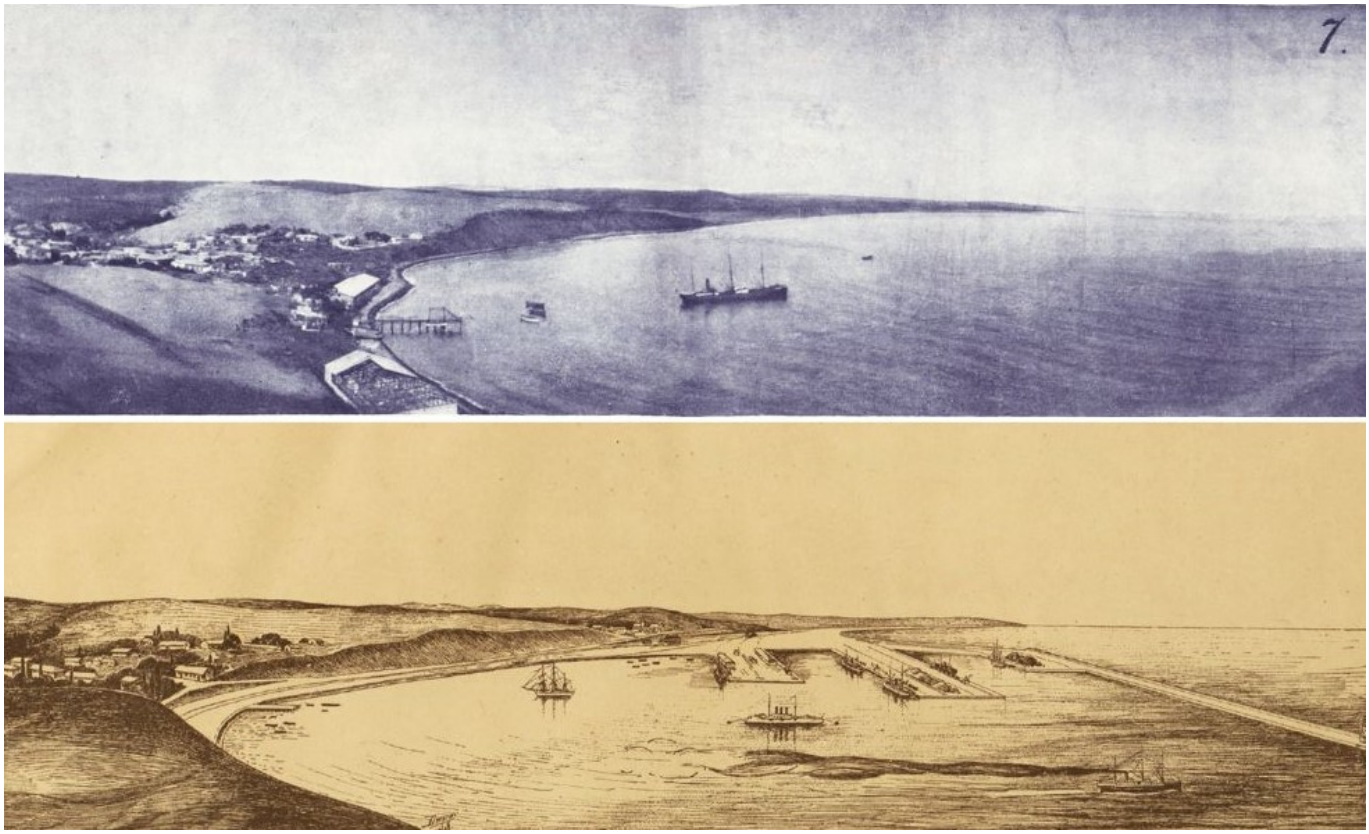
San Antonio, ciudad en tres tiempos

El actual puerto de San Antonio deriva del proyecto original elaborado por los ingenieros Gerardo Van M Broekman y Ramón Salas Edwards en el año 1908. El cual desde el origen se concibe como una obra pública y con una concepción dual entre función portuaria y territorio [1].

En el proyecto destacan las obras marítimas y las “obras de ciudad” que consolidan una propuesta urbana que traza ejes viales principales de la futura ciudad, donde se albergarían los nuevos trabajadores y habitantes del lugar, una intervención de dimensiones y envergaduras equivalentes al tamaño del puerto proyectado.

Primer tiempo. El origen

La construcción del puerto es propiciada por la extensión del ramal del ferrocarril Santiago – Melipilla y luego hasta el puerto y que, construido entre 1903 y 1910, materializa las ventajas de menores distancias hacia la capital y de una topografía menos compleja. Conjunto de factores que posibilitan que, iniciado el siglo XX, San Antonio se transforme en el puerto auxiliar de Valparaíso.



San Antonio e imagen proyectual en 1908.

El escenario previsto, resulta favorable para la capital, al constituirse en su estación marítima terminal, y para las provincias de la zona central de Chile. También al inaugurar el borde costero como nuevo destinado vacacional, abriendo la ruta del tren hasta Cartagena [2]. Las obras del puerto inician en 1912 y el ferrocarril llega a Cartagena el año 1921.

Segundo tiempo. La ciudad de las tres colinas y el puerto a gran escala

Iniciados los años 2000 se evidencia una fuerte asociación Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) con la municipalidad, lo que propicia modificaciones al plan regulador comunal que permitirían la expansión portuaria hasta el límite comunal

sur.

Esta era destaca por la presentación del proyecto “San Antonio, La Ciudad de las Tres Colinas: De la Virgen, de Barrancas y Llolleo”. Año 2000. Elaborado por Borja Huidobro y Asociados a solicitud de EPSA [3].



Puerto San Antonio: propuesta de Borja Huidobro.

La propuesta modela el borde costero inmediato con una serie de torres denominadas Contrafuertes, emplazadas en el talud del cerro Centinela (sector norte). Una explanada de gran envergadura en el sector central y talud adyacente. En la zona central eleva una docena de torres dispuestas como respaldo y atracción logística. En el extremo sur, consolida la oferta programática deportiva y recreativa y la conecta con la desembocadura del rio Maipo y el estero El Sauce, emplazando el Estadio Municipal como motor atractor de un mega parque. Una vía, de las Tres Colinas, describe un eje paralelo que recorre todo el largo de la ciudad generando

una noción de ciudad más ancha. También Inaugura la idea de que las Lagunas u Ojos de Mar serían ambientalmente prescindibles. Una estrategia que tendría un efecto desfavorable recién el 2021 al momento de la evaluación ambiental del proyecto Puerto Exterior.

En 2013, EPSA, presenta un Plan de Obras Urbanas a ejecutar en un horizonte de 22 años y que acompaña a la obra mayor, el Puerto a Gran Escala (PGA). Propone la transformación del borde Costero Norte en un espacio público abierto y un área en la desembocadura del rio Maipo denominada Parque de la biodiversidad.

En una estrategia persistente y exitosa, EPSA logra poner en el escenario nacional la idea de que San Antonio es el mejor lugar para construir el mega puerto, ganando allí una batalla al puerto de Valparaíso (EPV). Ya que en enero de 2017, la presidenta Bachelet señaló "*el futuro puerto de gran escala para la macro zona central, será acá en San Antonio*".

En 2020, se presenta al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) el proyecto Puerto Exterior (PE), un nuevo nombre que intenta, quizá, minimizar las compensaciones y mitigaciones por su real impacto en el territorio. Aun así, la estrategia no ayudó a disimular el interés que convocó en la ciudadanía que aportó a las más de 3.000 observaciones que tuvo la presentación, criticando el proceso de construcción y la operación futura del puerto. El aspecto más notorio de la propuesta es que plantea eliminar las Lagunas u Ojos de Mar, componentes urbanos de alto valor ambiental.



El Puerto San Antonio a Gran Escala. (Elaboración: Gustavo Ávila González).

Tercer tiempo. Los consejos de coordinación y los proyectos posibles

El inesperado mal resultado del proyecto Puerto Exterior ante el SEA, puede leerse como la ausencia de coordinación y la falta de conexión entre la obra propuesta y la comunidad. En este contexto la Ley N° 19.542 o Ley de Puertos de 1997 [4], entrega una oportunidad de integrar diversos actores, a partir de la creación de los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto que tienen como función "*procurar el desarrollo armónico entre la Ciudad y el Puerto*". En San Antonio el Consejo fue creado en octubre de 2018.

Esta institucionalidad ha tenido un accionar limitado y de escaza presencia a nivel de ideas y propuestas. El proceso es analizado en detalle por Sabah Zrari para la Revista Geográfica de Valparaíso, la que concluye el año 2016 de manera crítica, que "*no basta que los actores realicen actividades de coordinación para que haya gobernanza (...) Sin dispositivos que funcionan de manera efectiva, con resultados tangibles que puedan monitorearse, no se puede hablar de gobernanza de las ciudades puertos*" [5].

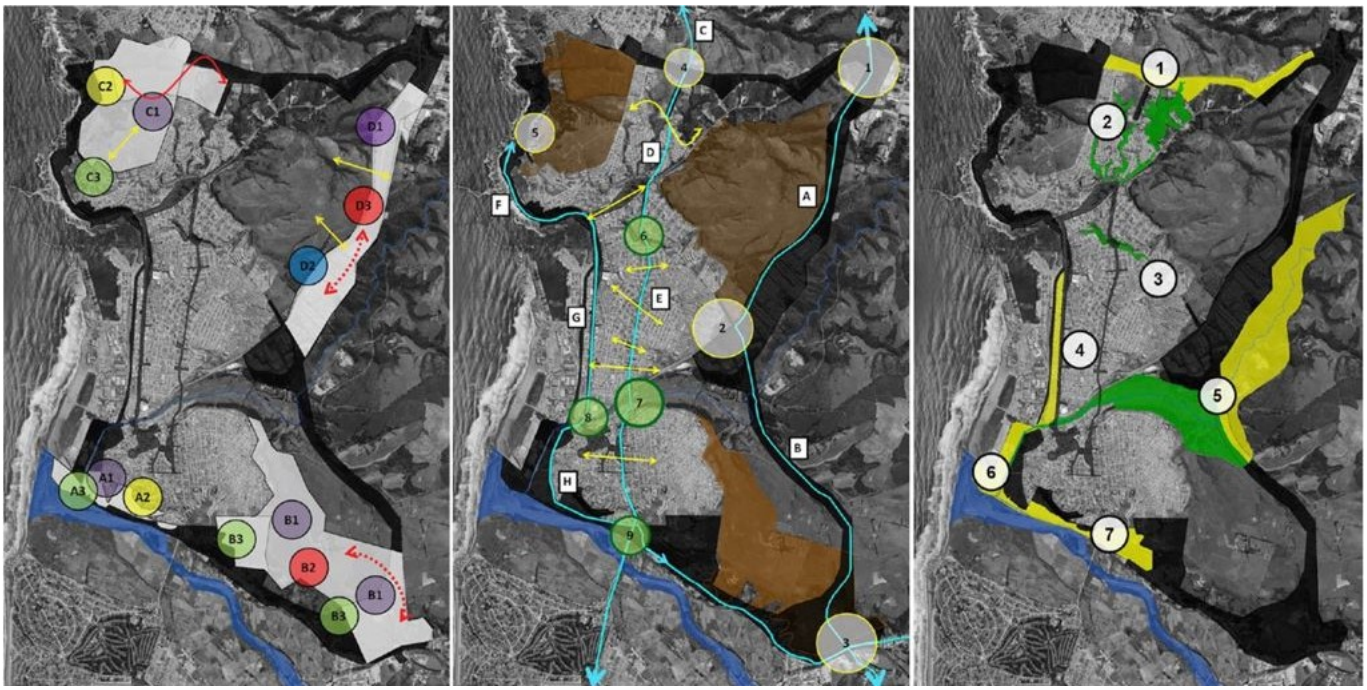
En la misma línea, en 2020, el Informe de la Comisión Especial Investigadora de la Cámara de Diputados del Congreso de Chile [6], en relación con la evaluación de la Ley de Puertos, observa el accionar de estos Consejos, reconociendo que "la relación ciudad y puerto es conflictiva" y que "Los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto son insuficientes para resolver las problemáticas actuales. Por lo que propone mejoras estructurales:

"Aumentar la representatividad de todos los actores claves en la relación Ciudad Puerto y entregarles facultades resolutivas. Generar una visión y planificación de desarrollo armónica de la ciudad-puerto. Incorporar una tasa impositiva que se recaude a partir de las actividades y servicio marítimo portuarios, y cuyos fondos sean redistribuidos en beneficio de los municipios de las ciudades donde se encuentran ubicados. Incorporar un representante de la Municipalidad en el Directorio de la Empresa Portuaria. Autorizar a las empresas portuarias para que puedan invertir fuera de las áreas que gestionan para conseguir desarrollar la ciudad y la cadena logística. La tributación de las patentes comerciales de las empresas portuarias (concesionarios y operadores) debería realizarse en el municipio donde tienen la faena".

Este conjunto da cuenta de un escenario complejo que requiere modificaciones legales urgentes y voluntades de gran aliento antes de pretender alguna obra en el territorio comunal.

Por eso, y ante la ausencia de una gobernanza activa y eficiente, surge una propuesta de mediano y largo plazo en el Magister Gestión de Proyectos Urbano Regionales de la Universidad Viña del Mar, Chile. Ahí, Francisco Silva y Patricia Flores elaboraron un diagnóstico en donde preguntan sobre *la capacidad de la ciudad de sostenerse favorablemente ante "la llegada" del Gran Puerto y sobre cuáles son las fricciones que existen entre la ciudad-la industria-el puerto sobre las*

áreas de crecimiento, conectividad y áreas de valor ecológico [7].

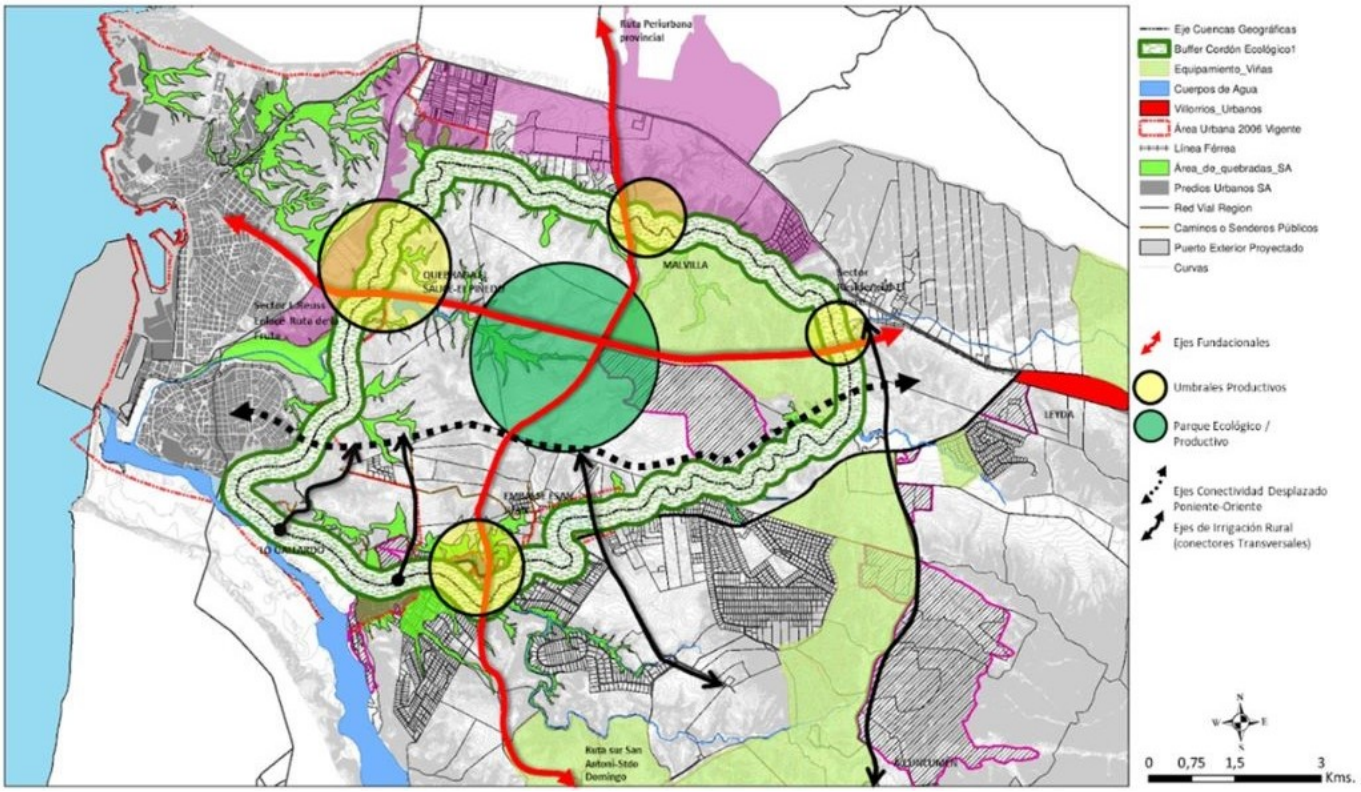


Puerto San Antonio: propuesta de Francisco Silva y Patricia Flores.

Y algunas respuestas que surgen indican que, "*en el territorio de San Antonio, se identifica una falta de promoción y coordinación de los diversos actores público-privados, organizaciones sociales, personas e instituciones influyentes en el territorio, a fin de relevar la importancia que cada uno de ellos tiene en la conformación de la ciudad. Existe también, una discontinuidad territorial en las partes altas y bajas de la ciudad, de mucha irregularidad geográfica, que determinan una forma de crecimiento y localización de zonas residenciales dispersas y desarticuladas entre ellas, agudizando la dependencia transversal hacia los centros urbanos. Existe un alto predominio de la actividad portuaria e industrial en la base económica. Acusando de una deficitaria competitividad de la ciudad*".

Ante esto, proponen "*Consolidar el desarrollo de la ciudad en dos escalas de integración: La interna referida a la habitabilidad de la ciudad y la externa relacionada con el territorio y la conurbación*".

La estrategia en términos urbanos se concentra en generar inversión en infraestructura de conectividad, zonas mixtas de equipamiento comunal y nuevas viviendas. Y con ello devolver su posición privilegiada al habitante y su cercanía a los centros urbanos, históricos, cargados de identidad institucional, comercial. Integrando armoniosamente la actividad portuaria, como símbolo de la actividad diaria y económica de la ciudad, pero no hegemónica. También reconoce que las tendencias de crecimiento y expectativas de desarrollo industrial, institucional, y paisajístico del territorio deben ampliarse a una escala mayor [8] al valle interior y al litoral costero.



Territorio Periurbano de San Antonio. Propuesta de Francisco Silva.

Final

En el origen, el proyecto público del puerto tuvo una consideración con el territorio que lo albergaba. Esta condición ha ido privilegiando el accionar del puerto como único actor modelador de la ciudad en términos económicos y de infraestructura. Así, las visiones posteriores fueron minimizando su compromiso con la urbe, situándola en un rol de mero soporte, y postergando las necesidades de los habitantes.

Un plan que augure una ciudad a gran escala debe abordar aquellos lineamientos estratégicos que asuman grandes obras urbanas, evitando que la ciudad se transforme en una zona de nulos beneficios para sus habitantes, sacrificando sus componentes potenciales vigentes y futuros. La demanda urbana es tender a procesos complementarios que pudieran verse favorecidos y financiados mediante una legislación que permita focalizar en la propia ciudad los recaudos tributarios que el puerto genere.

Finalmente, un Plan debiera ser entendido, tal como en el origen, como un proyecto de estado concebido en el Gobierno Local junto al Consejo de Coordinación Ciudad Puerto, materializando el cambio de paradigma que permita una compresión articulada de todos los sistemas territoriales.

IMAGEN INICIAL | *Puerto San Antonio: propuesta de Gerardo Van M Broekman.*



Notas

[1] Puerto de San Antonio: Texto y Atlas del proyecto / Gerardo Van M. Broekman. [Santiago,Chile], Imprenta y Litografía Barcelona, 1908. 72, [18] páginas: ilustraciones; 34 cm+1 atlas ([41] hojas; 61 cm).

http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:311967/

[2] Pacífico magazine. Santiago: Zig-Zag, 1913-1921. 18 v., N° 26, (feb. 1915), p. 153-159. http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-85512.html/

[3] San Antonio. La Ciudad de las tres colinas: “De la Virgen, de Barrancas y Llolleo”, Santiago, Chile / 2000. ARCHITECTS: Borja Huidobro + A4 Sebastián di Girolamo – Cristián Valdivieso – Germán Zegers. https://atelier4architects.cl/#projects/

[4] Ley 19542 Moderniza El Sector Portuario Estatal. Ministerio De Transportes Y Telecomunicaciones; Subsecretaria De Transportes. Articulo 50, letra d). https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=82866&idParte=0/

[5] Los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto: ¿Un Instrumento de gobernanza territorial? Sabah Zrari, Revista geográfica Valparaiso (En línea) Nº 53 / 2016 ISSN 0718 – 9877 [92. – 105.] http://www.revistageografica.cl/index.php/revgeo/article/view/6/6/

[6] Informe de la Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los Órganos de la Administración del Estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la Ley N°19.542, que moderniza el sector portuario estatal (CEI 21). Enero 2020. https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=52996&prmTipo=INFORME_COMISION/

[7] Plan Estratégico San Antonio. Una gran ciudad para un gran puerto. Patricia Flores Valdés. Francisco Silva Rodríguez. Magister en Gestión de Proyectos Urbano Regionales. Prof. Gustavo Ávila G., Marcelo Ruiz F., Rodrigo Torreblanca C. Escuela de Arquitectura y Diseño. Universidad Viña del Mar. Diseño editorial Eadlab. © de los textos e imágenes: sus autores. © de la edición: Escuela de Arquitectura y Diseño, Universidad Viña del Mar, Marzo 2019.

[8] Territorio Periurbano y los impactos socioambientales en las áreas de expansión urbana. Plan estratégico para el ordenamiento territorial en el periurbano de la comuna de San Antonio, Chile. Trabajo de Grado para optar al grado de Magister en Gestión de Proyectos Urbano Regionales. Francisco José Silva Rodríguez, Arquitecto. Profesores Guías: Gustavo Ávila G., Marcelo Ruiz F., Rodrigo Torreblanca C. Escuela de Arquitectura y Diseño, Universidad Viña del Mar, Chile. Noviembre 2019.