

Sr. Director

En respuesta a la carta del Gerente General de EPV publicada en su medio en Febrero pasado, y ad portas al cierre de licitación del Terminal 2 de Valparaíso; expongo los puntos que inspiran mi participación en este diálogo, en un intento honesto por lograr condiciones apropiadas para un debate pendiente, que no pretende limitar la necesaria expansión portuaria, sino evitar equivocaciones que resultarán irreparables y lograr el mejor proyecto posible para la Ciudad-Puerto.

Citando el Plan EPV auto-calificado como "sustentable", cabe recordar que la definición "sustentabilidad" implica el reconocimiento de a lo menos: factibilidad económico-productiva; minimización de impactos en el medioambiente natural y construido e inclusión de la ciudadanía en los procesos de diseño, implementación y operación. Sin embargo, las bases de licitación han establecido un polígono inflexible; la ausencia de instancias participativas abiertas y una sorprendente declaración de que un Estudio de Impacto Ambiental solucionará los potenciales problemas del proyecto "después de adjudicado", ¿Cómo puede plantearse entonces, que el Plan EPV "responde a las expectativas de la comunidad"?

Es así, que un plan de 15 años de desarrollo, con interesantes lineamientos en su origen (hoy desdibujados y sin liderazgo político), carece de madurez auto-validante, convirtiéndose en un proyecto obsoleto que refleja el subdesarrollo de antaño, mono-disciplinar y excluyente. Como dijera Cristian Warken por este medio: "Estamos llenos de horrores urbanos que no violaron ninguna ley ni reglamento, pero cuyo impacto es brutal" (Muelle Barón). Es sobre esto donde se funda la válida exigencia de evitar la construcción de un nuevo arrepentimiento.

Mientras termina de redactarse la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano en el Palacio de La Moneda y al tiempo que la OCDE anuncia nuestro triste record mundial en segregación urbana, la ciudad sigue ausente en los argumentos para comprender los impactos del proyecto. Pese a que EPV manifiesta una "permanente

disposición al diálogo", se han cerrado públicamente opciones para otras alternativas.

En definitiva, hacemos un llamado urgente para que se convoque cuanto antes, y sin las presiones inmediatistas, a una Mesa Técnica de Trabajo que junto a los representantes locales incorpore a los entes internacionales y neutrales de las que el Estado forma parte -OECD y UNESCO-. Con el objetivo final de lograr un puerto más eficiente, que reconozca verdaderamente y por el próximo siglo la problemática urbana y patrimonial que le da soporte.

Leopoldo Prat Vargas
Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile
Integrante miembro Comisión Asesora Presidencial
Política Nacional de Desarrollo Urbano PNDU

Sr. Director

En respuesta a la carta del Gerente General de EPV publicada en su medio en Febrero pasado, y ad-ports al cierre de licitación del Terminal 2 de Valparaíso; expongo los puntos que inspiran mi participación en este diálogo, en un intento honesto por lograr condiciones apropiadas para un debate pendiente, que no pretende limitar la necesaria expansión portuaria, sino evitar equivocaciones que resultarán irreparables y lograr el mejor proyecto posible para la Ciudad-Puerto.

Citando el Plan EPV auto-calificado como "sustentable", cabe recordar que la definición "sustentabilidad" implica el reconocimiento de a lo menos: factibilidad económico-productiva; minimización de impactos en el medioambiente natural y construido e inclusión de la ciudadanía en los procesos de diseño, implementación y operación. Sin embargo, las bases de licitación han establecido un polígono inflexible; la ausencia de instancias participativas abiertas y una sorprendente declaración de que un Estudio de Impacto Ambiental solucionará los potenciales problemas del proyecto "después de adjudicado", ¿Cómo puede plantearse entonces, que el Plan EPV "responde a las expectativas de la comunidad"?

Es así, que un plan de 15 años de desarrollo, con interesantes lineamientos en su origen (hoy desdibujados y sin liderazgo político), carece de madurez auto-validante, convirtiéndose en un proyecto obsoleto que refleja el subdesarrollo de antaño, mono-disciplinar y excluyente. Como dijera Cristian Warken por este medio: "Estamos llenos de horrores urbanos que no violaron ninguna ley ni reglamento, pero cuyo impacto es brutal" (Muelle Barón). Es sobre esto donde se funda la válida exigencia de evitar la construcción de un nuevo arrepentimiento.

Mientras termina de redactarse la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano en el Palacio de La Moneda y al tiempo que la OCDE anuncia nuestro triste record mundial en segregación urbana, la ciudad sigue ausente en los argumentos para comprender los impactos del proyecto. Pese a que EPV manifiesta una "permanente

disposición al diálogo", se han cerrado públicamente opciones para otras alternativas.

En definitiva, hacemos un llamado urgente para que se convoque cuanto antes, y sin las presiones inmediatistas, a una Mesa Técnica de Trabajo que junto a los representantes locales incorpore a los entes internacionales y neutrales de las que el Estado forma parte -OECD y UNESCO-. Con el objetivo final de lograr un puerto más eficiente, que reconozca verdaderamente y por el próximo siglo la problemática urbana y patrimonial que le da soporte.

Leopoldo Prat Vargas
Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile
Integrante miembro Comisión Asesora Presidencial
Política Nacional de Desarrollo Urbano PNDU