

Fecha: 11-03-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso
 Tipo: Columnas de Opinión
 Título: Columnas de Opinión: El famoso T2

Pág.: 20
 Cm2: 626,7
 VPE: \$ 1.507.169

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida



El famoso T2

POR GONZALO UNDURRAGA, ARQUITECTO

La reciente aprobación de la Coeva de la Resolución de Calificación Ambiental del proyecto de ampliación portuaria es un gran logro país. Pocos proyectos llegan a esta instancia, tras un proceso tan prolongado y con tantas pérdidas, en este caso para el Estado. Pero lo importante es que el resultado final expresa un ajuste en que gana el puerto y gana la ciudad.

Gana el puerto porque como ya lo comentan algunos expertos, el “frente único” mejoraría la transferencia de carga, la competitividad y, por tanto, la rentabilidad de la operación. Y mejora la ciudad de manera significativa, no sólo porque el impacto de la nueva iniciativa se reduce a la mitad, sino porque, en perspectiva, el borde costero de Valparaíso proyecta la accesibilidad al mar que mínimamente merece y que en el origen de esta historia habría perdido para siempre.

Veamos. La EPV presentó un plan maestro (2000 D.C.)

que no tenía ninguna conexión “real” con la ciudad. Y es que no había conexión posible. Valparaíso obtiene el 2003 el título UNESCO y el puerto se desancaba de su historia, la del “ejemplo de la globalización temprana”, dándole la espalda a la ciudad con un gran terminal de contenedores al frente del Sitio Patrimonial y un gran centro comercial como mitigación, en Barón. Lo que hoy se nombra en Chile de manera majadera como “la permisología”, en Valparaíso fue un largo proceso de amplia participación ciudadana, con gente de distintas profesiones, orígenes y colores políticos, al principio todos a contrapelo, pero que un momento cuajó. No hay otro caso en Chile en que un proceso así haya generado tanta discusión y debate, logrando más que botar proyectos, hacer crecer, mejorar y permitir, finalmente, cambiar paradigmas para un ganar-ganar, removiendo de pasada el tablero político local, con efectos a nivel país (léase Alcaldía

Ciudadana/FA): claramente, harina de otro costal.

Pero de ese costal surgió el Acuerdo por Valparaíso. Que los actores firmantes no tuvieron nada que ver con el debate ciudadano y técnico de origen, resultó al final ser la llave: el gobierno central y el gobierno regional (FA) valorarían algo que la EPV y el municipio (semilla del FA) supieron hacer: abrir el diálogo. Y el mérito de la empresa y su dirigencia fue reconocer la espesura del debate ciudadano de origen que enfrentaban, iniciado incluso en los cabildos de 1991 y continuado por Ciudadanos por Valparaíso a fines de los noventa, con tipos impecables como Pablo Andueza y José de Nordenflycht -que permitieron a la postre sacar de la escena al mall Barón-; hasta el paroxismo de las interminables reuniones del Pacto Urbano La Matriz, con verdaderos pirqueros del asambleísmo como Rosa Martínez, Daniel Morales y Gonzalo Ilabaca.

Pero, también, el debate técnico y académico que fue configurando propuestas como el proyecto “Venecia” (2012), para luego dar sustento al Parque Barón, con argumentos técnicos sobre la compatibilización entre eficiencia portuaria y economía urbana, dio forma en gran medida al proyecto actual y en el que muchos trabajamos desde distintos frentes.

Mucha agua corrió bajo el puente con el famoso T2. Lamentablemente, Valparaíso entre medio se jibarizó y perdió fuerzas, evidencia de que lo único que puede levantar esta ciudad es una correcta modernización de la actividad portuaria. Y para eso, el gran ausente a nivel técnico, no político en esta historia ha sido el municipio, porque olvidó generar un plan que a partir de incentivos normativos se acople a este “frente único” y a la nueva accesibilidad proyectada al mar, levantando un relato y estudios que lleven a recuperar la inversión en el plan de la ciudad, su

economía y, sobre todo, su orgullo. Nunca estarde, pero una vez ocurrido el hito del “acuerdo” es algo que se ha echado de menos, porque debería ser el argumento de respaldo para el rediseño del borde.

Hoy, un complejo y desjibarizado lenguaje de proyectos varios (las mitigaciones) se atribuyen por las redes, pero lo cierto es lo que ocurrirá en la licitación el 2030 del polígono para la eventual monooperación del puerto. Ese “frente único” que propusimos... ¡el 2012! permitió a la postre que se liberaran espacios de acceso al mar para una ciudad que lo pedía a gritos. Porque a mayor rentabilidad portuaria en un lado, más posibilidades de un malecón por el otro.

En la resolución del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia reside la clave de posibles mejoras a la actual Resolución de Calificación Ambiental. Y en posibles condiciones favorables en ese sentido que imponga el Comité de Minis-

tros en su decisión final.

Así, si bien la firma del Acuerdo por Valparaíso nunca fue vinculante, terminó reflejando de la manera más mañosa la identidad porteña de un proceso que, tal como hace más de 100 años, hizo que Valparaíso reformara su “Plan”, forzando al Estado a construir la actual plataforma portuaria, molo de abrigo incluido.

Sí, es un gran logro de EPV y sus equipos consultores y de quienes lideraron en ese nuevo contexto político las decisiones políticas, pero sobre todo de quienes animaron previamente una discusión virtuosa, técnica, con propuestas que permearon y que están más cerca hoy de la necesidad local que del ideario portuario centralizado que primó en un origen. Un ideario que golpeó tan fuerte que creó otro mucho más complejo y que ahora corresponde desentrañar: el del rol de la alcaldía para una gobernanza futura de la mano del puerto.

CS