativa**

Paradójicamente, la implementación del Paseo Costanera, la Plaza del Mar y el tramo frente a Av. Errázuriz del Paseo Mirador Puerto (que suman entre los tres 1 km) no sólo no reparan el daño, sino que incrementa el área de afectación al expandir en todo su largo el uso portuario del borde costero desde Av. Errázuriz -a la altura de Edwards (límite del T2 original)- hasta un sector donde antes no llegaba (altura del Terminal de Pasajeros). La compensación en vez de generar un efecto positivo de "similares características, clase y función" (**artículo 100 del Reglamento del SEIA**) se convierte en un factor que agrava la asfixia urbana a través de una **Clausura Territorial Irreversible y Permanente**. Por lo tanto no se trata de una medida compensatoria sino más bien de una "**expansión portuaria encubierta de 1 km**" en el acotado borde costero del centro del anfiteatro que impide de manera definitiva e irreversible la llegada orgánica de la ciudad al mar en ese privilegiado tramo.

## **4. Fraccionamiento Proscrito del Proyecto (Infracción al Art. 11 bis, Ley 19.300)**

La EPV ha presentado un nuevo Plan Maestro de Ampliación Portuaria para Valparaíso que comprende 4 proyectos en 4 instancias y RCA distintas con el fin de hacer una licitación a un mono operador para el 2029 si el Tribunal de Libre Competencia lo permite. Estos proyectos son: El Sitio Costanera, la extensión del actual Sitio 3 de TPS, Área de acopio en San Mateo y un muelle mixto para cruceros y carga fraccionada frente al Terminal de Pasajeros en Av. Errázuriz.

En este contexto, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) ha validado una **fragmentación fáctica del proyecto** que elude la evaluación de impactos sinérgicos. EPV ha presentado como su principal "mitigación" la reducción del 50% del sitio de atraque del T2 original (de 820m a 430m) y de casi 12 hectáreas de relleno del proyecto original a 3,8 hectáreas, redimensionándolo al "Sitio Costanera". Este cambio **significativo** del proyecto constituye un **fraccionamiento ilegal de proyecto**, expresamente proscrito por el **artículo 11 bis de la Ley N° 19.300**, que sanciona a los titulares que dividan sus proyectos con el objeto de eludir o variar el instrumento de evaluación en el SEIA. El plan maestro operativo de EPV establece una meta global de 2 millones de TEUs anuales que es similar al proyecto original TCVAL T2. Por lo tanto, la carga industrial que se resta formalmente en la actual evaluación del Sitio Costanera será inevitablemente reubicada en proyectos paralelos a ingresar. Por lo mismo, "Sitio Costanera" no es, bajo ninguna perspectiva técnica o logística, una obra aislada, sino un eslabón estrictamente interdependiente de las otras obras portuarias del plan maestro de EPV.

Esto demuestra que el titular (EPV) ha pretendido impedir evaluar cómo la suma de estos proyectos asfixia el borde costero y colapsa el ecosistema patrimonial en su conjunto, al presentar de forma aislada lo que a todas luces es un plan maestro de expansión. Esta estrategia invisibiliza y subestima el impacto sinérgico y acumulativo sobre el ecosistema patrimonial y el borde costero (paisaje) y por consiguiente sobre la calidad de vida, la reactivación urbana y el comercio local (asentamiento humano)

Así, al dividir la tramitación, el Estado y la ciudadanía quedan imposibilitados de evaluar de forma acumulativa y sinérgica el impacto real sobre el SPM en su conjunto, vulnerando además el derecho a la **Participación Ciudadana Informada**, ya que la ciudadanía de Valparaíso fue llamada a observar una fracción del proyecto (Sitio Costanera), impidiéndole dimensionar la magnitud real de la intervención, lo que vicia el proceso participativo en su esencia.

Esta omisión institucional acarrea una gravísima infracción a la dimensión distributiva de la **Justicia Ambiental** ya que la evaluación ambiental fraccionada impide el correcto análisis del reparto de beneficios y costos. Al evaluar el puerto de manera parcelada, se subestiman sistemáticamente los costos socioeconómicos y ambientales —tales como ruido estructural constante, contaminación atmosférica por material particulado diésel, contaminación lumínica severa durante las faenas nocturnas, congestión vehicular permanente, grave afectación de la vocación turística local y pérdida del uso del borde costero—. Estos pasivos ambientales recaen de forma desproporcionada e injusta sobre la población local de Valparaíso, aislando los costos en las comunidades aledañas, mientras que los beneficios logísticos a nivel macroeconómico se privatizan o se diluyen a nivel central.

##### **5. Mitigaciones ilusorias y engañosas:**

La reducción física del 50% del frente de atraque no es una renuncia al impacto, sino una **densificación del mismo**, concentrando las 5 grúas de 100 metros que en el proyecto original se distribuían en 820 m a un área de 430 m de longitud **frente a la zona más sensible del SPM** como son los cerros Alegre y Concepción, los dos únicos cerros del anfiteatro que pertenecen al SPM, en donde más se han invertido recursos públicos y privados y la zona más angosta del plan, cuya cercanía al mar originó precisamente la alta concentración de inmuebles patrimoniales cuyos propietarios actuales a su vez, tuvieron que cumplir todas las normas patrimoniales en su renovación y restauración conformando un circuito turístico de gran valor y excelencia.

Por lo tanto, la ampliación Sitio Costanera alejaría del mar -de manera irreversible a los dos cerros más emblemáticos de Valparaíso- entre 60 y 160 m, sumándose en la sinergia de todos los impactos negativos de las maniobras portuarias, implicando a futuro serios perjuicios económicos al sector turístico, pérdida de puestos de trabajo, la desvalorización de los inmuebles y la decadencia en el tiempo de los atributos patrimoniales del sector. Esto es muy grave porque el patrimonio es un recurso no renovable y cuando se pierde, se pierde para siempre.

Por otro lado, al aceptar medidas que son simples anteproyectos sin precisión técnica, el SEA vulneró su mandato de rechazo establecido en el **Art. 16 de la Ley 19.300**.

#### **6. Vulneración del Artículo 5° (inciso segundo) de la Constitución y del D.S. N° 259 del Ministerio de Educación (Convención UNESCO)**

La RCA vulnera el mandato constitucional de respeto ineludible a los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos y culturales. Mediante el **D.S. N° 259 (1980)**, Chile promulgó la **Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO (1972)**, comprometiéndose en su **artículo 4** "a la obligación de identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio, le incumbe primordialmente. Procurará actuar con ese objeto por su propio esfuerzo y **hasta el máximo de los recursos** de que disponga", Sin embargo, el Sitio Costanera es el peor proyecto para la ciudad y el más barato para el Estado ya que no genera nuevas aguas abrigadas de manera de trasladar el patio industrial fuera del frente al SPM. Estos estándares son vinculantes para organismos como el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) y el Consejo de Monumentos Nacionales. Desconocer este marco expone al país al incumplimiento de tratados internacionales.

Aceptar una degradación del entorno amparándose en normativas locales insuficientes es un incumplimiento directo de Estado. También la RCA ignora el **estándar de debida diligencia** al que el Estado se autovinculó mediante el "Acuerdo por Valparaíso", capítulo 4, (II): "El proyecto de ampliación portuaria deberá cumplir con los estándares patrimoniales que el Estado de Chile ha suscrito ante la UNESCO".

#### **7. Articulación con el derecho interno**

La protección patrimonial se materializa mediante la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y los Instrumentos de Planificación Territorial, que operan en concordancia con los esfuerzos globales. El Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) debe aplicarse de manera coherente con el régimen internacional de protección, sin fragmentar la evaluación bajo vacíos administrativos locales.

#### **8. Desacato a Misiones Técnicas Internacionales:**

La RCA hace caso omiso a obligaciones sustantivas dictadas en el "**Informe de la Misión de Asesoramiento técnico del Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO (2022)**". Se vulneran frontalmente las **Recomendaciones N° 21 y N° 22** del citado informe, las cuales exigen respetar la "*vinculación puerto-ciudad y habitante-mar*" y mandatan específicamente "*disminuir la acumulación de carga o container frente a la Zona Núcleo y a la Zona de Amortiguamiento*".

La extensión del Sitio 3 implica eliminar un atributo patrimonial portuario como es el atraque de naves en los sitios 5 y 6, y sacrificar superficie de agua de la poza Prat para dar superficie de acopio de container, lo cual significará con toda seguridad impactos altos, permanentes, irreversibles y no mitigables a esa zona que es el único sector donde el SPM llega al mar.

Más grave aún es el desacato a la **Recomendación N° 30** del mismo informe oficial, la cual exige que *cualquier* proyecto portuario sea sometido a un "Estudio de Impacto en el Patrimonio (Metodología propuesta conjuntamente por UNESCO-ICOMOS-IUCN-ICCROM, 2022)". Al omitir la actualización del contundente EIP de Isaza y basarse únicamente en guías paisajísticas locales sin pertinencia patrimonial (obviando lo ordenado por UNESCO), la RCA carece de motivación y base científica idónea.

#### **9. Infracción al Art. 11 letra C de la Ley N° 19.300 y Art. 7 del Reglamento del SEIA: Omisión del Nexo entre Asentamiento Humano y el "Activo de la Memoria"**

Este es el vicio más flagrante frente a la resolución previa del **Segundo Tribunal Ambiental (ratificada por la Corte Suprema)**, que obligó a retrotraer la RCA original para evaluar la afectación en paisaje y *asentamientos humanos*. La Ley sanciona los proyectos que generen "alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos". El titular y la autoridad ambiental han evaluado estos componentes de forma estanca, ignorando que la alteración del paisaje en Valparaíso es, por definición, una alteración a los sistemas de vida de sus habitantes. Al destruir el paisaje urbano histórico (el "activo de la memoria"), se vulnera la calidad de vida y la identidad del asentamiento humano que lo habita.

A esto se suma el impacto material directo evadido: la instalación del Sitio Costanera implica el desplazamiento forzoso del **histórico Dique Sociber**. Este dique no es una simple estructura; es un enclave fundamental de oficios marítimos -"nuestro taller mecánico flotante"- , fuente de empleo especializado y componente esencial del patrimonio inmaterial vivo de la ciudad. La RCA adolece de un vacío inaceptable al no incluir en su línea base estudios suficientes sobre su nueva ubicación (en aguas abrigadas) ni evaluar el impacto socioeconómico de su traslado, perpetuando un daño al asentamiento humano que la ciudadanía homologa al trauma social causado por la erradicación de los pescadores de la ex caleta Sudamericana.

#### **10. Infracción al artículo 50 letra (d) de la Ley N° 19.540 (Ley de Puertos).**

Esta norma exige de los entes portuarios estatales "procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente".

#### **11. Vulneración del Concepto de Paisaje en el SEIA**

La RCA incurre en un error de derecho al evaluar el paisaje bajo metodologías biofísicas estandarizadas ("Unidades de Paisaje"), ignorando que en un sitio UNESCO el paisaje es el **soporte de la memoria y el VUE**. Esta fragmentación metodológica impide medir el daño irreversible sobre la traza urbana y el modelo de vida de los asentamientos humanos del anfiteatro.

#### IV. CONCLUSIÓN Y PETICIÓN

El desarrollo portuario eficiente y competitivo no está reñido con la preservación patrimonial protegida por la Ley N° 17.288 y la Convención de 1972; no son bienes jurídicos en colisión insalvable. Sin embargo, su coexistencia armónica exige al Estado imponer altos estándares de diseño urbano, forzar la búsqueda de nuevas aguas abrigadas (como San Mateo) y rechazar infraestructuras invasivas que asfixian el anfiteatro histórico. Por lo tanto, todo proyecto con injerencia en el borde costero de Valparaíso debe ser tamizado simultáneamente por los compromisos internacionales, la Ley de Monumentos Nacionales y la planificación territorial. La práctica de evaluar megaproyectos de forma aislada invisibiliza las sinergias del daño urbano acumulativo. Al mismo tiempo, validar compensaciones meramente estéticas para un daño que pericialmente ha sido calificado por expertos internacionales (ICOMOS) como **alto, permanente, irreversible y no mitigable**, es legitimar un muro logístico irreversible entre la ciudad (el asentamiento/la memoria) y su mar (la riqueza como recurso natural), lo que constituye un error de hecho y de derecho que vicia insanablemente la RCA.

**POR TANTO, EN MÉRITO DE LOS ANTECEDENTES EXPUESTOS, SOLICITO A ESTE ILUSTRE TRIBUNAL / HONORABLE COMITÉ DE MINISTROS:**

**1.-Acoja** a tramitación la presente reclamación en todas sus partes.

**2.-Declare** que el proyecto denominado "Sitio Costanera" (ex TCVAl) constituye una fracción de un proyecto mayor interdependiente, configurándose la hipótesis de fraccionamiento proscrito tipificada en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, y que dicha elusión ha impedido la correcta evaluación de los impactos sinérgicos, acumulativos y la adecuada participación ciudadana.

**3.-Invalide y deje sin efecto** en su totalidad la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) del proyecto "Sitio Costanera" (ex TCVAl), por los manifiestos vicios de legalidad: **Infracción a los Artículos 16 de la Ley N° 19.300 y 100 del D.S. N° 40 (Reglamento SEIA), el Fraccionamiento Proscrito del Proyecto (Infracción al Art. 11 bis, Ley 19.300), Vulneración del Artículo 5° (inciso segundo) de la Constitución y del D.S. N° 259 del Ministerio de Educación (Convención UNESCO), Infracción al artículo 50 letra (d) de la Ley N° 19.540 (Ley de Puertos), y de forma imperativa, Infracción al Art. 11 letra C y F de la Ley N° 19.300 y Art. 7 del Reglamento del SEIA: Omisión del Nexo entre Asentamiento Humano y el "Activo de la Memoria"** por no haber acatado el mandato ratificado por la **Corte Suprema y al precedente directo del Segundo Tribunal Ambiental** en el caso TCVAl (2022) respecto a la obligación de evaluar de manera idónea, comprensiva y conjunta el daño irreparable al paisaje, al patrimonio y al asentamiento humano (alteración de los sistemas de vida al destruir el activo de la memoria).

**4.-Ordene** la actualización de un nuevo, exhaustivo e independiente **Estudio de Impacto Patrimonial (EIP)** elaborado bajo directrices ICOMOS/UNESCO, en estricto cumplimiento de la Recomendación N° 30 de la Misión UNESCO 2022, que evalúe de manera sinérgica, acumulativa y no fraccionada la totalidad de los proyectos del plan de ampliación portuaria de EPV, constituyendo la única vía técnico-legal para garantizar el Valor Universal Excepcional y proteger al asentamiento humano de Valparaíso.

*Handwritten signature and number:*  
7015856-8

## ANEXO

### 1. PUERTO VS PATRIMONIO/ Cronología de una dicotomía artificial.

Se hace presente la directa relación -en todo el proceso- entre la ampliación portuaria y el patrimonio UNESCO, política exterior del país de varias décadas.

**1945:** Chile es un Estado Parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) desde su fundación en 1945.

**1953:** Chile se une a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), que fue ratificada por Chile en 1980.

**1972:** La Conferencia General de la UNESCO aprueba la creación de la Convención del Patrimonio Mundial que luego sería ratificada por Chile en 1980.

**1980:** Se promulga el D.S. n259 del Ministerio de Educación que protege la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO (1972).

**Década de los '90:** el comercio global genera el aumento de tamaño de las naves y la infraestructura portuaria. Los puertos comienzan a reconvertirse. En los procesos exitosos, las antiguas áreas portuarias que quedan obsoletas se reintegran al uso urbano y los puertos se trasladan fuera del casco histórico

**1997:** Creación de la Empresa Portuaria EPV bajo la Ley de Puertos 19.540. Dice en su artículo 50, letra (d): "procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente".

**2000:** Chile comienza dossier para postular a Valparaíso al SPM de la UNESCO. Identifica los sectores más emblemáticos, sus atributos, y declara varias Zonas Típicas entre Plaza Aníbal Pinto, Sotomayor y el barrio puerto. Los cerros Alegres y Concepción son los únicos cerros del anfiteatro porteño protegidos como zona Típica. La suma de esas zonas Típicas configura las 67,7 hectáreas que Chile postula a la UNESCO

**2003:** UNESCO declara 23,2 hectáreas en su zona núcleo (SPM) y 44,5 Hectáreas en su Zona de Amortiguamiento (ZA) con un total de 67,7 hectáreas inscritas dentro del listado de Sitios Patrimoniales de la UNESCO.

**2013:** gran incendio de Valparaíso

**2014:**

a) EPV informa su Plan Maestro Portuario donde suma al actual T1 (TPS), el T2 (centro del anfiteatro), el T3 (entre Barón y Caleta Portales) y el T4 (en San Mateo).

b) EPV ingresa la ampliación portuaria T2 al EIA

**2016:**

a) Como reacción a la ampliación portuaria 2 ingresada el EIA, Juan Luis Isaza entrega su Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) solicitado por la UNESCO donde concluye: *"El T2 tendrá un impacto alto, permanente, irreversible y no mitigable sobre el SPM"*.

b) A su vez, las facultades de arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, la Pontificia Universidad Católica de Chile, la Universidad de Valparaíso/Chile y la Universidad de Chile, en reacción al Plan Maestro de la EPV presentan en la Bienal de Arquitectura 2016 -celebrada en Valparaíso- su plano "El Valparaíso que sí queremos" donde toman el proyecto de ampliación T4 (San Mateo) y entregan todo el borde costero del centro del anfiteatro entre Muelle Prat y Caleta Portales para la ciudad con diversos proyectos innovadores para recuperar la ciudad. Este es uno de varios proyectos alternativos a la ampliación portuaria T2.

**2017:** EPV se asocia a RETTE (Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades) quienes en la Bienal de Arquitectura de Venecia 2014 junto a Città d'Acqua presentaron los "10 Principios para el desarrollo sostenible de las Áreas de Waterfront Urbanos".

**2018:** Ignorando la colisión puerto vs patrimonio la EPV continua el proceso en EIA y obtiene la RCA al proyecto T2

**2022:**

a) Sentencia del Segundo tribunal Ambiental quien acoge parcialmente las reclamaciones ciudadanas y “congela la RCA” obtenida por el T2 hasta que no resuelva dos ítems cruciales: Paisaje/patrimonio y asentamiento humano.

b) Entra un recurso de Casación a la Corte Suprema

c) Entrega del Informe de la Misión de Asesoramiento Técnico del Centro de Patrimonio Mundial donde emite 31 recomendaciones para el cuidado del SPM.

**2023:**

a) SEA emite ICSARA.

b) Sentencia de la Corte Suprema avalando la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental

c) Se firma Acuerdo Por Valparaíso

**2024:** EPV emite Adenda con modificaciones significativas al T2 original

**2026:** COEVA aprueba RCA al nuevo proyecto de ampliación portuaria de EPV Sitio Costanera. La ciudadanía involucrada ingresa Reclamos ante al Comité de Ministros.

## **2.- FOTOS Y DOCUMENTOS**

El Sitio Costanera tendrá un impacto alto permanente, irreversible y no mitigable en todo el SPM y la Zona de Amortiguación que está detrás de él: Cerro Alegre y Concepción y Av. Errázuriz (entre muelle Prat y Melgarejo). Es la zona más angosta del plan de Valparaíso y donde más recursos públicos y privados se han invertido. Ambos cerros son los únicos del anfiteatro en pertenecer al SPM y donde sus propietarios -desde la denominación UNESCO del 2003- han tenido que cumplir todas las normas patrimoniales para restaurar y renovar sus inmuebles hacia otros destinos donde ofrecen excelente calidad de servicios turísticos, académicos/técnicos, culturales, entre lo que se distinguen: Duoc Cousiño/UC, El Museo Destino Valparaíso, el Museo del Grabado UPLA, diversos hoteles boutique, galerías de arte, restaurantes y tiendas de todo índole que han potenciado a ambos cerros como los más emblemáticos de Valparaíso, la ciudad más universal de Chile y el único puerto del Pacífico sur entre el Canal de Panamá y Punta Arenas que tiene un SPM UNESCO.

Aunque el impacto alto e irreversible del Sitio Costanera afectará a todo el Paisaje Urbano Histórico del sector que se sitúa detrás, sólo mostraremos algunas imágenes puntuales de lugares asociados directamente a Monumentos Históricos. Las imágenes sólo muestran afecciones visuales, pero aclaramos que dichas afecciones son más diversas a consecuencia de un patio industrial de grandes dimensiones que emiten también otras externalidades negativas: vibraciones, contaminación acústica, lumínica, tráfico de camiones, material particulado.

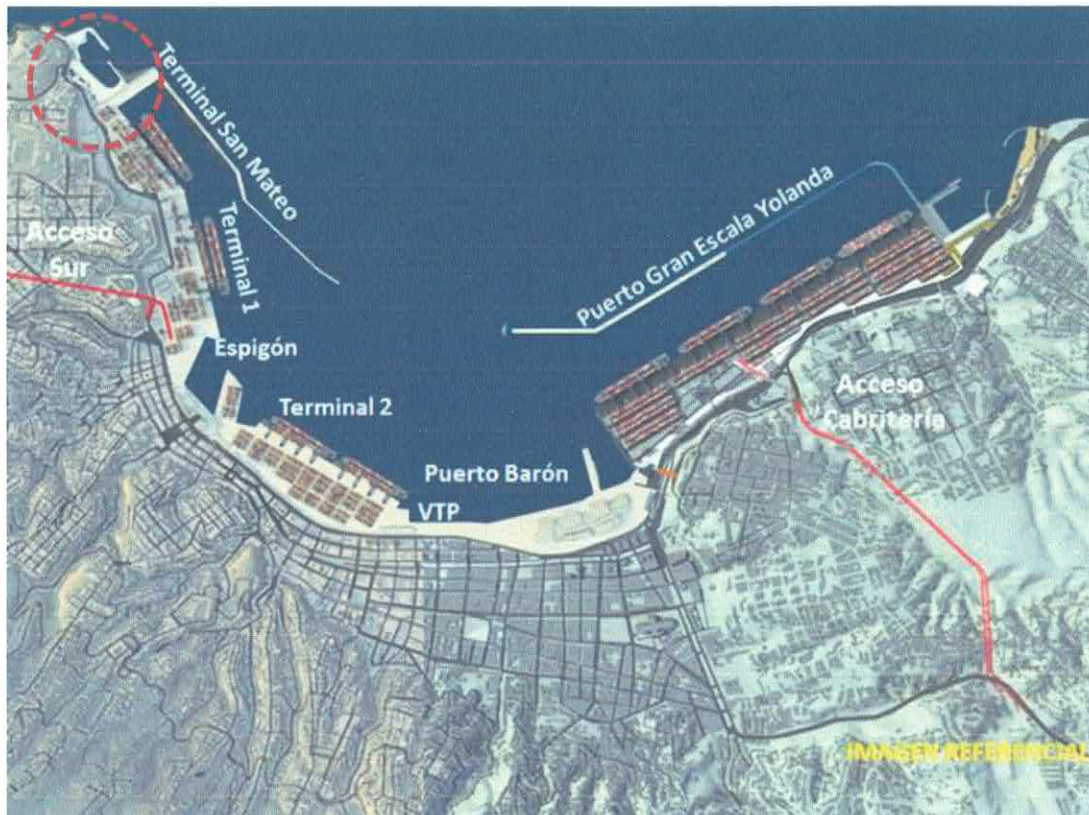


Fig.1) Plan maestro 2014 donde EPV le ofrece un terminal en aguas abrigadas a la ciudad en San Mateo (T4) fuera del casco histórico.

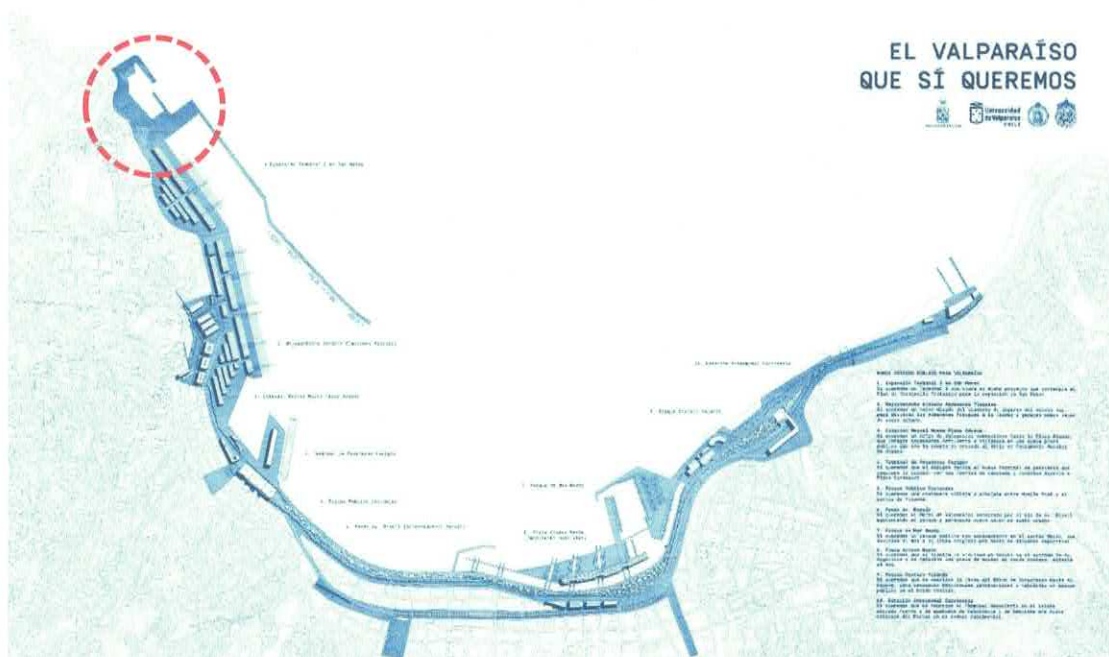


Fig. 2) Mapa “El Valparaíso que sí queremos” de las 4 universidades donde toman la ampliación T4 en San Mateo y dejan liberado para la ciudad todo el borde costero del centro del anfiteatro para la ciudad

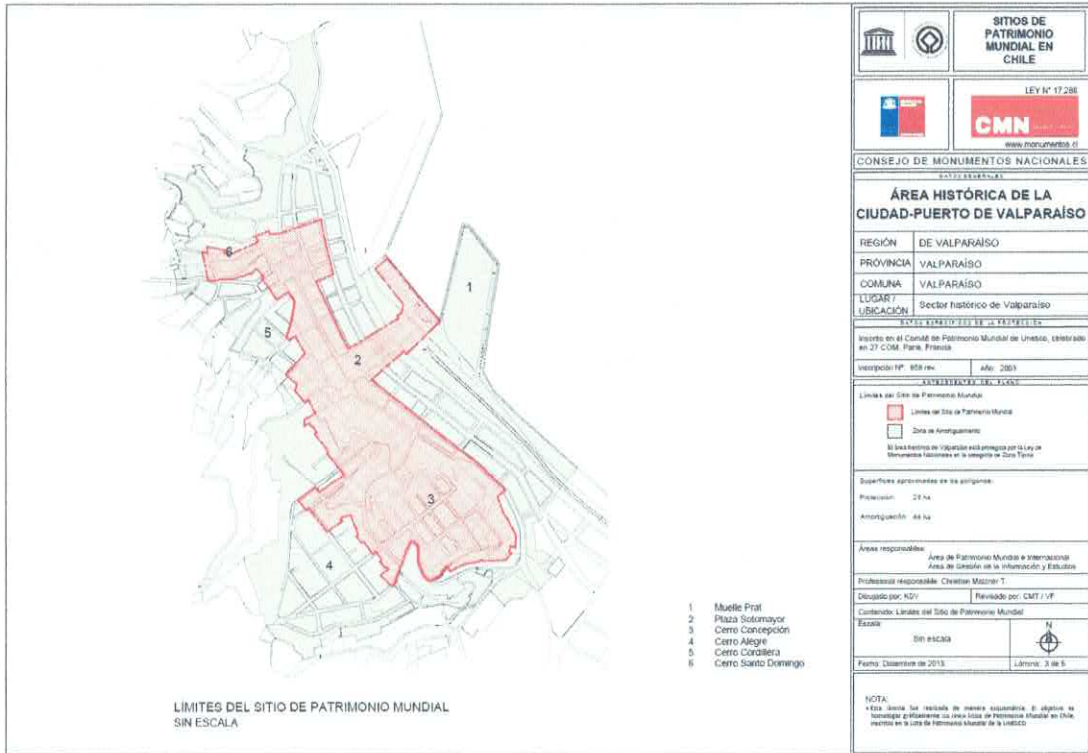
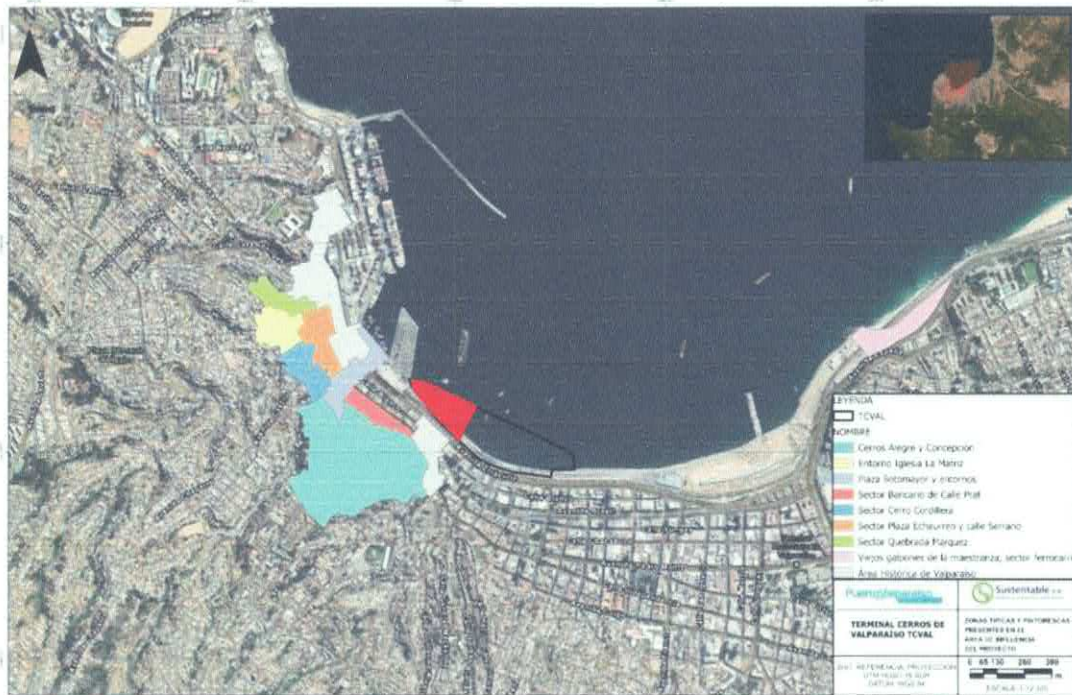


Fig. 3) Mapa del Sitio Patrimonio Mundial y su Zona Amortiguación.



Fig.4) Sitios Costanera frente a av. Errázuriz (Duoc Cousiño) y cerros Alegre y Concepción.



Fuente: Elaboración propia en base a CMN, 2023

Fig.5) Ubicación de las Zonas Típicas y Pintorescas presentes en el área de influencia del Proyecto Sitio Costanera



Fuente: Elaboración propia.

Fig. 6) Los Puntos de Observación (PO) no mitigados del Sitio Costanera, donde da la razón al EIP de Isaza que señala que no hay mitigación sobre el SPM

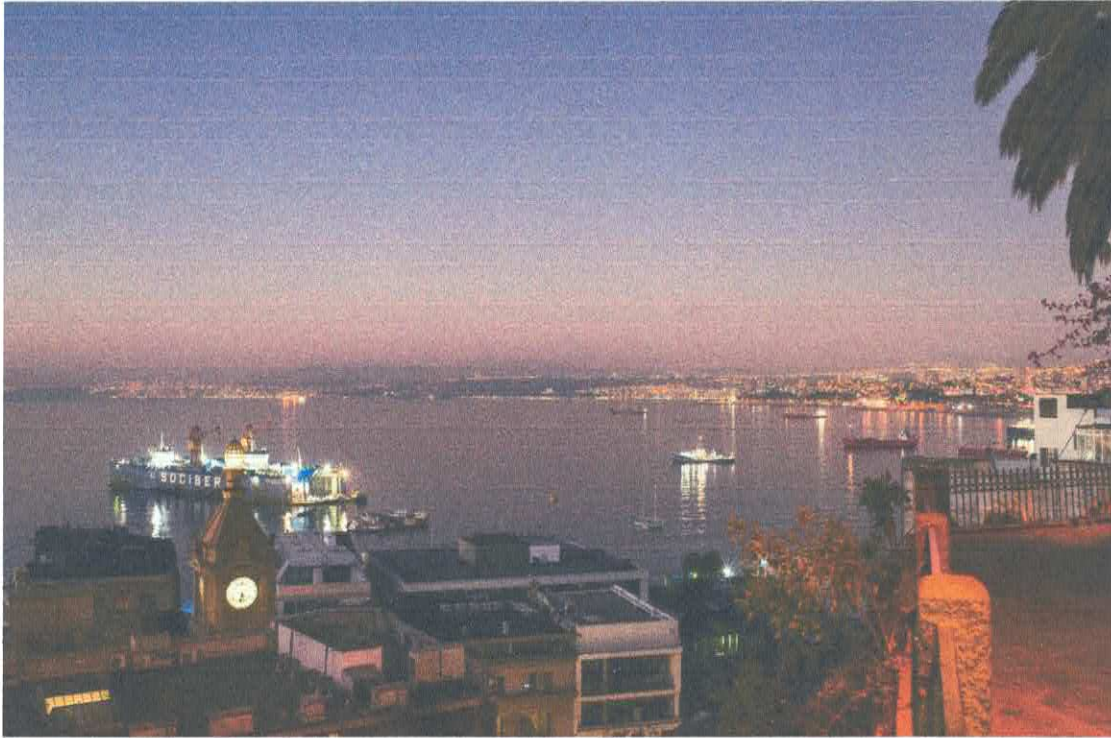


Fig. 7) PO7/ Paseo Gervasoni de noche, vista actual (a un costado del ascensor Concepción, Monumento Histórico Nacional).



Fig. 8) PO7/ Paseo Gervasoni de noche con impacto de grúas de Sitios Costanera. Foto montaje de Pablo Alarcón.



Fig. 9) PO7/ Paseo Gervasoni de día, vista actual.

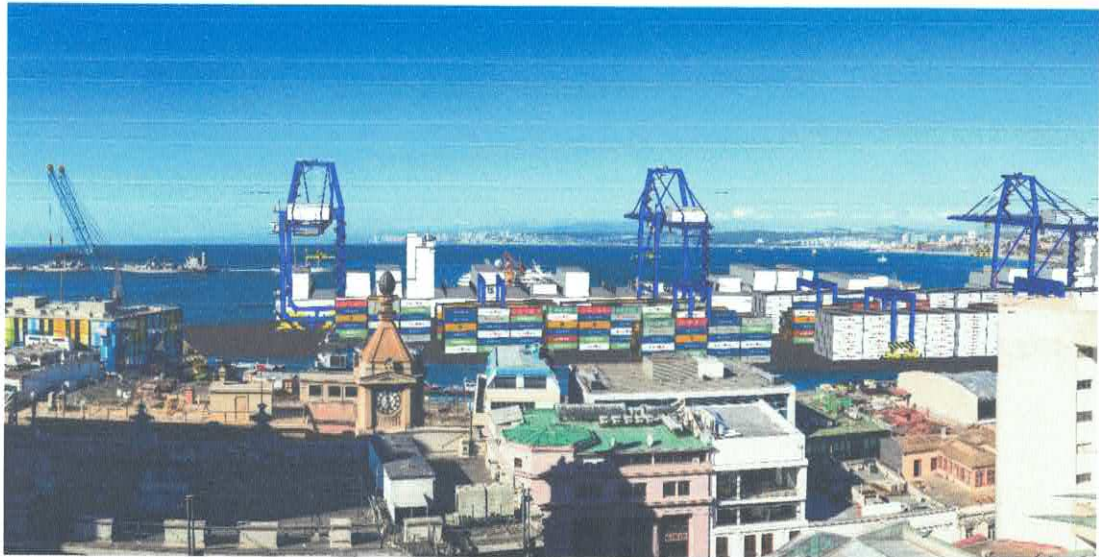


Fig. 10) PO7/ Paseo Gervasoni de día, con impacto de sitio Costanera cuyas grúas no están en posición vertical como todos los montajes de EPV.



Fig. 11) PO6/ Paseo Dimalow, vista actual (a un costado del ascensor Reina Victoria, Monumento Histórico Nacional).



Fig. 12) PO6/ Paseo Dimalow con impacto de grúas a la "quinta fachada". Foto montaje de Pablo Alarcón.



Fig. 13) Afectación visual calle Templeman. Foto montaje Pablo Alarcón.



Fig. 14) PO20/ edificio DUOC Cousiño/UC, vista actual (Monumento Histórico Nacional).



Fig. 15) PO20/ edificio DUOC Cousiño/UC con impacto de Sitio Costanera y alejamiento del mar del borde costero en Av. Errázuriz.



Fig. 16) Mapa de recorrido turístico cerro Concepción.

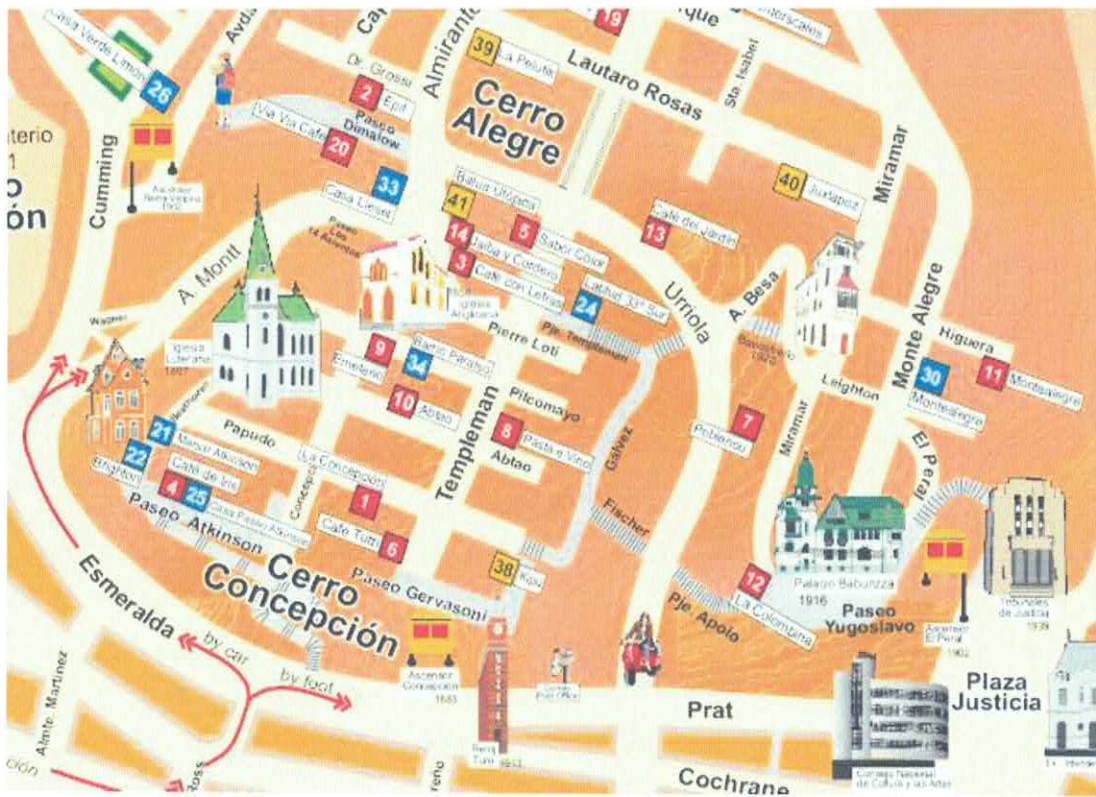


Fig. 17) Mapas de Recorridos Turísticos de Cerro Alegre y Concepción donde se interconectan el Paisaje Urbano Histórico (PUH) y el modo de vivir de sus habitantes (Asentamiento Humano).

# 10 PRINCIPIOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE "WATERFRONT" URBANO



## INTRODUCCIÓN

En el contexto de las iniciativas de la "Global Conference on the Urban Future" (URBAN 21) celebrada en Berlín en julio de 2000, con ocasión de la Expo 2000 World Exhibition, fueron aprobados los 10 Principios para el Desarrollo Sostenible de los "Waterfront" Urbanos.

Estos preceptos fueron previamente desarrollados por WASSERSTADT GMBH de Berlín, en colaboración con CENTRO INTERNAZIONALE CITTÀ D'ACQUA de Venecia, en el transcurso de unos seminarios internacionales en los que participaron diferentes actores involucrados en procesos de requalificación de los "waterfronts" urbanos.

Los 10 Principios fueron presentados en 2004 en la "9ª Mostra Internazionale di Architettura de la Biennale de Venecia", en la sesión dedicada a los nuevos "waterfronts", que estuvo al cuidado de RETE, asociación para la colaboración entre puertos y ciudades.

La presente redacción de estos 10 Principios, corresponde a la actualización efectuada en 2008 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza (España), que estuvo dedicada al tema del agua. Algunos organismos y entidades de carácter internacional han venido adoptando estos principios como referencia para la concepción y diseño de actuaciones en áreas de "waterfront".

## 10 PRINCIPIOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE "WATERFRONT" URBANO

### PRINCIPIO 1. ASEGURAR LA CALIDAD DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE

La calidad del agua en el sistema de arroyos, ríos, canales, lagos, bahías y mares, es un requisito previo en todo tipo de intervención sobre los "waterfronts". Las administraciones son responsables de la recuperación sostenible de las riberas abandonadas y de las aguas contaminadas.

### PRINCIPIO 2. DESARROLLAR LA RELACIÓN ENTRE LOS "WATERFRONTS" Y LA ESTRUCTURA URBANA

Las nuevas intervenciones sobre los "waterfronts" deberán ser concebidas como parte integrante de la ciudad existente, debiendo contribuir a la vitalidad urbana. El agua forma parte del paisaje urbano y se debe utilizar para funciones específicas, tales como el transporte marítimo, el ocio y la cultura.

### PRINCIPIO 3. RESPETAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR

El patrimonio colectivo, configurado por objetos, paisaje y naturaleza, deberá ser utilizado como punto de referencia para dar carácter y significado a las operaciones de recuperación de los "waterfronts". La preservación del pasado industrial es un elemento fundamental en recuperación sostenible de estos espacios.

### PRINCIPIO 4. PROMOVER LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES, TANTO EN TIERRA COMO EN EL AGUA

Los "waterfronts" deberán poner en valor la presencia del agua, ofreciendo una variedad de funciones culturales, comerciales y residenciales, dándose prioridad a aquellas actividades que requieran del uso y acceso al agua. Las áreas residenciales deberán ser mixtas e integradas, tanto desde el punto de vista funcional como social.

### PRINCIPIO 5. GARANTIZAR EL ACCESO PÚBLICO AL WATERFRONT

Los "waterfronts" deberán ser accesibles física y visualmente, tanto para la población local, como para los visitantes y turistas de todo tipo de edad y nivel de renta. Los espacios públicos deben construirse con niveles de alta calidad, que permitan un uso intensivo de los mismos.

### PRINCIPIO 6. FACILITAR LA COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO

Los nuevos desarrollos de los "waterfronts" deben ser concebidos y proyectados desde la óptica de la colaboración público-privada. Las autoridades públicas deben ofrecer garantías en la calidad del diseño, suministrar la infraestructura y actuar como fuente de equilibrio social. Los agentes privados deben participar desde el inicio de la operación, para, de este modo, asegurar el conocimiento del mercado y acelerar la intervención.

### PRINCIPIO 7. LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA COMO ELEMENTO DE SOSTENIBILIDAD

La ciudad debe beneficiarse del desarrollo sostenible del "waterfronts", no sólo desde el punto de vista ecológico y económico, sino también social. La autoridad municipal debe ser informada, participando desde el comienzo y de forma continuada en los debates y discusiones.

### PRINCIPIO 8. LA RECUPERACIÓN DE LOS "WATERFRONTS" SON PROYECTOS A LARGO PLAZO

Los "waterfronts" deben ser recuperados gradualmente, de modo que el conjunto de la ciudad pueda beneficiarse de su potencialidad. Se trata de un desafío para más de una generación, cuya labor requiere de la participación de una variedad de operadores procedentes del campo de arquitectura, del espacio público y el arte. La administración pública debe contribuir, a nivel político, a garantizar que los objetivos se lleven a cabo de forma independiente de los ciclos económicos o de los intereses particulares.

### PRINCIPIO 9. LA REVITALIZACIÓN DE LOS "WATERFRONTS" ES UN PROCESO CONTINUO

Toda planificación y ordenación debe basarse en un análisis detallado de las principales funciones y significados de la línea de costa que se trate. Los planes deben ser flexibles, modificables y capaces de involucrar a todas las disciplinas relevantes. Para garantizar un sistema de desarrollo sostenible, se deberá atribuir a la gestión de las actividades diurnas o nocturnas presentes en el "waterfront", la misma importancia que se da a la de su construcción.

### PRINCIPIO 10. LAS OPERACIONES DE LOS "WATERFRONTS" PROPORCIONAN BENEFICIOS A TRAVÉS DE REDES INTERNACIONALES DE CONOCIMIENTO

La recuperación de los "waterfronts" es una labor muy compleja, que implica a profesionales de diversas disciplinas. El intercambio de conocimientos dentro de una red internacional entre actores, involucrados a distintos niveles en el trabajo de los "waterfronts", ofrece ayuda individual e información sobre los principales proyectos ya realizados o en curso de realización.

Fig. 18) 10 Principios Básicos de Waterfornt Urbanos (RETTE/ Città d'Acqua 2004). Link: <https://www.oas.org/cip/docs/areas tecnicas/8 rel ciudad puerto/3 principios%20waterfront.pdf>

ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL, EIP, PARA EL SITIO DENOMINADO  
ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO, CHILE, INSCRITO EN  
LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO, RELACIONADO CON LOS  
PROYECTOS TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO, TCVAL, Y PUERTO BARÓN



JUAN LUIS ISAZA LONDOÑO  
MARTÍN ANDRADE PÉREZ  
ABRIL DE 2016

Fig. 19) portada del EIP de Juan Luis Isaza (2026), link:

[https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20231013/20231013125913/eip\\_isaza.pdf](https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20231013/20231013125913/eip_isaza.pdf)

12 UNIC 2022



INFORME DE LA MISIÓN DE ASESORAMIENTO  
TÉCNICO DEL CENTRO DEL PATRIMONIO  
MUNDIAL AL BIEN DEL PATRIMONIO MUNDIAL  
"ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD-PUERTO DE  
VALPARAÍSO" (CHILE)

DEL 7 AL 11 DE **NOVIEMBRE** DE 2022



© OUR PLACE 2022



Fig. 20) portada de Misión UNESCO/ Valparaíso 2022, Link:

<https://www.sfgp.gob.cl/sites/www.sfgp.gob.cl/files/2022-12/Informe-final-mision%20Valparaiso%202022.pdf>

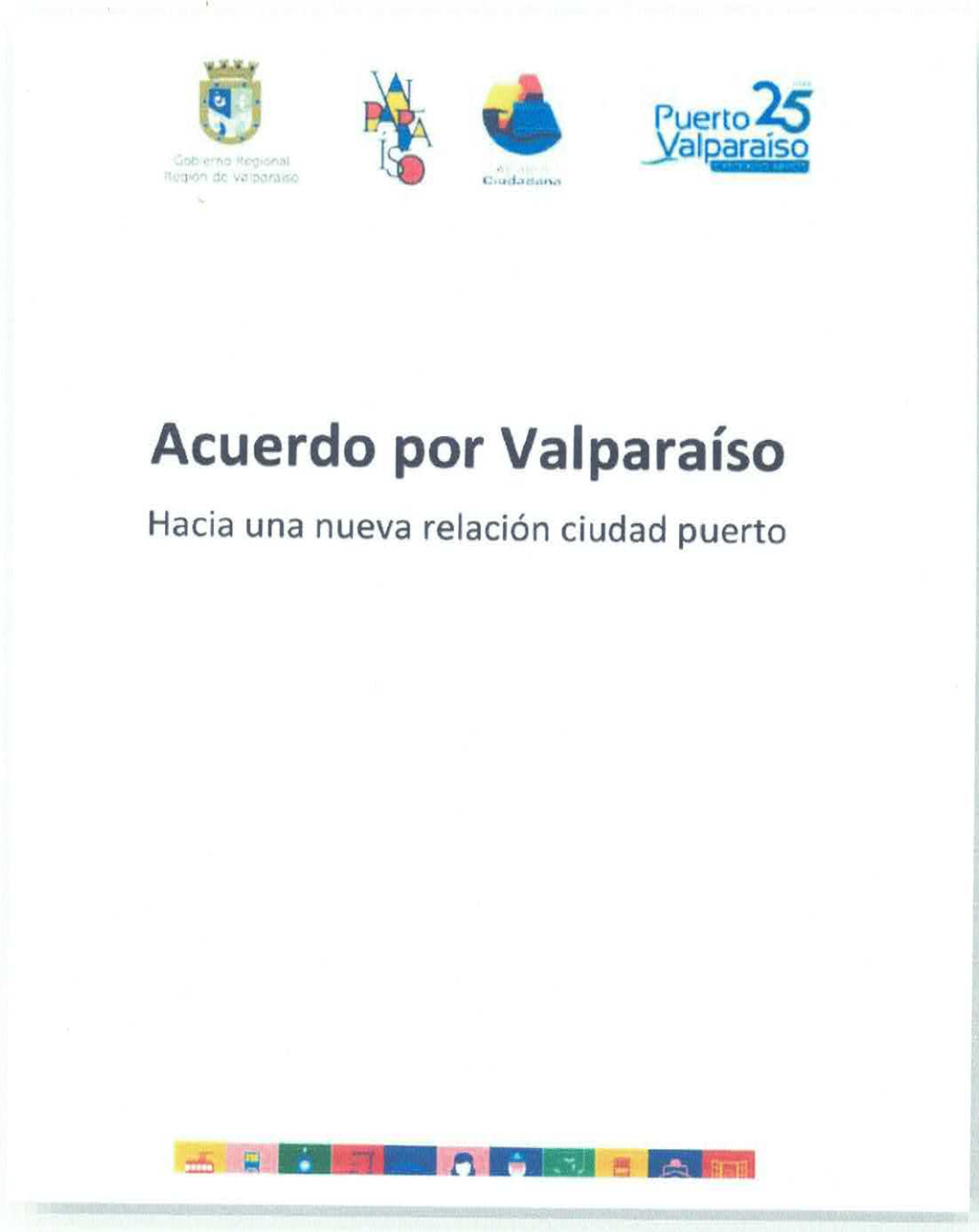


Fig. 21) Portada de Acuerdo por Valparaíso, Link:

[https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20231024/20231024174704/acuerdo\\_por\\_valparaiso\\_2023.pdf](https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20231024/20231024174704/acuerdo_por_valparaiso_2023.pdf)