EL MERCURIO
DE VALPARAÍSO

Fecha: 11/05/2025 Audiencia: 33.000 Sección: OPINION
Vpe: $1.554.052 Tirada: 11.000 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: $2.224.625 Difusión: 2.405
Vpe portada: $2.224.625 Ocupación: 69,86%

Opinión

Gonzalo Undurraga
Arquitecto, exdirector Estudio Plan Regulador Valparaíso

¿Cuál Barrio Puerto?

El Barrio Puerto no existe. Dejó de existir hace mucho. No fue culpa del estallido, ni de Hernán Pinto, ni de la dictadura. Pero todo lo anterior agravó una situación que se generó hace décadas con la mecanización del puerto. Ahí se desacopló la actividad portuaria gradualmente del tejido urbano. Fueron las actividades diurnas, como el Banco Alemán de calle Serrano, las ferreterías navales de calle Blanco o los emporios como el Echaurren que comenzaron a ir de salida, mientras que la actividad nocturna, con la bohemia primero y los centros de eventos para la juventud de la conurbación Quilpué - Villa Alemana después, se tomó la noche.

Este "abandono" de la actividad portuaria con su barrio aledaño es un fenómeno conocido en el mundo. En Marsella, el barrio La Joliette sufrió el desacople del puerto y la decadencia material y de su tejido social afectó buena parte del centro de la ciudad hasta bien entrada la década de los noventa. Los edificios colapsaban y el tráfico de droga se transformó en el principal flagelo del Mediterráneo francés. Un alcalde lideró la recuperación. La historia se puede ver en Netflix.

"Cuántas cosas tienen que pasar para que las autoridades hagan lo correcto. El incendio de la manzana de la calle La Matriz no es una tragedia más como tantas".

Ejemplos hay muchos. El punto es preguntarse hasta dónde resiste la obsolescencia urbana de un puerto. Es decir, cuántas cosas tienen que pasar para que las autoridades hagan lo correcto. El incendio en la manzana del sector La Matriz no es una tragedia más como tantas. Es la muerte del último bastión de resistencia frente a la precariedad, el olvido, la pestilencia y abandono de un sector de la sociedad que no tuvo otra posibilidad que refugiarse en una estructura sanitariamente expuesta, en condiciones cercanas a lo infrahumano, proyectando a la vez una imagen de

lucha porfiada, entre patrimonial y rebelde (mientras no aparezca un *royalty* portuario, aquí nos quedamos y aquí moriremos).

Es el modelo de negligencia política más brutal -e invisible tal vez- que se haya visto en nuestro país con relación a todos los atributos, valores excepcionales, paisajísticos e incluso de innovación y negocios que se le han reconocido a un territorio que confundió en su nombre "Barrio Puerto" una vocación histórica de la ciudad con la realidad. La globalización, la automatización, la flexibilidad laboral, la logística portuaria y un gran etcétera no permitieron que una sociedad ya abandonada como la porteña, pudiera visionar una salida, a pesar de contar con una declaratoria Unesco "ejemplo de globalización temprana".

"¿Qué hacer con esa declaratoria frente a un puerto automatizado que le daba la espalda? Pues actuar, comprender el problema, analizar las alternativas, gestionar las soluciones".

¿Qué hacer con esa declaratoria frente a un puerto automatizado que le daba la espalda? Pues actuar, comprender el problema, analizar las alternativas, gestionar las soluciones, salir a buscar apoyo e interpelar al gobierno central para negociar... adivine usted qué... ¡pues un mejor diseño!

Una autoridad local que no tenga un sueño, una imagen clara sobre lo mejor para su ciudad, no puede perseguir ese objetivo. Un *royalty* no tiene forma. No alimenta un debate urbano. Esa es otra discusión. Es una discusión política sobre redistribución de recursos, tan plausible como abstracta. Pero la alerta sanitaria, el "mal vivir" que padecen los pocos habitantes del condenado barrio, los locatarios, la historia de su esplendoroso pasado y, sobre todo, el potencial enorme que tiene (o que tuvo) el sector de La Matriz de Valparaíso, merecían atacar el problema atenazando al puerto y no al Poder Legislativo, permitiendo en todo este tiempo que, al revés, el puerto atenazara a la ciudad durante décadas.

¿Qué ha ocurrido entre tanto? Tras la Ley de Modernización Portuaria, tras el pataleo de un grupo de ciudadanos que testaron su pacto urbano con el liderazgo equivocado y el fallido intento de construir el T2, el puerto reconsideró cómo compensar, mitigar y apoyar esta realidad paralela a su actividad, que es habilitar espacios públicos frente al mar. Pues se agradece, sinceramente. Pero lo que no ocurrió en aquel acuerdo es que la autoridad local que lo firmara definiera los impactos positivos para la ciudad, estableciera el plan de recuperación económica asociado a la nueva versión de un borde costero más poroso, generara lineamientos, agenciara el apoyo de los grupos de interés, mostrara con números e imágenes qué y cómo ganaría la ciudad a partir de una política radical para terminar con esta necrosis. ¿En base a qué? A las actividades comerciales, inmobiliarias, gastronómicas, universitarias, de protección patrimonial y tantas otras que serían beneficiadas por cambios en los flujos de personas producto de una resolución en la disputa espacial entre la ciudad y el puerto. Sobre todo, atacando el problema de fondo: la recuperación social y material del engañosamente llamado Barrio Puerto. Porque cualquier comensal de la plaza Echaurren le diría que un ascensor más no hace la diferencia.

Barrio Puerto: el punto de inflexión debe surgir corrigiendo esta confusión semántica en la nueva relación entre ese barrio y el puerto, de ahí para arriba. Estableciendo diferencias, necesidades y vocaciones de cada uno. Porque ya no existen los barrios puerto. Chancay no tiene uno. Y ninguna autoridad local hasta ahora ha entendido mucho cómo funciona la actividad portuaria. A pesar de las evidencias de abandono, de desaparición y de muerte, ninguno ha sabido cómo se gobierna una ciudad puerto.