LITORALPRESS

Fecha: 25-05-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaíso - Domingo
Tipo: Noticia general
Título: **“La ciudad no puede seguir funcionando desde el diagnóstico o la protesta, porque ahí todo se estanca”**

Pág. : 6
Cm2: 741,8
VPE: $ 1.784.046

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

Alberto Texido, académico FAU Universidad de Chile sobre Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad:

“La ciudad no puede seguir funcionando desde el diagnóstico o la protesta, porque ahí todo se estanca”

Sebastián Casanova Díaz
repostajes@mercuriovalpo.cl

El reciente incendio en el Barrio Puerto de Valparaíso volvió a encender las alertas sobre el deterioro del sitio declarado Patrimonio Mundial por la Unesco en 2003. A más de dos décadas de esa designación, los problemas estructurales persisten: incendios, abandono, derrumbes, ascensores inoperativos, y una desconexión histórica entre la ciudad y su borde costero.

Sobre estos temas conversó con este Diario el arquitecto y académico Alberto Texido Zlatar, profesor titular de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura, quien advierte que las condiciones actuales podrían justificar una declaratoria de riesgo si no se abordan con voluntad política firme y cambios estructurales sostenidos.

- ¿El incendio en Barrio Puerto pone en riesgo la declaratoria de Valparaíso como Patrimonio Mundial por parte de la Unesco?

- Un incendio más no es la señal que pone esa declaración en riesgo. Se están haciendo esfuerzos enormes y sostenidos a través de la Corporación Municipal de Patrimonio para iniciar salvatajes de edificios y espacios públicos, y el foco de alerta debe estar más en las medidas administrativas, en una planificación de largo plazo, en acciones coordinadas y estratégicas, y en la inversión sostenida que en la ocurrencia puntual y aislada de un incendio.

- ¿Cuáles son los factores que podrían llevar a que Valparaíso sea incluido en la lista de Patrimonio en Peligro?

- La pérdida de los atributos que llevaron a Valparaíso al Patrimonio de la Humanidad, los cuales tienen que ver con la globalización temprana, los valores paisajísticos y la lógica del anfiteatro. Lo que ocurre con el T2 aún representa un impacto paisajístico irreversible, el informe Isaza advirtió que la situación portuaria y el Muelle Barón ponían en riesgo esos atributos, y es una alerta que llama a la acción.

- ¿El Estado ha cumplido con las obligaciones adquiridas tras la declaratoria del año 2003?

- La respuesta es relativa. Han existido esfuerzos, sí, pero también una serie de acciones que no dialogan entre sí: se resguarda el sitio Unesco, pero se impulsa una ampliación portuaria de alto impacto, y la institucionalidad más seria que hemos visto ocurrió hace tres años.

- ¿Qué debilidades detecta en la gestión del riesgo de incendios en el sitio patrimonial?

- Antes de que se quemen, los inmuebles están en abandono y sin mantención, y eso tiene que ver con una base económica ausente. Los problemas que tenemos hoy día no son solo de incendios, también hay derrumbes, remoción en masa y quebradas colapsadas.

- ¿Es suficiente el plan piloto financiado por la Unesco para prevenir nuevos siniestros en el casco histórico?

- Es insuficiente si no atacamos la base del problema. En el mundo entero existen policías turísticas y bomberos especializados en patrimonio; eso debería ser parte de una estrategia más amplia y permanente. Por lo que entiendo la Corporación ya está trabajando con bomberos de Valparaíso y ha tenido ciertos niveles de capacitación para la manera de trabajar con estos inmuebles y su resguardo: se están comprando carros más pequeños que puedan pasar por las calles delicadas, generando grifos y zonas de extinción con carros pequeños que puedan estar distribuidos mejor en la zona patrimonial. Hay varias acciones que se están llevando a cabo, pero sí que es insuficiente si no se atacan las causas de fondo, porque los problemas que tenemos hoy día no son solo de incendios, también hay remoción en masa, con quebradas que se inundan, derrumbes de muros de contención que ceden, y el abandono no es una situación medible de hoy hacia adelante, sino que tiene causas estructurales. Si no resolvemos las causas, no resolvemos ni el abandono ni los incendios, el plan piloto puede ser un buen inicio, pero no reemplaza una política pública realmente sostenida.

- ¿Cómo influye el deterioro de los ascensores patrimoniales en la condición actual del sitio Unesco?

- Es un problema de compromisos incumplidos. Llama la atención que llevemos tantos años con dinero invertido sin resultados. Hay cerca de seis mil personas donde podrían vivir veinte mil en la zona plana; tenemos la posibilidad de tener en la primera línea de cerro cerca de 100.000 habitantes, una zona bien equipada, conectada, habitable y estratégica. Si no hay habitantes, los ascensores funcionan solo de día, casi como atracción turística.

- ¿Por qué han fracasado tantas licitaciones para restaurar los ascensores, y qué se podría hacer distinto?

- Faltó un formato de gestión. Se invirtieron recursos sin una estructura clara ni continuidad operativa o visión compartida, hay que generar demanda habitacional en la zona y reactivar la primera línea de cerros, conectándola con el borde costero.

- ¿Qué opinión le merece la propuesta de crear una empresa pública especializada en transporte vertical?

- Podría haber una empresa pública, sí, pero también puede explorarse un modelo concesionado, como ocurre con los teleféricos de Santiago. La clave es la eficiencia operativa, la transparencia institucional y la rendición de cuentas. Una empresa estatal solo se justifica si puede ejecutar obras y operar con continuidad.

- ¿Qué tan responsable es el Ministerio de Obras Públicas en la actual inoperancia de buena parte del sistema de ascensores?

- Tiene responsabilidad, pero también está el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), o Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), y actores privados que debían intervenir en las estaciones. La recuperación requiere una solución multisectorial coordinada, sostenible y con visión integrada. El Ministerio de Obras Públicas es el que se hizo responsable de la recuperación física de los recintos de ascensor, había una responsabilidad basal; pero la operación debía tener vínculo con EFE, contemplaba coordinación con el MTT y consideraba la participación de privados que aportarían inversión en el entorno de las estaciones. El problema es multifactorial y la solución es multisectorial. En esa cadena el MOP tiene una responsabilidad, pero la solución tiene que venir acompañada de otras acciones, donde, por ejemplo, un ascensor transporte personas desde un punto a otro para que se conecten con otro sistema. Sin embargo, no es solamente una solución para peatones, los habitantes de que se desplazan en bicicleta, debiesen tender una red de ciclovías asociadas. Insisto que es un sistema multifactorial el que está fallando y tiene responsabilidades públicas y también del enganche privado.

- ¿Qué cambios estructurales se deben implementar para evitar que Valparaíso pierda su condición de Patrimonio Mundial?

- Primero, ajustar el proyecto portuario para asegurar acceso al mar y reducir su impacto paisajístico. Segundo, activar el borde costero con usos mixtos -turismo, gastronomía, pesca artesanal-; y tercero, repoblar El Almendral con vivienda e integración social. Son procesos encadenados que deben ejecutarse en coordinación efectiva, no se trata de resolver uno y luego el otro, deben activarse en simultáneo. Si hay voluntad política y acuerdos institucionales que sostengan el realmente el proceso.

- ¿La nueva administración municipal muestra señales distintas frente a este problema estructural?

- He visto un nuevo interés por entender la complejidad de la interacción ciudad-puerto. Hoy existe una oportunidad para discutir con más seriedad cuáles son las ventajas y desventajas de cada alternativa de desarrollo portuario, porque en una u otra hay distintas oportunidades de recuperación urbana. Además, hay un tema con que la Corporación creada sigue siendo un ente a fortalecer para entregar el plan director que siempre se ha solicitado y forjar una hoja de ruta que implique la recuperación del Barrio Puerto, la revitalización del polígono Unesco y, en forma más amplia, de toda la ciudad. Eso es un error, porque la Corporación se enfoca únicamente en el sitio patrimonial y la comprensión desde el municipio debe ser la de una entidad que proponga soluciones concretas y más amplias. Entonces tenemos un problema, ya que después de una gestión de ocho años de la alcaldía anterior, su resultado formal es muy poco visible, hubo pocos proyectos y, por lo tanto, hoy día la oportunidad es pasar a la proposición de proyectos que elaboración de discursos. Se necesitan más acuerdos, más diálogo, más proposición; la ciudad no puede seguir funcionando desde el diagnóstico o la protesta, porque ahí todo se estanca. Se necesita una transición hacia una estrategia viable que entienda la lógica patrimonial que articule vivienda.

LA SEGUNDA

DICE QUE EN LA ANTERIOR ADMINISTRACIÓN NO HUBO PROYECTOS.

> *“Hoy existe una oportunidad importante para discutir con más seriedad cuáles son las ventajas y desventajas de cada alternativa de desarrollo portuario (...), hay distintas oportunidades de recuperación urbana”.*