



PABLO AL ARCÓN

Pinten las grúas de colores

POR GONZALO ILABACA, CIUDADANO ILUSTRE DE VALPARAÍSO

En el año 2000, luego de una larga decadencia local sumado al olvido de todos los gobiernos de la última mitad del siglo XX, en Valparaíso se abrió una ventana: Lagos en el gobierno, Ottone (y un equipo de porteños detrás), en el segundo piso de la Monea. Por primera vez en décadas había un Plan Valparaíso, donde ganaba la ciudad y ganaba el puerto: sacar los camiones portuarios del plan (el camino de la Pólvora), una cárcel convertida en parque cultural, un ambicioso proyecto ganador de una licitación donde la ciudad en plenitud llegaba al mar en Barón, liderado por Joan Alemany (catalán, experto en usos de frentes costeros, planificación urbana y economía portuaria, impulsor de la renovación de Barcelona) y la declaración del Sitio Patrimonio Mundial (SPM) por la Unesco que volvía a poner a Valparaíso en el mapa global.

El espíritu, la letra y el objetivo del patrimonio mundial es preservarlo, potenciarlo, aumentarlo y traspasarlo a las fu-

turas generaciones, entendiendo al patrimonio no como una nostalgia del pasado, sino como un activo de la memoria colectiva, un capital económico, social y cultural, una forma de comunicarse con el mundo.

Este plan no resultó porque fallaron dos pilares relevantes: al proyecto en Barón (que entre otras cosas soterraba Av. Errázuriz entre Av. Argentina y Av. Francia, eliminaba el nudo Barón y se introducía en el mar con marinas náuticas para cruceros y naves menores), EPV lo redujo a su mínima expresión, en un mall judicializado y rechazado por la Corte Suprema. Hoy, dicho lugar será convertido en un parque cuyo accesos serán subterráneos desde Av. Errázuriz, y que no contempla ninguna infraestructura marítima y del cual todavía no vemos nada. Es decir, no habrá un cambio de paradigma.

Por su parte el Ministerio de Transportes mandató que la expansión portuaria debía hacerse en las mismas aguas abrigadas, algo incompatible con el SPM. El propio Estado torpe-

deando al Estado. El plan perdía toda su sinergia. Ni Lagos, ni Ottone en el segundo piso, ni los porteños, ni las autoridades locales defendieron su propio plan. Hoy se discuten mitigaciones y compensaciones ante un proyecto portuario que "tendrá impacto alto, permanente, irreversible y no mitigable sobre el SPM" como sentenció el Estudio de Impacto Patrimonial (EIP) de Juan Luis Isaza solicitado por la propia Unesco.

El SPM tiene 25 hectáreas protegidas por leyes chilenas y acuerdos internacionales. Sólo hay dos cerros (Concepción y Alegre) de los 43 cerros del anfiteatro en ese polígono, y es frente a esos cerros donde se pretende hacer la ampliación portuaria, justamente el mejor conservado de este patrimonio, donde más recursos públicos y privados se han invertido, todos ellos cumpliendo estrictas normas patrimoniales, pero incentivados y gatillado justamente por estar dentro de ese SPM.

Ante el congelamiento de

su Resolución de Calificación Ambiental (RCA) por el tribunal Ambiental, hoy la EPV propone un nuevo T2 (la mitad del original) en el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), pero la mitad que queda se sitúa nuevamente frente al edificio Duoc Cousiño (Monumento Histórico) y a los únicos cerros del SPM (Concepción y Alegre) que los dejaría detrás de un sitio industrial portuario provocándole por la concentración de grúas un impacto incluso mayor que el anterior proyecto T2. Peor aún, se trata de un puerto menor, para una sola nave con 430 mts. de muelle cuando los puertos modernos para ser eficientes y competitivos necesitan al menos 1.200 mts. lineales continuos. Se trata de un puerto que sólo tendrá capacidad para transportar 332.000 contenedores/año. Es decir, la sexta parte del objetivo de la EPV que es pasar de 1 millón a 2 millones contenedores/año. Un puerto que concentrará 5 grúas de más de 100 mts. de altura frente a dos cerros protegidos que están bajo

la cota 100, impactando su máximo atributo como es la vista y cercanía al mar de ese paisaje urbano histórico único, especialmente a sus miradores emblemáticos: Yugoslavo, Gervasoni y Atkinson que están a 45-50 mts. sobre el nivel del mar, donde se puede admirar hasta la cordillera de Los Andes, el ancho de Chile. Un daño visual que implica a su vez un daño a la plusvalía de las viviendas, al valor del recorrido por sus calles icónicas como Templeman, Papudo, Dimallow, Miramar, Lautaro Rozas, San Enrique, Galos, poniendo en serio riesgo económico a los inversionistas que apostaron por la renovación en dicho SPM, generando una oferta hotelera, gastronómica y cultural diversa y de calidad y quienes ya han tenido una difícil continuidad post pandemia y estallido social. Sumarle a todo esto el ruido 24/7 de la actividad portuaria que sube por los cerros como en una concha acústica, dificultando el descanso de los porteños y huéspedes. No hay mitigaciones ni compen-

saciones por parte de EPV para ese sector del SPM, ni sabemos qué daños podrían provocar esa acumulación de contenedores ante un tsunami ni qué daños podría inferir un virtual accidente de cargas peligrosas en dicho sector situado en el tramo más angosto del plan. Es decir, se le ofrece a Valparaíso un puerto menor, el más barato para el Estado, con el máximo impacto negativo sobre su patrimonio mejor conservado. Una total contradicción.

Ante el traspás de su RCA, la EPV abrió el diálogo ciudad puerto (Valparaíso Dialoga) y logró un Acuerdo por Valparaíso firmado por el gobernador Mundaca, el alcalde Sharp, en el muelle Barón, ante la presencia del Presidente Boric. Toda una generación de defensores del descentralismo firmando un acuerdo donde está el compromiso de que "la Ampliación Portuaria deberá cumplir con los estándares patrimoniales que el Estado de Chile ha suscrito ante la Unesco", algo imposible (al menos en los dos proyectos T2 presentados) si no hay nuevas aguas abrigadas, porque el casco histórico no se puede mover de lugar pero el puerto sí. ¿Ignorancia, indolencia, mala fe? ¿Qué firmaron entonces? Lo que realmente firmaron fue justamente potenciar el centralismo, las metas del Ministerio de Transportes y la decisión desde Santiago que el Estado no invertiría en aguas abrigadas en Valparaíso, pero sí en San Antonio.

Este es un asunto de dimensiones, pero los firmantes del Acuerdo por Valparaíso no lo dimensionan, es un asunto de urbanismo pero no es ése "su fuerte", es un asunto de patrimonio, pero o lo desprecian o no están ahí los votos, es un asunto de visión de futuro, pero ellos están sobrepasados por la contingencia. ¿Y cuál es el futuro de Valparaíso entonces? "Pinten las grúas de colores, vendan helados" - nos dicen desde Santiago. Por mucho que EPV esté en un proceso de diseño de los 11 kms. de la zona costera, en el tema patrimonio vs. puerto esa respuesta sigue siendo irónica y dramáticamente vigente. Cumpliremos 25 años tropezando con la misma piedra, sin cumplir las leyes chilenas ni los compromisos con la Unesco, pero ellos nos dicen que están trabajando para el Valparaíso de los 500 años en el 2036. **CS**