



ESPECIAL

EL PIONERO DE VALPARAÍSO

1

ENREVISTA

MAURICIO MOLINA

INGENIERO CIVIL OCEÁNICO

OPINAN

CUATRO

TRANSEUTES

PROUESTA

MACARENA GÓMEZ

ARQUITECTA

PASEO WHEELWRIGHT

Entre el potencial y el deterioro

IMPORTANTE



ESTE ESPECIAL FUE DISEÑADO Y PENSADO ANTES DE LA INTERVENCIÓN QUE REALIZÓ EL MUNICIPIO A FINES DE NOVIEMBRE DE 2025. AUNQUE VALORAMOS ESTE HITO COMO UN PASO ADELANTE, ES IMPORTANTE DESTACAR QUE SOLO ABARCÓ LOS PRIMEROS 580 METROS DEL PASEO WHEELWRIGHT, DEJANDO AÚN 720 METROS POR ATENDER.

DECIDIMOS PUBLICAR ESTE ESPECIAL CON EL REGISTRO DEL PASEO A OCTUBRE DE 2025 PORQUE, SIN UNA POLÍTICA DE MANTENCIÓN DURADERA, NADA GARANTIZA QUE EL SECTOR NO REGRESE A ESE ESTADO DE ABANDONO. NO OBSTANTE, HEMOS INCLUIDO UNA SECCIÓN QUE ANALIZA LA RECIENTE INTERVENCIÓN MUNICIPAL PARA OFRECER UNA MIRADA COMPLETA:

- PÁGINAS 2 A 10: RADIOGRAFÍA DETALLADA DEL ESTADO CRÍTICO DEL PASEO HASTA OCTUBRE DE 2025.
- PÁGINAS 11 A 13: ANÁLISIS DE LA INTERVENCIÓN REALIZADA EN NOVIEMBRE DE 2025.

LO BUENO

UN PASEO FRENTE AL MAR

El **Paseo Wheelwright** es un espacio único que rompe la lógica de Valparaíso. Mientras la prisa domina la vida en el plan y el esfuerzo marca el ritmo de los cerros —entre la lucha por la locomoción y las multitudes en calles estrechas—, en el borde costero el tiempo parece detenerse. Aquí no hay apuro; solo brisa marina, sol y esa tranquilidad necesaria para recordar que vivimos frente al océano.

Sus 1.700 metros de longitud, que conectan el Muelle Barón con Caleta Portales, son el escenario de una cotidianidad distinta. Es el refugio del habitante local: mientras el turista se pierde en los laberintos de los cerros

Alegre y Concepción, el porteño se adueña de este trazado para trotar, andar en bicicleta o simplemente sentarse en las rocas a compartir una conversación con el mar de fondo.

Si buscas despejar la mente y alejarte del ruido de la ciudad, el Wheelwright es, sencillamente, el lugar donde hay que estar.



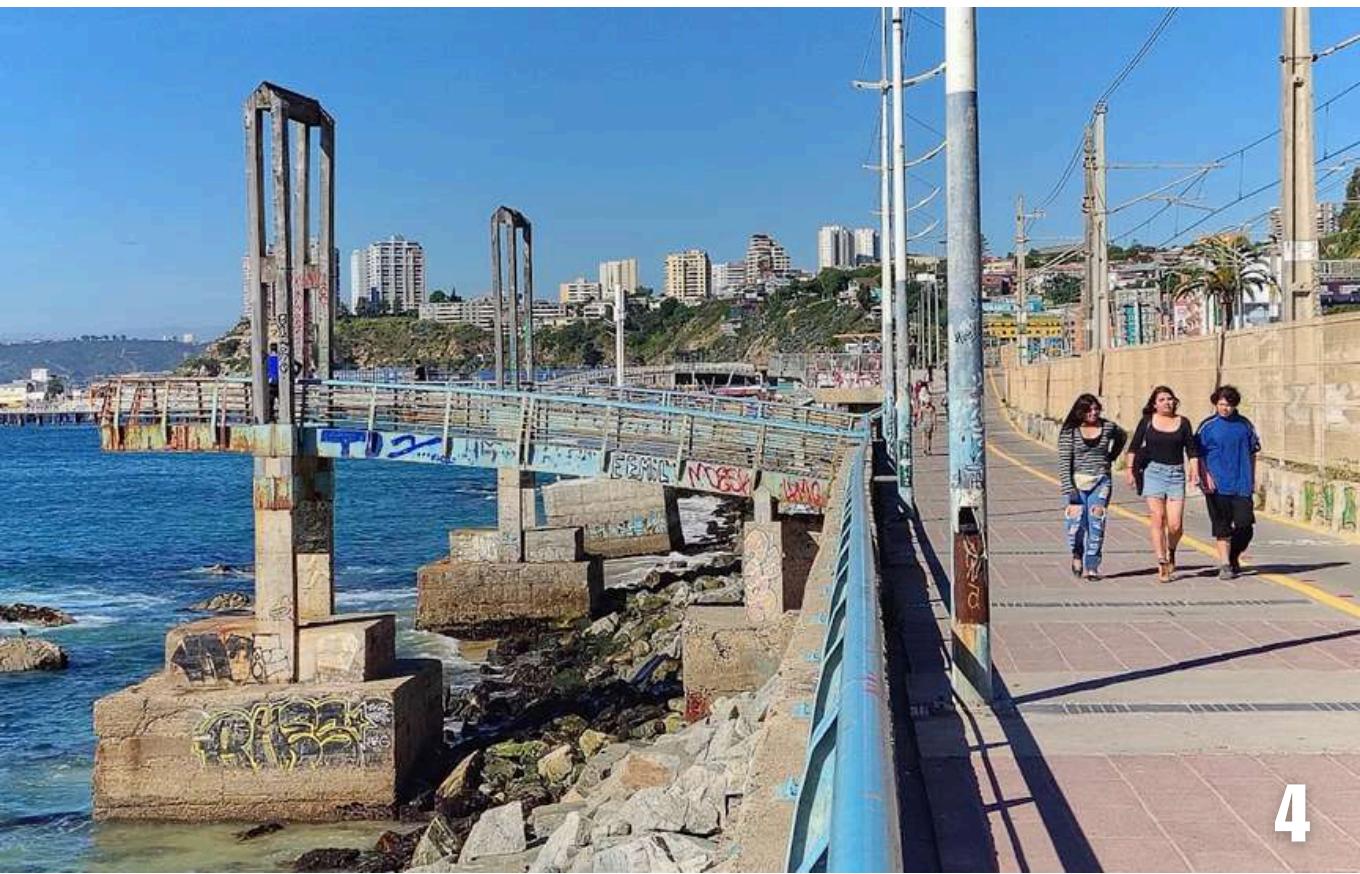
Historia del Paseo Wheelwright

El Paseo Wheelwright fue construido por el **Ministerio de Obras Públicas** (MOP), a través de su Dirección de Obras Portuarias (DOP), como parte de un esfuerzo para recuperar y poner en valor el borde costero de Valparaíso. Este paseo peatonal fue un proyecto de gran envergadura realizado en varias etapas. **Fue inaugurado oficialmente y entregado a la comunidad en mayo de 2008**, con una inversión considerable para esa época. Su creación tuvo como objetivo principal dotar a la ciudad de un espacio recreacional y abrir el borde costero, potenciando su desarrollo en un sector que históricamente había estado descuidado.

Una vez finalizada la construcción y entregadas las obras por el MOP, **la administración, mantención y conservación del Paseo Wheelwright recayó en la Municipalidad de Valparaíso**. Esto significa que el dueño final es el Estado de Chile (a través de la inversión del MOP en la construcción), pero la responsabilidad del cuidado cotidiano, limpieza, reparación de mobiliario y conservación del estado general del paseo es del municipio porteño. Sin embargo, debido a la exposición del paseo a fuertes marejadas y al natural deterioro, el MOP ha continuado realizando inversiones significativas y obras de reparación y reforzamiento a lo largo de los años para proteger la infraestructura costera.

¿De dónde viene el nombre?

El nombre del paseo rinde homenaje a **William Wheelwright**, un destacado empresario naviero estadounidense del siglo XIX que tuvo una influencia crucial en el desarrollo portuario y comercial de Valparaíso. Él fue el responsable de fundar la Pacific Steam Navigation Company en 1838, lo que marcó el inicio de la navegación a vapor regular entre Valparaíso y el Callao (Perú), siendo fundamental para el crecimiento económico de la región. Aunque la estatua de Wheelwright está en la Plaza Wheelwright, la extensión costera del paseo lleva su nombre como tributo a su legado en el puerto, reforzando la identidad marítima e histórica del lugar.



LO MALO

LA CRÓNICA FALTA DE MANTENCIÓN

El Paseo Wheelwright parece una oda al hormigón armado, un problema evidente en una ciudad donde las áreas verdes son un bien escaso. Es un diseño bruto, tosco y sin elegancia, donde poco se pensó en la calidad del espacio público para el habitante.

Pero el problema no es solo estético; es el abandono. No hablamos únicamente de los destrozos de las marejadas, sino de la degradación cotidiana: baldosas quebradas que se multiplican, baches en la ciclovía que llevan años sin reparación —parchados precariamente con arena, tierra o piedras—, áreas verdes sin verde y máquinas de ejercicio inutilizables.

A esto se suman las brutalidades cometidas por quienes destruyen bancas y basureros tipo "Arturito". Para esos actos vandálicos, sanciones; para la ciudad, un respeto que hoy no existe.

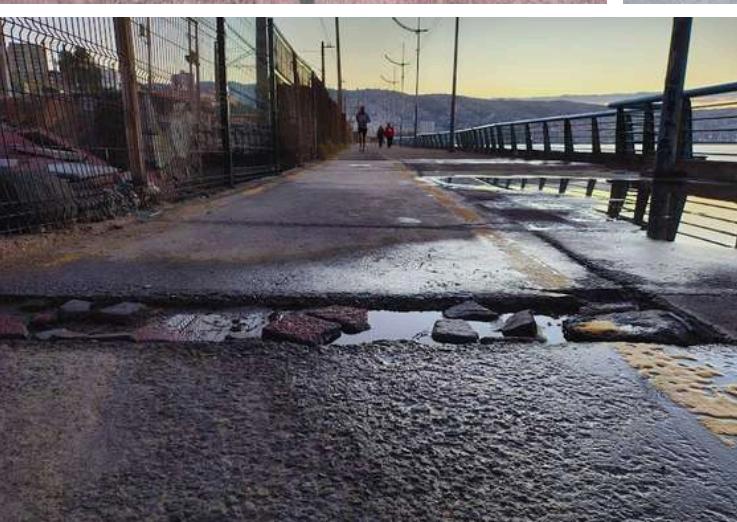
De noche, el cuento es otro. **Al mal estado de la infraestructura se añade la falta de iluminación.** En noviembre de 2025, detectamos que el 50% de las luminarias (48 de 96) no funcionaba. En diciembre del mismo año, la cifra apenas varió, con 44 focos sin funcionar.

El Wheelwright carece de una política de mantenimiento a la altura del borde costero de una de las ciudades más interesantes de Chile. **¿Por qué en 17 años nadie se ha preocupado por exigir un plan de cuidado real y permanente?**



Transitar por el paseo puede ser un peligro. Un descuido y se puede caer en una tapa en mal estado o torcerse un tobillo. Lo más recomendable es caminar atentos a los “eventos”, que son decenas.





LO FEO

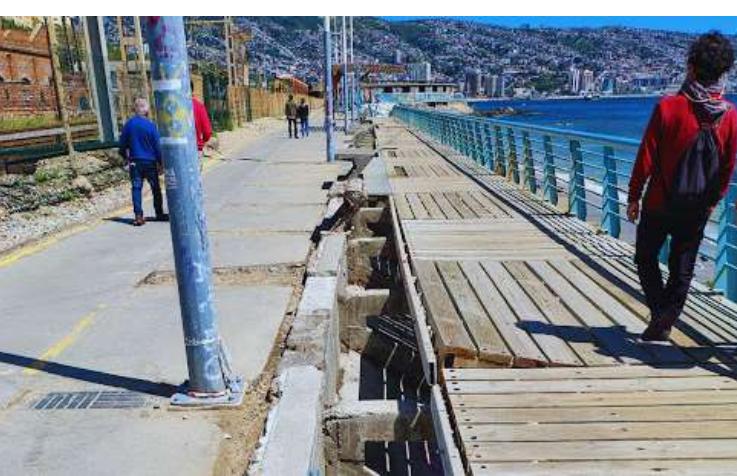
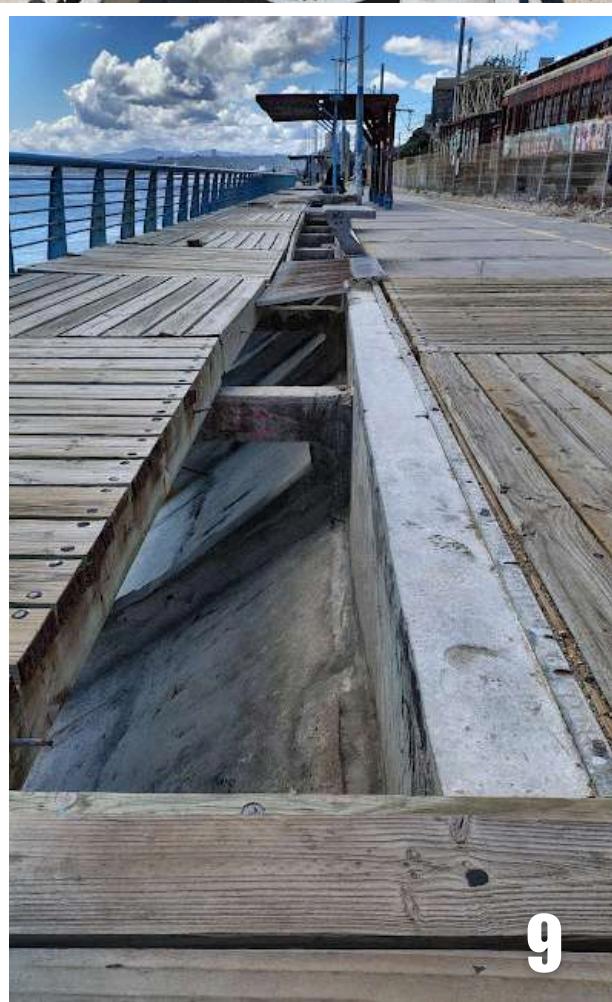
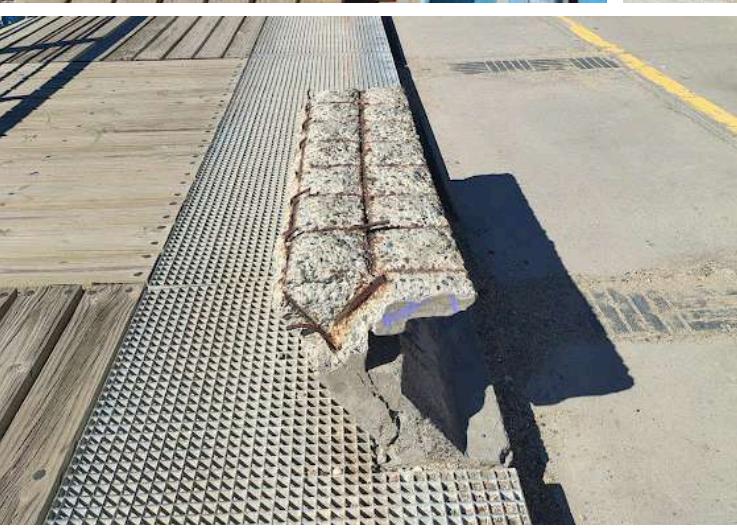
DESTRUCCIÓN DESPUES DE LAS MAREJADAS

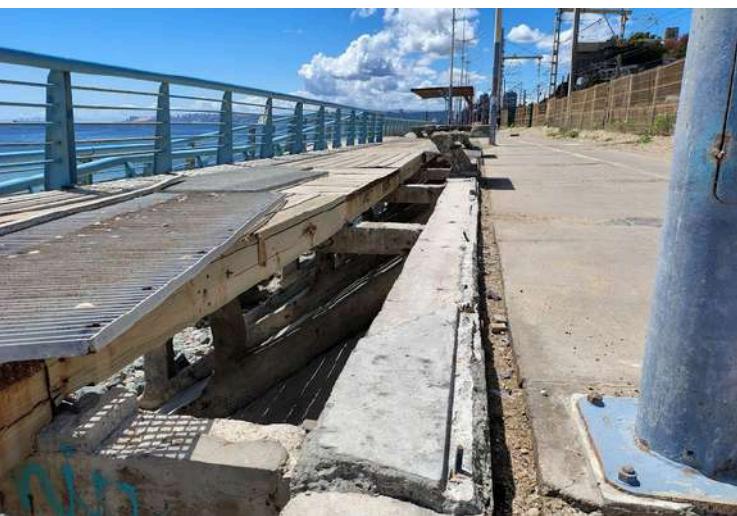
Que el borde costero sufra ante marejadas excepcionales no es algo inesperado; **lo que resulta inaceptable es que, tras más de un año del desastre, el daño permanezca intacto.** El 2017 se ejecutaron obras que incorporaron muros, enrocados y un sistema de rejillas diseñado para disipar la energía del oleaje. **Sin embargo, a fines de 2024, toda esa infraestructura fue sobrepasada por la furia del mar.** Hoy, las cicatrices de esas marejadas siguen a la vista de todos en Valparaíso.

El problema de fondo es la ausencia de una política de respuesta rápida adaptada a la dinámica marítima, donde los daños de distinta magnitud son, precisamente, la norma. Resulta contradictorio que, habiéndose diseñado tramos de maderas y rejillas bajo la premisa de ser estructuras dañables —pensadas para una reposición ágil y económica—, exista tal desidia en su reparación.

Sorprende la falta de proactividad del MOP y del municipio para intervenir. **Parece pesar sobre nuestras autoridades una fatiga institucional que les impide actuar con el sentido de urgencia que requiere la recuperación de un espacio público vital como el Paseo Wheelwright.** ¿Cuánto tiempo más debemos esperar para que hayan señales de una licitación para reparar lo dañado?







LA INTERVENCIÓN

El Paseo Wheelwright estaba sumido en un abandono crónico, lo que nos hizo pensar que cualquier intervención sería un proceso burocrático y lento. **De hecho, desde 2008, no había recibido más que un mantenimiento básico.** Por eso, nos sorprendió que antes de enero de 2026 se llevaran a cabo mejoras significativas.

A fines del 2025, el municipio realizó una intervención que superó la mera ‘mano de gato’, pero lamentablemente solo abarcó 580 de los 1.300 metros que necesitan atención.

Lo bueno

Los primeros 580 metros no solo fueron reparados y mejorados, sino que **embellecidos** con un toque de alegría y comunidad. Se agregaron juegos para niños, se taparon los hoyos de la ciclovía (esto sí se hizo a lo largo de todo el paseo), se pintaron las barandas, se plantaron diferentes especies en las áreas verdes y se reparó el pavimento para un caminar seguro. Hubo un trabajo bien hecho, con dedicación y cariño.

La mejora en calidad y seguridad al transitar es palpable, y se nota que se pensó en todos: peatones, ciclistas, niños y adultos mayores. **El ambiente se siente más acogedor, más seguro, más vivo.** Mejor aún, se involucró a la comunidad en los trabajos, creando un sentido de pertenencia y orgullo. Fueron decenas de voluntarios quienes se sumaron en la recuperación de un espacio público, entregándoles bloqueador solar, comida y recuerdos de la actividad. La gente se sintió parte del cambio, y eso se nota en cada detalle.

Lo malo

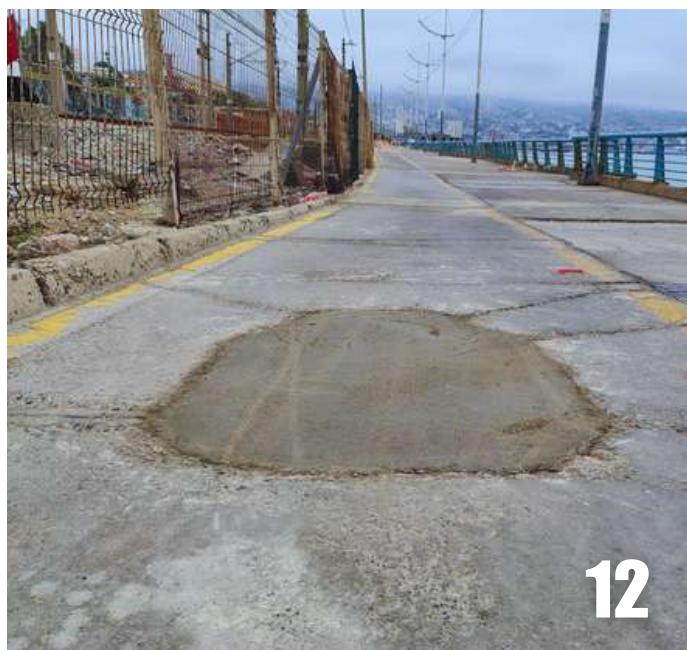
En marzo de este año debería entregarse el tan anhelado **Parque Barón**, y el tramo reparado y embellecido del Paseo Wheelwright es su continuidad inmediata. El día de la inauguración, probablemente las cámaras se detendrán en ese sector, construyendo una imagen impecable. **Pero tras esos 580 metros, la situación cambia poco:** la ciclovía no fue completamente demarcada —aunque sí se taparon los hoyos— y el sector peatonal mantiene un gran socavón, baldosas trizadas o, derechamente, inexistentes.

Más allá de esta intervención inicial, no hubo trabajos adicionales. Y no hablamos del tramo que debe licitar el MOP, que tendrá su propio proceso. La pregunta es si se contempló una segunda etapa. De ser así, no se conoce plan ni fechas. **Si no hay plan, entonces se trató solo de maquillaje:** un parche que no aborda el problema de fondo. Más que retoques, Valparaíso merece un espacio público digno, hermoso y seguro.

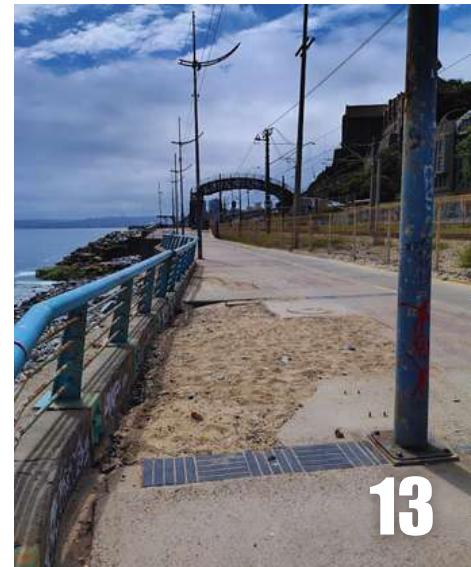
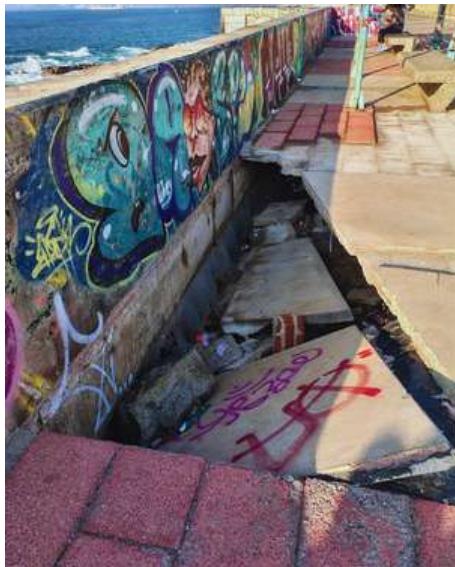
La intervención de noviembre de 2025 incluyó el pintado de barandas, reparación de baches, instalación de juegos, pintado de la ciclovía, reposición de basureros y recuperación de áreas verdes. Fue un trabajo conjunto entre el municipio y voluntarios.



Voluntarias jugadas



Pero la intervención solo alcanzó una parte del problema. Más de la mitad del trazado —el 55 % de los 1.300 metros en mal estado— sigue esperando reparación.





MAURICIO
MOLINA

CLAVES PARA MANTENER EL PASEO WHEELWRIGHT

Mientras la burocracia estatal posterga las reparaciones del Paseo Wheelwright tras las marejadas de diciembre de 2024, el experto Mauricio Molina sostiene que **la solución no pasa por muros indestructibles**, sino por una gestión basada en la ciencia. En esta entrevista, el creador del Sistema de Alerta de Marejadas explica por qué Valparaíso no está preparado para los cambios en la dinámica oceánica y propone un modelo de mantenimiento que podría rescatar el borde costero de la desidia.

Mauricio Molina es Ingeniero Civil Oceánico y una de las figuras más experimentadas en la gestión de riesgos de origen ambiental y dinámica costera en Chile. Reconocido como el creador del Sistema de Alerta de Marejadas de la Universidad de Valparaíso y de la primera escala de impacto que categoriza el oleaje desde M1 hasta M5, ha dedicado su carrera al monitoreo de la bahía y al desarrollo de herramientas para la seguridad marítima. En esta entrevista, Molina aporta una perspectiva técnica crítica sobre la situación del Paseo Wheelwright, explicando por qué las soluciones tradicionales de infraestructura "definitiva" fallan ante eventos de excepción y cómo la previsibilidad científica puede ser la clave para una reparación resiliente y una reactivación real del borde costero porteño.

En Valparaíso escuchamos avisos de marejadas constantemente, pero lo ocurrido en diciembre de 2024 en el Paseo Wheelwright fue de otro nivel. ¿A qué nos enfrentamos realmente?

Lo primero es entender que no

pero ante eventos del norte o temporales locales, la playa no tiene defensa.

Si este desastre era previsible, ¿podríamos haber evitado la destrucción?

"EN LA PARTE MARÍTIMA LO DEFINITIVO NO EXISTE; PARA CONSEGUIR ALGO ASÍ, TENDRÍA QUE SER UNA ESTRUCTURA MONSTRUOSAMENTE GRANDE, ANTIESTÉTICA Y QUE TAPE LA VISTA".

todas las marejadas son iguales. En 2017 creamos una escala de impacto (M1 a M5) para que las personas y autoridades distingan la intensidad. Lo que afectó al Paseo Wheelwright a finales del año pasado fue una excepción absoluta: las marejadas más fuertes de los últimos 50 años provenientes del Pacífico Norte. Fue un evento tan potente que dejó daños desde Hawái hasta la costa chilena. Normalmente, el Paseo está protegido por Punta Ángeles de las marejadas del sur,

Totalmente. El oleaje permite una anticipación de entre tres y diez días. En el caso de diciembre, sabíamos cinco días antes que venía un evento gigante. El problema es que la institucionalidad aún no adopta plenamente estas herramientas locales. La Armada pronostica por regiones, pero nuestro sistema lo hace por playa. Si el municipio utilizara estas categorías, se podrían activar protocolos preventivos, como cerrar el paseo o incluso retirar mobiliario antes de que el agua golpee.

Existe una queja ciudadana sobre la "fragilidad" del paseo. ¿Deberíamos construir algo "definitivo" de hormigón para que no se rompa más?

Ese es un error común. En ingeniería marítima, lo "definitivo" no existe como en tierra. Para que algo fuera indestructible en el mar, tendría que ser una estructura monstruosa, carísima y antiestética que taparía la vista y, lo peor, aniquilaría la playa. Al golpear un muro sólido, la ola se devuelve y se lleva la arena hacia las profundidades. El diseño actual del Paseo Wheelwright con rejillas y maderas tiene un fin: que el agua pase para liberar energía y no destruya la obra de base.

Entonces, si el hormigón no es la solución, ¿cómo garantizamos que el Paseo esté operativo los 365 días del año?

La solución más eficiente es mantener el esquema actual de infraestructura "dañable", pero incorporando por ley un presupuesto de mantenimiento anual y un "fondo comodín" de reparación inmediata. Hoy, si el paseo se rompe en mayo, la burocracia pública hace que se licite para el año siguiente. Necesitamos que la autoridad entienda que la infraestructura costera requiere cuidado constante, no solo cuando hay desastres.



Si descartamos los muros de concreto, ¿qué modificaciones técnicas específicas propone para que el diseño actual del Paseo Wheelwright sea realmente funcional y no se destruya cada año?

La clave técnica no es hacer el paseo más "duro", sino más permeable. Actualmente, el Paseo Wheelwright ya utiliza rejillas en algunos tramos para que el agua pase sin arrancar los tablones de madera; si el agua fluye a través de la estructura, no acumula la presión necesaria para romperla. Sin embargo, se puede mejorar: por ejemplo, las rampas de acceso que hoy son de madera podrían reemplazarse por rejillas de acero galvanizado de alta resistencia. Bajo los decks de madera existe un talud inclinado que hoy hace que la ola salte y golpee los tablones desde abajo; un diseño técnico superior debería enfocarse en disipar esa energía antes de que llegue a la superficie peatonal. La solución real

"CINCO DÍAS ANTES YA SABÍAMOS QUE VENÍA UNA MAREJADA GIGANTE, PERO FALTA LA INSTITUCIONALIDAD Y UN 'FONDO COMODÍN' QUE PERMITA RECUPERAR ESTOS ESPACIOS DE INMEDIATO".

es una infraestructura "dañable" de bajo costo de reparación, combinada con un protocolo de emergencia que permita retirar elementos móviles en las 48 horas previas a un evento categoría 5.

A veces escuchamos en las noticias que vienen olas de "tres metros" y no parece alarmante. ¿Por qué su sistema prefiere hablar de categorías en lugar de metros?

Porque los metros son relativos al lugar y pueden ser engañosos. Tres metros en un sitio donde lo habitual es medio metro representan un impacto proporcionalmente gigante, pero en una zona de olas grandes no son nada. Por eso eliminamos los metros del análisis para evitar esa "competencia" mediática de quién anuncia la cifra más grande. La categoría es universal: un nivel 3 significa el mismo peligro en cualquier costa, sin importar si la altura física de la ola es distinta. Esto permite que la gente entienda el riesgo real de impacto en su sector específico.

¿Qué falta para que este conocimiento técnico llegue a quienes toman las decisiones en Valparaíso?

Falta voluntad y cambio de idiosincrasia. Nos hemos acercado al municipio en el pasado sin respuesta. Es vital que se entienda que el Sistema de Alerta es de libre acceso y permite ver, hora por hora, cuándo la marea y la ola impactarán un punto específico como el Wheelwright. Sin esta previsibilidad técnica, seguiremos atrapados en ciclos de destrucción y reparaciones tardías que frenan la reactivación de la ciudad.

OPINIÓN



Francisco Vergara



"El Paseo Wheelwright es un espacio recreacional y de conectividad territorial super importante, porque es lo que nos permite llegar a Viña en patines, bicicleta o trotando. Es algo que se debe considerar para el turismo, pero también desde el punto de vista de la conectividad. Lo que es de verdad preocupante es que el espacio no cuenta con un plan de gestión ni de mantención; cuando hay marejadas el mobiliario suele deteriorarse demasiado y no hay una gestión a tiempo para que el espacio sea visitable. En Valparaíso está como dejado de lado, como si fuese un espacio ajeno a la ciudad y no se está viendo la importancia que tiene ese territorio. Es necesario un plan de gestión porque es un espacio altamente cambiante que requiere mejora constante"



Andrés Valenzuela



"El Paseo Wheelwright es un espacio público muy valioso para la ciudad. Permite a peatones y usuarios de ciclos transitar y disfrutar de un tramo importante del borde costero, dando la posibilidad de realizar actividades deportivas y recreativas con vistas al mar y la ciudad, con la ventaja de ser un espacio aislado del tráfico vehicular. Además, cumple una función de movilidad, al ser parte de la ruta que conecta Valparaíso y Viña del Mar.

Lo lamentable es que se nota la falta de mantenimiento. Hay equipamiento y estructuras que están dañadas desde hace tiempo y no se han reparado, incluso en el sector cercano a Portales, que fue remodelado recientemente. También hay espacios subutilizados, como la tornamesa y antiguos talleres de ferrocarriles que podrían habilitarse, así como ocurre con el centro de escalada, dando más vida y seguridad al sector."



Pascale Didier



"Para mí, el Paseo Wheelwright es un espacio fundamental para quienes no se mueven en auto o metro. Posee un potencial turístico y escénico excepcional al dar directamente al mar con bajada a la playa. Lo negativo: no es un lugar que esté muy cuidado ni considerado por la ciudadanía. Su acceso está oculto y, tras las marejadas, el sector peatonal quedó en un estado deplorable. Existe una falla de planificación de base; ante futuros fenómenos naturales, el paseo podría no ser viable a largo plazo si los deterioros persisten. Sin embargo, es un lugar necesario para lograr una ciudad a escala humana, con ritmos lentos, permitiendo caminar o cicletear entre Valparaíso y Viña. Lo negativo es que el trayecto después de Portales es muy hostil, siendo la única vía plana disponible para conectar ambas ciudades sin cruzar los cerros."



Camila Kaymalyz



"El paseo Wheelwright es un espacio clave para la conexión entre Valparaíso y Viña del Mar, siendo prácticamente el único tramo continuo y cerrado que permite desplazarse en patines y otros ciclos entre ambas ciudades, además de estar emplazado en un entorno privilegiado del borde costero. Sin embargo, hoy presenta un evidente abandono en su infraestructura, con superficies deterioradas y sectores de conectividad interrumpidos que dificultan su uso seguro. Como patinadora, la calidad del pavimento es fundamental, ya que superficies en mal estado aumentan el riesgo de caídas y limitan el desplazamiento fluido. Resulta necesario mejorar este espacio, considerando una ciclovía más ancha, que permita una convivencia segura y adecuada entre distintos modos de transporte no motorizados."



AMPLIAR LA MIRADA

Macarena Gómez es arquitecta de la Universidad de Valparaíso e integrante de *El Pionero de Valparaíso*. Aporta con su pasión por la ciudad y sus conocimientos técnicos.

MACARENA GÓMEZ ACEVEDO

La discusión sobre el futuro del Paseo Wheelwright no puede limitarse a su estado físico o a la calidad de su diseño urbano. Su deterioro actual refleja un problema de gestión del espacio público y la ausencia de una visión integral del borde costero como infraestructura urbana activa y cotidiana. Más que un problema de diseño, el Wheelwright evidencia la dificultad histórica de Valparaíso para integrar su borde portuario a la vida de la ciudad, especialmente en sectores donde las funciones productivas han ido cambiando sin que emerja un nuevo uso urbano claro.

Havneparken (Copenhague) ilustra la transformación de un puerto en parque urbano. Desde 1984, el proyecto integró infraestructuras industriales obsoletas —similares a las de Valparaíso— como elementos del espacio público. Esta rehabilitación gradual, con equipamientos simples y de gestión activa, eliminó la barrera con el mar, fomentando la apropiación ciudadana mediante usos recreativos cotidianos.

Mirar el Paseo Wheelwright de manera aislada es parte del problema. Valparaíso requiere una macrovisión para el desarrollo de su borde costero, entendiendo que este funciona como un sistema continuo y no como una suma de proyectos independientes. Wheelwright se vincula con otros fragmentos igualmente relevantes, como el proyecto Parque Barón y los espacios del borde sur de la comuna que se extienden hasta Playa Torpederas, a lo largo del eje de Avenida Altamirano, donde existen plazas y áreas públicas frente al mar que, pese a contar con infraestructura básica —e incluso intervenciones recientes como baños públicos—, siguen careciendo de programa, activación y una gestión clara.

Sin esa mirada de conjunto, cada intervención queda desconectada y expuesta al deterioro. Recuperar el borde costero de Valparaíso implica asumirlo como una infraestructura urbana estratégica: un espacio para ser habitado, cuidado y sostenido en el tiempo, más allá de proyectos puntuales o soluciones parciales.

IDEAS PARA EL BORDE COSTERO

Equipamiento

Deportivo, cultural y cafeterías.

Mobiliario Urbano

Bebederos, bancas y sombreaderos.

Servicios higiénicos

Camarines, iluminación y baños públicos.

Áreas verdes con sistemas de riego.

Conclusiones

DE LA OBRA AISLADA A LA VISIÓN INTEGRAL

Si bien los avances en los primeros 580 metros de intervención representan un paso adelante necesario, no pueden quedar como un parche aislado en medio del abandono. La ciudad exige una recuperación total del trazado que devuelva la dignidad a la conexión entre Barón y Portales, evitando que el resto del paseo siga siendo una "zona de sacrificio" urbana

MANTENIMIENTO PREVENTIVO COMO POLÍTICA DE ESTADO

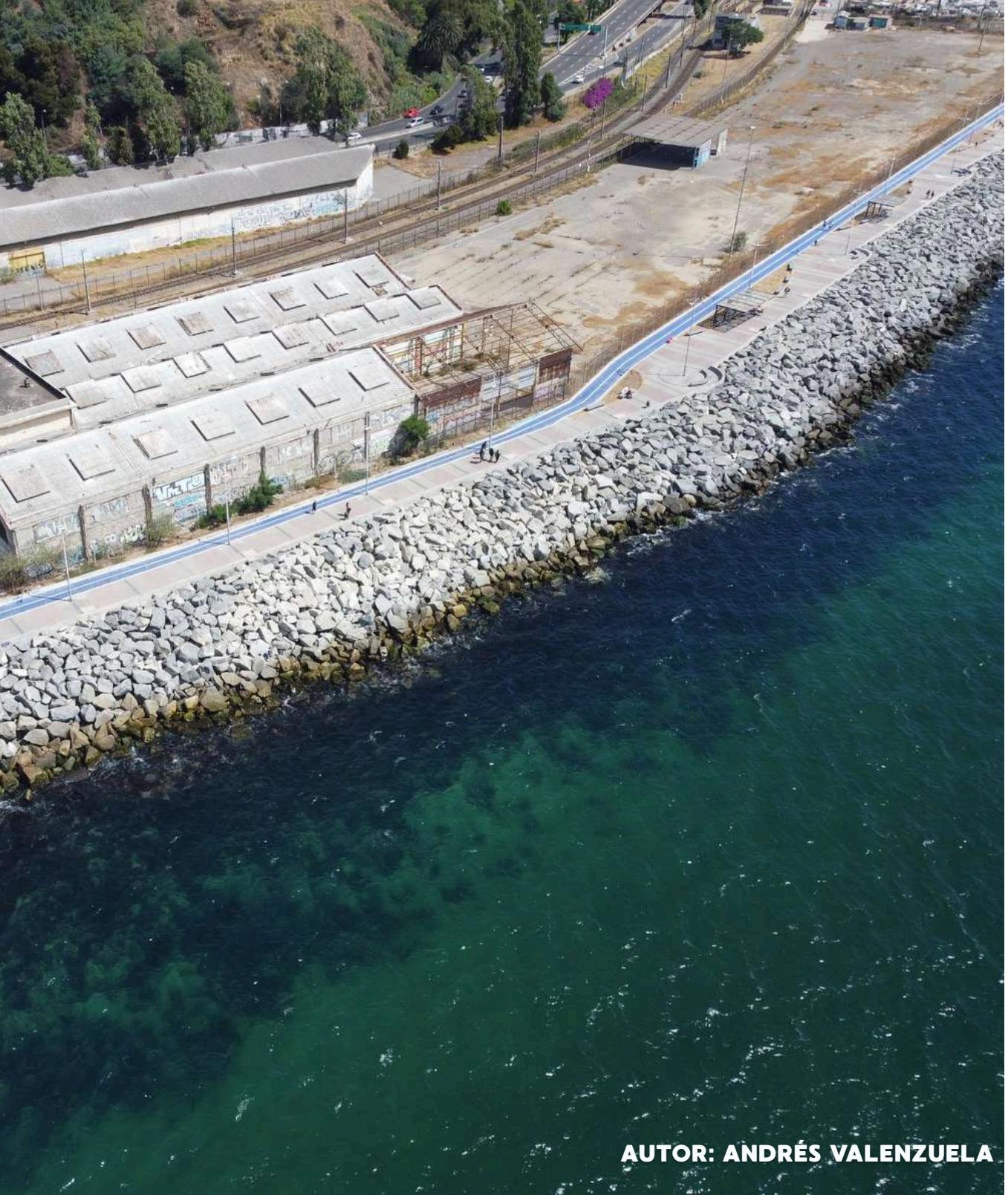
No basta con reconstruir después de cada desastre. Urge implementar una política de mantenimiento que asuma la infraestructura costera como "dañable" y, por ende, sujeta a presupuestos de reparación inmediata. Es imperativo contar con un "fondo comodín" que permita reaccionar en días, y no en años, ante los embates previsibles del mar.

SERVICIOS + INFRAESTRUCTURA

En sus 1.700 metros de extensión, el paseo carece de servicios que aseguren una experiencia de calidad. Es urgente implementar baños con mudadores, quioscos concesionados y bancas con respaldo para adultos mayores. Asimismo, se requieren sombreaderos accesibles para sillas de ruedas y equipamiento de reciclaje. Estas intervenciones elevarían significativamente el estándar del espacio público.

UN NUEVO MODELO DE GESTIÓN

El debate sobre quién debe cuidar este espacio es impostergable. Ante la histórica falta de respuesta municipal —remediada en parte con la intervención del 2025—, surge la necesidad de evaluar si la administración del Paseo Wheelwright debiera integrarse a la nueva entidad que gestionará el Parque Barón. Una administración unificada garantizaría estándares de seguridad, iluminación y limpieza profesionales.



AUTOR: ANDRÉS VALENZUELA



AUTOR: ANDRÉS VALENZUELA





#PorUnPaseoHermosoYSeguro

www.elpionerodv.cl



coordinacionelpionero@gmail.com



elpionerodv



elpionerodevalparaiso



elpionerovalpo