LITORALPRESS

Fecha: 16-07-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaiso
Tipo: Columnas de Opinión
Título: **Columnas de Opinión: Valparaíso: ciudad abierta y puerto compatible**

Pág. : 8
Cm2: 204,4

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

C

Columna

Alberto Texido Zlatar
Arquitecto, Académico U. de Chile, Consejero del CPI.

Valparaíso: ciudad abierta y puerto compatible

Después de décadas de debates y ausencia de inversión, se están presentando importantes avances ante el Consejo de Monumentos Nacionales y la UNESCO, sobre el Sitio Patrimonio Mundial de Valparaíso. Hemos vivido su crisis y deterioro, sus barrios se vaciaron y el vínculo entre la ciudad y el mar está roto. No falta más análisis, sino acciones concretas. Sin obras no hay recuperación, y sin ciudad no hay patrimonio habitado que conservar.

Como sabemos, el problema va más allá de la pérdida física de edificios. La falta de coordinación entre instituciones públicas y privadas compartimentadas: el municipio por un lado, la empresa portuaria por otro, los ministerios y servicios cada uno con su propia agenda, hacen imposible avanzar en proyectos que integren al puerto con la ciudad patrimonial, capaz de co-crear un plan financiado y coordinado que pueda actuar sobre el frente marítimo, que es el atributo de recuperación clave y fundacional de Valparaíso.

Por eso merecen atención algunos hechos, como la equivocación del diseño del Terminal 2 al centro de la bahía y su impacto -como lo han calificado algunos expertos- "inmitigable e irreversible"-, expulsor de otras actividades económicas náuticas y obstáculo para el libre acceso al mar por el pretendido incremento de camiones en Muelle Prat.

Entonces, ¿porqué, existiendo mejores alternativas, aún se persiste en su fraccionamiento, emplazamiento y alto impacto sobre la ciudad?

Un error a evitar en esta contradicción es el del DUOC, el valioso Edificio Cousiño, que después de 30 años de abandono demostró el enorme esfuerzo por revalorizar el patrimonio porteño, pero que al estar frente a la nueva plataforma de carga propuesta arriesga un 40% de depreciación de su tasación comercial.

Cabe señalar que mientras se resuelve la licitación del 2029 para un único operador, surgirá la necesidad de corregir el diseño portuario anterior, que resultó de la lógica ya obsoleta de dos operadores separados, sumando la necesidad de generar nuevos aportes locales permanentes, que sin encarecer la actual operación faciliten la inversión directa en la ciudad.

Pese a estas dificultades, hay avances valiosos en el parque urbano y metropolitano Barón y su entorno, con futuros usos culturales, recreativos y turísticos que reactivarán el Almendral, junto al anunciado muelle de cruceros que debe aportar economía y empleo. Valparaíso necesita volver a ser una ciudad atractiva para vivir, trabajar y visitar, lo que ya no se logró con discursos nostálgicos ni con campañas centradas en quejas. Se logra con un proyecto bien diseñado y voluntad política real. Estamos a tiempo de revertir la decadencia, pero no será posible sin reconstruir la confianza que reconecte a Valparaíso con su borde, base de su identidad portuaria y ciudadana.