



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE SOCIOLOGÍA
CARRERA DE SOCIOLOGÍA**

“Transformación del borde costero de la ciudad de San Antonio mediante el programa implementado por el Estado chileno, en el marco del modelo económico del país desde 1990 hasta el 2020”

Memoria de Grado para optar al Grado de Licenciado en Sociología y
Título Profesional de Sociólogo

David Esteban Montero Quiroz
Diego Ramón Vergara Palomino

Profesor Guía:
Jorge Vergara Vidal

Abril, 2021

Agradecimientos

De Diego:

Primero que todo, agradezco a mi familia por su apoyo y amor, además de la confianza depositada en mí; a mis papás Gloria y Juan, a mis hermanos Valentina y Leandro: y al resto de mi familia, a mis abuelas Carmen y Orfelina; a mis abuelos José y Julio (Q.E.P.D); a mis tíos Gladys y Juan; y a mi prima macarena.

Además, agradecer a Hugo Santibáñez, quién nos posibilitó los contactos para las entrevistas, así como también a mi primo Iván y mi tía Marisol por lo mismo.

De David:

Quiero agradecer a mi familia, a mi polola, y todos quienes me ayudaron en este largo proceso, desde el amor y apoyo que me han dado desde el día uno que entré a la Universidad además de la confianza que han depositado en mi persona tanto para sacar este gran proyecto adelante como para crecer como profesional y especialmente como persona.

Resumen

La presente investigación plantea la problemática del uso del borde costero en San Antonio de Chile con respecto a los cambios programáticos que han ocurrido en el durante los últimos treinta años, desde el retorno a la democracia hasta el día de hoy. Entendiendo que todo borde costero es particular en su desarrollo, y más si es un borde costero portuario, hay causas que inciden directamente en como este se ha relacionado con la ciudad, por lo cual se ha propuesto la identificación de estas variables que permitan dar cuenta de la lógica programática del borde costero por medio de entrevistas especializadas a colectividades que han hecho uso de el, observación de campo y análisis de documentos.

Las conclusiones apuntan a una clara relación entre el modelo económico que el país siguió, luego de la vuelta a la democracia, y su desarrollo portuario, moldeado por una fuerte centralización del país que ha hecho que la calidad de vida de la ciudad de San Antonio empeore por las grandes externalidades negativas que deja el puerto sumado a la poca diversificación económica local y a pérdida de la identidad de la comunidad con el borde costero.

Palabras claves: Borde costero, Estado centralizado, modernización comercial, expansión portuaria.

Índice de contenidos

Introducción	6
I. Planteamiento del problema	8
1.1. Fundamentación	8
1.2. Pregunta de investigación	10
II. Objetivos	11
2.2. Objetivo general	11
2.3. Objetivos específicos	11
2.4. Supuestos de la Investigación	11
III. Relevancias y Justificación	12
3.1. Relevancia práctica y social.	12
3.2. Justificación	12
IV. Consideraciones teóricas	14
4.1. ¿Qué es borde costero?	14
4.1.1. Dimensiones de los bordes costeros	14
4.1.2. Enfoques generales de los bordes costeros y la MIZC	18
4.1.3. Algunos tipos de bordes costeros	21
4.1.4. La función integradora de los bordes costeros en la vinculación entre la tierra y el mar	22
4.2. ¿Dónde empieza la ciudad y dónde empieza el borde costero?	23
4.2.1. Ciudad, borde costero y puerto.	23
4.2.2. Conflicto entre diferentes programas en los bordes costeros.	27
4.2.3. Disociación borde costero / ciudad / puerto, y la desvinculación de los ciudadanos con el mar.	28
V Marco Metodológico	33
5.1. Tipo de estudio	33
5.2. Tipo de diseño	33
5.3. Universo y muestra	33
5.4. Técnica de producción de datos.	34
5.4.1. Entrevista especializada o a elites.	34
5.4.2. Análisis documental	35
5.4.3. Observación de campo	36
5.5. Técnica de análisis de datos.	37
5.5.1. Análisis de discurso	37
5.6. Calidad del diseño	37

VI. Revisión de antecedentes	39
6.1 Antecedentes geográficos, económicos y sociales	39
6.2. Antecedentes históricos	40
6.3. Antecedentes de la protección ambiental en San Antonio.	47
VII. Análisis y resultados	48
7.1. El borde costero de San Antonio desde sus inicios	48
7.1.1. Las transformaciones del borde costero por la acción humana y los fenómenos naturales	49
7.1.2 La construcción de la línea del ferrocarril en San Antonio	50
7.1.3 Construcción del puerto nuevo de San Antonio	52
7.1.4 Modernización urbana: construcción del paseo Bellamar	53
7.1.5. El puerto, y su relación con la ciudad hasta la década del noventa	53
7.2 Programas y transformación del borde costero	56
7.2.1. Actores y colectividades sociales	56
7.2.2. Terremotos y transformación del borde costero de San Antonio	78
7.3. La desaparición del borde costero de San Antonio y sus conflictos con el puerto y la ciudad	79
7.3.1 San Antonio y su enfoque principal en: ¿La ciudad, el puerto o el borde costero?	79
7.3.2 Falta de áreas verdes, y zonas de esparcimiento en la ciudad de San Antonio	89
7.3.3 Accesibilidad al borde costero de San Antonio	90
7.3.4 Conflicto socioambiental	94
7.4. El borde costero de San Antonio como una frontera entre la ciudad y el puerto.	104
VIII Conclusión	107
8.1. Colectividades, actores, y los conflictos en el borde costero por los programas impuestos en los últimos treinta años.	107
8.2. El borde costero de San Antonio: Espacios sociales en Intercambio y conflictos	110
8.3. Las tres variables fundamentales del cambio programático en el borde costero: La modernización comercial, el Estado centralizado y la expansión portuaria.	112
IX Bibliografía	117
X Anexos	121

Siglas

- **DFL:** Decreto con Fuerza de Ley
- **EFE:** Empresa de los Ferrocarriles del Estado
- **EPSA:** Empresa Portuaria de San Antonio
- **MIZC:** Manejo Integrado de Zonas Costeras
- **STI:** San Antonio Terminal Internacional
- **ZET:** Zona de esparcimiento y turismo
- **ZEU:** Zona de Extensión Urbana
- **ZR:** Zona Residencial

Introducción

Los bordes costeros siempre han sido de mucha importancia para la humanidad. Tanto los que colindaban con agua dulce, necesaria para la supervivencia de los individuos, como para los que lo hacen con agua salada. En estos bordes costeros terminaron asentándose puertos que servían para una red de comunicaciones e intercambio comercial entre civilizaciones. Esta situación no es diferente a la actual, aunque se ha vuelto exponencial, a una escala nunca vista en la historia de la humanidad. Hoy en día, la situación de los bordes costeros se encuentra en una problemática entre las ciudades y puertos, en el caso de que los haya. Y entre los intereses de la comunidad o el “bien nacional” propiciados por un Estado centralizado.

San Antonio es una ciudad con borde costero, donde también hay un puerto, el cual ha estado desde casi los mismos comienzos de la historia de la comunidad sanantonina en este territorio. Su historia durante todo el siglo XX, y en específico en los últimos treinta años ha sido de una disputa constante entre la comunidad local y la expansión portuaria, y los cambios programáticos, en otras palabras, los programas impuestos en su borde costero.

Para investigar esta cuestión, se buscarán las variables de este cambio programático, en el primer capítulo se expondrá el planteamiento del problema y la pregunta de investigación donde se darán los alcances de la investigación, en el segundo capítulo se mostrarán los objetivos de la investigación. En el tercer capítulo de esta primera parte de la investigación se mostrarán las relevancias de esta.

En la segunda parte de la investigación, en el cuarto capítulo se expondrá las consideraciones teóricas de esta. Enfocado en lo que es un borde costero, los alcances de su definición, la relación ciudad, borde costero y puerto, y la transformación de identidad local que a veces se produce por la poca integración entre la comunidad local, su borde costero y el puerto. En el quinto capítulo se encuentra el marco metodológico, en el cual en esta investigación consistió en cuatro entrevistas a expertos, un análisis documental de libros y artículos sobre la historia de San Antonio, además de un trabajo de observación de campo del borde costero. En el sexto capítulo se encuentran los antecedentes de esta investigación, tanto históricos como sociales, desde los primeros usos que se saben del borde costero desde la conquista española hasta finales del siglo XX.

En la tercera parte de esta investigación, en el séptimo capítulo se expondrá el análisis y los resultados de esta investigación. En el capítulo uno del análisis se mostrará la historia, y los cambios programáticos sobre el borde costero hasta finales de la década del ochenta, pasando por la construcción de la línea y estación del ferrocarril, la primera gran expansión del puerto a principios del siglo XX, la construcción del paseo Bellamar en los años treinta, la eliminación de playas, el deterioro de la industria pesquera, y más. En el capítulo dos del análisis se referirá a los actores y colectividades que han hecho uso del borde costero en estos últimos treinta años. En el capítulo tres del análisis se concentrará en los conflictos generados entre los actores y colectividades por el uso del borde costero en estos últimos treinta años. Conflictos como el del acceso al borde costero, la contaminación del mismo, y la destrucción del ambiente natural como con el Humedal Ojos del Mar. En el cuarto capítulo del análisis, estará centrado en considerar al borde costero de San Antonio como una frontera de conflicto, pero también de posible integración entre los actores y colectividades que hacen uso de él. Finalmente, en el octavo capítulo de esta investigación estará la conclusión que se enfocará en las variables que dieron cuenta del cambio programático.

I. Planteamiento del problema

1.1. Fundamentación

Los cambios programáticos en los bordes costeros son una problemática interesante para investigar, ya que en ellos influyen cuestiones de poder que no siempre son vistas a simple vista. Estos cambios responden a intereses de un determinado sector de la sociedad que presiona por dichos cambios, o que se profundice en el programa actual sobre dicho borde costero, pero que puede encontrar resistencia local, lo cual desencadena una serie de conflictos. En este sentido parece interesante investigar los cambios programáticos, y la transformación del borde costero de San Antonio.

La problemática a investigar son los cambios programáticos que se le han dado en los últimos treinta años al borde costero de San Antonio, Chile. Estos cambios programáticos han estado influenciados por diferentes actores y colectividades, el Estado, el gobierno municipal de San Antonio, el puerto, los pesqueros, y la comunidad en general. Donde esta última es representada por agrupaciones en específico que le han dado diferentes usos al borde costero.

El contexto del cambio programático se produce en una transformación del sistema capitalista de acumulación que se comenzó a llevar a cabo a nivel mundial desde la década del setenta, luego de un periodo de constantes crisis económicas del modelo Keynesiano durante la década del sesenta. Chile sirvió de prueba para que el nuevo modelo capitalista se implementara por primera vez. La dictadura instaura en el país un nuevo sistema de acumulación, posterior al golpe de Estado de 1973 contra el gobierno democrático de la Unidad Popular ocasionado por las fuerzas militares del país encabezados por Augusto Pinochet. Algunas de las medidas que se tomaron fue una baja de aranceles a las importaciones para aumentar la circulación de mercancías desde el extranjero, lo que debilitó la industria nacional haciendo que la dictadura privatizara a casi todas las industrias nacionales. La característica principal de acumulación del nuevo sistema estaba basada en la “flexibilización laboral”, cayendo en desposesión de las conquistas laborales conseguidas hasta la época, esta desposesión se basó en una precarización y explotación real del trabajo (Gaudichaud, 2015). También se le dio mayor preponderancia al mercado por sobre todos los demás aspectos de la vida. Lo que hubo fue una reestructuración económica en términos

productivos, desde una relocalización de las industrias hacia la periferia hasta una nueva forma organizacional (más flexible) de las empresas (De Mattos, 2006).

Este nuevo escenario requirió que el rol del Estado quedara subsumido solo a la construcción de un marco jurídico que posibilite la “libertad de mercado”. En este contexto, luego de la vuelta a la democracia, el sistema político se volvió completamente uniforme, profundizando aún más el sistema económico, pues “*La centro-izquierda chilena asumió el lenguaje, la ideología del vencedor. La coalición negó todo su potencial crítico*” (Mayol y Ahumada, 2015, pág. 19).

Entonces, ¿Cómo afectó los cambios de modelo económico de la dictadura, y los que siguieron a la vuelta a la democracia a los cambios programáticos del borde costero de San Antonio? En cierto sentido esto no supuso un gran cambio programático en el borde costero de San Antonio, pero si vino a darle un impulso mayor a la transformación del borde costero. Uno de esos cambios podemos relacionarlos con la mercantilización del uso de los suelos. Los marcos regulatorios existentes fueron modificados para que se invirtiera más en el borde costero, y entregarles mayores concesiones a las inmobiliarias, u otros tipos retails, para que aumentaran su inversión económica allí, provocando una exponencial privatización de espacios que antiguamente eran públicos. En este sentido en San Antonio, se creó un nuevo plan regulador en el año 2006, que permitió la construcción del Mall Arauco San Antonio en el mismo borde costero donde estaba la antigua estación del ferrocarril, y el antiguo paseo Bellamar, que fue remodelado. Ambas eran construcciones históricas de la ciudad. La lógica del crecimiento económico se impuso en el borde costero de San Antonio, para solucionar la problemática de que esta ciudad ha incrementado los niveles de pobreza. Una de las razones acusadas eran la falta de empleos, y el desaprovechamiento de los espacios urbanos. La decadencia en la que habían entrado algunas construcciones históricas de la ciudad como el paseo Bellamar y la estación del ferrocarril, las cuales se habían “dejado a su suerte”, dio la posibilidad de que fueran el objetivo perfecto para que las autoridades decidieran su destrucción, y en su lugar construir el nuevo Mall Arauco San Antonio.

El crecimiento portuario se viene dando en San Antonio desde su primera gran expansión y modernización en 1910. Durante todo el siglo XX, el puerto se ha ido expandiendo por el borde costero de la ciudad, eliminando playas, y obstaculizando el acceso al borde costero de los ciudadanos. Pero esto se profundizó con la modernización financiera producida en el país en los últimos treinta años hasta el punto de que el puerto casi se ha apropiado de todo

el borde costero de la ciudad. Sumado a que actualmente el proyecto de megapuerto, renombrado como puerto exterior, se va a realizar en el borde costero de la ciudad de San Antonio. Debido a la modificación del plan regulador en el 2015, se le entregará al puerto la playa Llolleo, la última de la ciudad, además de entregar concesiones sobre el Humedal Ojos del Mar. La accesibilidad al borde costero de la ciudad por parte de la ciudadanía también es un problema para destacar. Con la expansión portuaria están quedando pocos accesos, y poco borde costero al cual ir.

Hay conflictos ambientales en casi todo el borde costero, por ejemplo, en la zona donde se construyó el Mall Arauco San Antonio, se observa una contaminación visual. La expansión portuaria pone en peligro a la última playa de la ciudad, y al Humedal Ojos del Mar que tiene un gran valor ambiental, por ser una de las pocas áreas verdes de la ciudad, además que sirve como estación de paso de las Aves migratorias que pasan por el lugar.

La viabilidad de esta investigación está dada porque el cambio programático en el borde costero de San Antonio estos últimos treinta años se pudo, y se puede observar a través de observación de campo, con la memoria de los entrevistados, y con trabajo documental.

Entonces cabe preguntarse ¿De qué forma se llegó a la situación del borde costero actual de San Antonio, comparado a los cambios del sistema económico en el modelo chileno? ¿Qué conflictos surgieron a raíz de toda esta problemática? ¿En los últimos 30 años, luego de la vuelta a la democracia hubo un cambio programático del borde costero de San Antonio? ¿Se tomaron en cuenta las necesidades, y la opinión de la comunidad sanantonina en el programa sobre el borde costero? A raíz de todas estas preguntas, surge la pregunta de investigación.

1.2 Pregunta de investigación

¿Qué variables dan cuenta del cambio programático ocurrido en el borde costero de San Antonio en los últimos treinta años?

II. Objetivos

2. 2. Objetivo general

Identificar las variables que dan cuenta del cambio programático ocurrido en el borde costero de San Antonio en los últimos treinta años.

2. 3. Objetivos específicos

1.- Conocer el contexto histórico del borde costero de San Antonio, identificando los principales actores y colectividades que incidieron en su diseño, transformación y ocupación.

2.- Describir los cambios de programas, e identificar las principales colectividades que han hecho uso del borde costero de San Antonio en los últimos treinta años.

3.- Descubrir el programa de los planificadores del borde costero de San Antonio en los últimos treinta años, y conocer cuáles son los conflictos entre los actores que actualmente hacen uso de este.

2. 4. Supuestos de la Investigación

El programa ideado a comienzo del siglo XX para el borde costero cambió por un crecimiento económico. Fue una transformación significativa del borde costero tradicional de la ciudad, teniendo un impacto simbólico y visual debido a que las infraestructuras que estaban allí (el anterior paseo bellamar y la estación del ferrocarril) eran parte del patrimonio histórico de la ciudad, lo que afectó en la pérdida de identidad de los sanantoninos con su ciudad. Las transformaciones del borde costero estuvieron dadas por un crecimiento económico.

III. Relevancias y Justificación

3.1 Relevancia práctica y social.

La relevancia práctica que tiene esta investigación es dar a conocer los diversos puntos de vista de los distintos actores que hacen uso del borde costero sanantonino, enfocándose en el estado actual del borde costero, su accesibilidad y la planificación que se tendrá a futuro de esta, desde plantear el cómo abordar la problemática que podría generar el proyecto de puerto exterior que se piensa construir en San Antonio, como la implicancia que tiene en la actualidad con la ciudadanía que el acceso al borde costero que es difícil y precario, que incluyen por supuesto a los humedales y la playa de Lolleo.

Además, esta investigación podría ayudar a que se pueda generarse una política consensual entre los distintos actores que permita un desarrollo portuario que esté equilibrado con las variables medioambientales, sociales y urbanas que implica que se considere a los habitantes de la ciudad, desde una perspectiva de bienestar tanto social como económica.

Esta investigación tiene una relevancia social, ya que es una investigación que pone en relieve los conflictos que actualmente están vigentes en la ciudad de San Antonio, específicamente en su borde costero. Sobre todo si se toma en consideración la situación actual, con el proyecto puerto exterior y la amenaza que supone para el Humedal Ojos del Mar. Esta investigación puede ayudar a organizaciones pro-ambientalistas que estén en la defensa del humedal. Además muestra un contexto amplio de todo el borde costero de San Antonio, y como ha sido la expansión portuaria de estos últimos treinta años y sus consecuencias, además de lo que supuso la construcción del mall y su contaminación visual del borde costero de la ciudad. Por lo anterior, esta investigación sirve para cualquiera de los actores involucrados en los cambios programáticos del borde costero, y de su transformación estructural, así como a la comunidad en general.

3.2. Justificación

La primera razón de importancia para motivar esta investigación fue la construcción del Mall Arauco San Antonio en el borde costero, este centro comercial vino a tapan la visual del propio borde costero, además de que fue construido donde estaba la antigua estación del

ferrocarril, lo que supuso un daño patrimonial irreversible a la ciudad porteña. Relacionado con esto, también ver las razones del porqué se llegó a un deterioro tan evidente de las construcciones patrimoniales del borde costero.

La segunda razón es la expansión portuaria, motivado por el proyecto de puerto exterior que se anunció en 2017, con el cual se pretende expandir el puerto más grande del país abarcando aún más territorio del borde costero de la ciudad de San Antonio. Esto hizo brotar el interés de ver cómo ha sido históricamente la expansión del puerto de San Antonio, y cómo ha afectado a la comunidad sanantonina, por ejemplo, a su derecho a la accesibilidad al borde costero. También ver como el puerto ha influido en la contaminación del borde costero de San Antonio, incluyendo al Humedal Ojos del Mar.

El conocimiento que se adquiera con esta investigación será beneficioso para poder llevar a cabo un diálogo entre los actores y colectividades involucradas en el conflicto por el borde costero, ya sea, la municipalidad, el Estado, el puerto, las agrupaciones medioambientales y la comunidad en general.

IV. Consideraciones teóricas

4.1. ¿Qué es borde costero?

El borde costero a nivel mundial ha sido un lugar geográfico importante para el ser humano a partir de los diversos usos e intereses que este le emplea. La historia del surgimiento y desarrollo de la civilización humana ha estado ligada a los bordes costeros, ya sea de un río, lago, mar o el gran océano, siempre desde sus inicios las ciudades se asentaron donde tener acceso al agua, por las necesidades básicas de los seres humanos de agua y alimentos.

El fenómeno descrito anteriormente es algo que no es solo cosa del pasado sino también del mundo actual de esta forma la mayoría de los grandes asentamientos humanos están próximos a un borde costero y en especial en Sudamérica, donde sesenta de las setenta y siete ciudades más grandes son costeras. En el caso de Chile, al ser una franja larga y extensa con frontera marítima con más de 4200 km y con 83.850 km (Instituto Nacional de Estadísticas, 2012) de costa entre islas y territorio continental, lo hace ser un país indudablemente costero.

La mayor parte de los asentamientos urbanos que colindan con grandes masas de agua han sido durante muchos años lugares importantes y estratégicos en el desarrollo, tanto de las ciudades locales como a nivel nacional, pues son lugares abiertos a intercambios comerciales, recreación o defensa, lo que hace tener a cada borde costero características especiales y únicas entre sí según su finalidad estratégica.

El borde costero es un concepto difuso, lograr encontrar una definición total del mismo es una tarea complicada, como pasa con la mayoría de los conceptos que estudia la sociología. Entonces cabe preguntarse ¿Qué es un borde costero? Pues para entrar a esta pregunta hay que ver las diversas dimensiones que han señalado lo que entienden como un borde costero.

4.1.1. Dimensiones de los bordes costeros

4.1.1.1. La dimensión espacial - geográfica del borde costero:

Se distinguen dos diferentes subdimensiones para referirse a la “frontera” entre el mar y la tierra, uno llamado zona costera y el otro borde costero del litoral, el primero mencionado:

Se entiende más bien como un concepto científico-técnico, sobre el cual existe un acuerdo general entre los autores, en considerarla “como un espacio geográfico de extensión variable, situado en el contacto entre la litósfera, la hidrósfera y la atmósfera, lo que le otorga características únicas tanto de riqueza como de fragilidad y complejidad” (Abogasi, 2013, págs. 19-20).

La segunda subdimensión de borde costero está definido según la Subsecretaría para las fuerzas Armadas que es “*aquella franja del territorio nacional que comprende los terrenos de playa fiscales, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, conforma una unidad geográfica y física de especial importancia para el desarrollo integral y armónico del país.*” (Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, 1994, pág.5)

Cuando hablamos de borde costero en su dimensión de “terrenos de playas fiscales” dependen del Estado y su legislación. En este sentido son considerados como “bienes de uso público”, “*cuando nos referimos a las playas, bahías, golfos, estrechos, canales interiores o el mar adyacente*” (Abogasi, 2013, pág. 30). Por lo que su utilización no debería nunca estar sujeta a uso privado bajo la legislación chilena.

4.1.1.2. La dimensión ecosistémica del borde costero.

Se entiende que el borde costero es la “*interfase entre la tierra y el mar en donde se verifican los procesos biológicos, hidrográficos, físicos y geológicos, que dan lugar a la existencia de recursos y servicios ambientales beneficiosos para el asentamiento y desarrollo humano.*” (Caracuel , 2010, pág.8).

Desde este punto de vista se ve al borde costero como “*la línea de contacto entre la atmósfera, litósfera e hidrósfera presenta singular importancia y valor medio-ambiental para los equilibrios ecosistémicos (Barragán, 1997; Castro y Morales, 2006).*” (Rodrigo Hidalgo, 2016, pág. 38).

4.1.1.3 Dimensión político-administrativa

Se entiende al borde costero como un sector geográfico que recae en la responsabilidad exclusiva del Ministerio de Defensa nacional para su control, fiscalización y supervigilancia, pues este tiene facultad privativa en:

conceder el uso particular en cualquier forma, de las playas y terrenos de playas fiscales (...); como asimismo la concesión de rocas, fondos de mar, porciones de agua dentro y fuera de las bahías; y también las concesiones en ríos o lagos que sean navegables por buques de más de 100 toneladas, o en los que no siéndolo, siempre que se trate de bienes fiscales, en la extensión en que estén afectados por las mareas, de las playas de unos y otros y de los terrenos fiscales riberaños hasta una distancia de 80 metros medidos desde donde comienza la ribera (Decreto con Fuerza de Ley N°340, 1960)

Existe una falta de normativa y legislación chilena sobre el uso del borde costero. No existe una normativa legal ni reglamentaria que trate específicamente qué instituciones son las encargadas de designar directrices del uso del borde costero, y para qué finalidad pública se usará el mismo, por lo que se otorga amplia discreción a los órganos administrativos intervinientes.

Respecto a los bienes del Estado, otra dimensión conformada por los bienes estrictamente fiscales o patrimoniales, los que a diferencia de los bienes fiscales no tienen una titularidad específica, pues no están asignados a ningún servicio público en particular. Por lo que, podría entenderse que el Estado actúa como propietario de los mismos, en el sentido que puede disponer de ellos, sin perjuicio de las normas constitucionales y administrativas que los regulan. Este sería el caso de los terrenos de playa del borde costero, faja del territorio que en principio no está otorgado a ningún servicio público específico ni destinado a la satisfacción de una finalidad pública concreta (Abogasi, 2013, pág. 31).

Pero en definitiva aunque no existan estas instituciones, es el ministerio de defensa quien ejerce la función de hacer cumplir la legislación chilena respecto al uso del borde costero en el país.

4.1.1.4 La dimensión de uso

Esta dimensión entiende al borde costero como un recurso limitado con una amplia gama de programas posibles, pues es acá donde se proyecta los diversos intereses marítimos, ciudadanos y privados como los puertos. Un concepto bastante ocupado para clasificar el borde costero es el concepto de zonificación:

El proceso de Zonificación se entiende “como la acción que a partir de la Estrategia Regional de Desarrollo con líneas de acción definidas e identificables sobre el territorio, permita asignar a éste los usos, mayoritariamente preferentes y excepcionalmente

exclusivos, que las hacen factible, generando como producto las condiciones favorables a la inversión, proporcionando estabilidad y certeza respecto al uso sustentable de los espacios contenidos en el borde costero regional, en un necesario amplio de potencialidades de desarrollo, y acorde con los intereses regionales, locales, y sectoriales, con el propósito de mejorar las condiciones de vida de toda la comunidad (SUBDERE 2007).” (Gobierno regional de Tarapacá, 2016, pág. 5).

En términos simples zonificar tiene relación con cómo clasificar el borde costero, ver la utilidad del mismo, si se ocupa para zona portuaria, para hacer paseos, playas, parques marinos, etc.

La visión estatal del borde costero (Gobierno regional de Tarapacá, 2016) dice que zonificar los bordes costeros tiene ciertas ventajas:

1. Una orientación para un uso racional y armónico del espacio costero
2. Fortalecimiento de la gobernabilidad regional mediante la implementación de un instrumento de ordenamiento territorial creado bajo ejes participativos y descentralizados.
3. Generación de una articulación multisectorial, que sostienen el enfoque constructivo para la solución de conflictos de interés de usos en el borde costero.
4. Establecer las bases para un Manejo Integrado del Borde Costero Regional

Se ve la totalidad de la zona costera, su posible utilización para la explotación, los riesgos medio ambientales. El estudio de borde costero por parte del Estado está centrado en cómo maximizar su utilidad en diferentes áreas económicas, recreacionales, y en algunos casos sociales. Se destaca el patrimonio natural que necesita protección:

El patrimonio natural en el borde costero está constituido por las reservas marinas, los monumentos naturales, los parques nacionales, los santuarios de la naturaleza y todas aquellas zonas o lugares en que se tiene información suficiente para encaminarla a constituirse una de las anteriores o para integrarla a otro sistema de protección oficial (Gobierno regional de Tarapacá, 2016, pág. 66).

La amplia desregulación, la desposesión de bienes públicos, falta de normativas y leyes en la planificación urbana y en específico en el borde costero *“permite el ingreso de actores privados hacia la especulación en el mercado de los suelos y a la mercantilización de la naturaleza”* (Rodrigo Hidalgo, 2016, pág. 37).

El valor natural que tiene el borde costero genera el interés de las personas por ocuparlo y hacer uso de él, lo que genera una mercantilización de la naturaleza (Rodrigo Hidalgo, 2016). Debido a esta razón en Chile:

Se configura entonces, una urbanización sin ciudad del litoral central de Chile, escasamente planificado, y donde actores sociales históricamente vinculados al territorio, como los residentes permanentes o quienes poseen propiedades de amenidad y ocio desde hace décadas, no tienen incidencia en la toma de decisiones frente a sus comunidades y entorno natural. En este escenario, emergen distintos grupos organizados, que se enfrentan a estos proyectos desde una interesante variedad metodológica de acciones, posiciones e intereses (Rodrigo Hidalgo, 2016, pág. 38).

Los intereses privados para los programas de los bordes costeros abogan por ejemplo a una descentralización del poder central en la toma de decisión del uso del borde costero, pasando a una decisión local y que sea una relación íntegra entre la ciudadanía y los diversos intereses económicos de particulares, garantizando una posible concesión que vaya avanzando hacia una propiedad del suelo con el fin de hacer una política de desarrollo que incentive la inversión y ayude a la economía local y nacional (Cámara Chilena de la Construcción, 2010). De esta forma el interés privado fortalecería su influencia en el uso del espacio en un contexto ligado al comercio y/o consumo, quitando una parte del suelo público.

4.1.2 Enfoques generales de los bordes costeros y la MIZC

Un aspecto para considerar del borde costero es la importancia de la significación social que tiene este como un espacio para la comunidad que vive en el borde costero y en las cercanías:

Más de un tercio de la población mundial vive en las zonas costeras, donde factores económicos y sociales importantes de garantía de vida, juegan un papel fundamental. Sin embargo, estos ecosistemas extremadamente frágiles y complejos han sido expuestos al uso irracional y desmedido del hombre, lo que ha provocado el deterioro social, económico y ambiental que se ha venido experimentando en muchas zonas costeras (Justafré, 2012, pág. 1).

Para Andrade y Castro (1987) la zona costera puede delimitarse a partir de ciertos criterios que vayan en función con la disciplina involucrada en el estudio. Se le puede considerar “*una franja de ancho variable, donde interactúan el mar, la tierra y la atmósfera, determinando un ambiente de interfase en el que se establecen condiciones de equilibrio precario y ocurren*

procesos dinámicos intensos que le confieren características únicas de fragilidad ambiental” (Andrade, 2008).

Y otro aspecto importante es la cuestión ambiental, este es un tema de debate que ha ido avivando debido al incremento de contaminación mundial y el cambio climático. Entre uno de los aspectos importante de la cuestión ambiental es la situación de los bordes costeros o zonas costeras, *“Dentro del medio marino las zonas costeras constituyen ecosistemas únicos por su importancia desde el punto de vista ambiental y su relevancia como unidad paisajística” (Justafre, 2012, pág. 3).* Estos representan la frontera entre dos mundos, la tierra y el mar, y en algunos casos entre la ciudad y el mar.

La fragilidad y susceptibilidad de la zona costera ante el impacto natural y humano están dadas por ser el único límite o frontera que separa los tres dominios del planeta: la tierra, el mar y la atmósfera. Cualquier acción o fenómeno que ocurra en uno de esos tres sistemas repercute en los demás, debido a la propia interrelación que los caracteriza; pues dichos sistemas interactúan como un todo único (Justafre, 2012, pág. 3).

Castro y Morales (2006) dicen además que en la franja del litoral hay un contacto constante entre las actividades del ser humano y la naturaleza, por lo que no se puede delimitar la zona costera debido a que esta no está clarificada como tal en las normas existentes.

Por motivos de intereses económicos, políticos u otros casi siempre se deja de lado a las personas que viven en el lugar, en cuanto a la toma de decisiones de qué hacer con sus bordes costeros, y los que las toman casi siempre no velan por los intereses de los habitantes locales sino por motivos e intereses que van más allá de ellos.

Las mismas tienen en su base, un pensamiento economicista supeditado a una perspectiva sectorial del desarrollo; pues históricamente las comunidades han estado al margen de la toma de decisiones, por tanto, no ha existido una participación pública efectiva en ellas; y predominan enfoques disciplinarios sobre el ambiente que frenan la comprensión de lo integrado en las relaciones sociedad –naturaleza (Justafre, 2012, pág. 2).

Una sustentable relación sociedad-naturaleza es algo que se ha dejado de lado por el “progreso”, esto es algo que históricamente se ha dado así y los bordes costeros no son una excepción. Habiendo otras posibilidades para el desarrollo sustentable de los bordes costeros:

Para el desarrollo económico son valiosas gracias a las grandes posibilidades que ofrecen para la inversión, fundamentalmente en la esfera del turismo. Su interés científico radica en que acogen en su seno a diferentes ecosistemas representativos del medio natural original, donde habitan especies en diversos estados de conservación y desarrollo. Sin embargo, en la actualidad se ven amenazadas por el incremento de una serie de acciones que provocan la alteración de estos ecosistemas extremadamente frágiles y complejos (Justafre, 2012, pág. 3).

Este tema es algo que se ha tratado en las Organización de las Naciones Unidas, específicamente en la agenda 21 que se planteó el concepto de MIZC:

Se asentó como el enfoque más idóneo para el manejo de las zonas costeras y sus recursos naturales, pues se concibió como el proceso de planificación completo e integrador que tiende a armonizar los valores culturales, económicos y ambientales; y a equilibrar la protección ambiental y el desarrollo económico que coadyuva a la equidad social y al mejoramiento de la calidad de vida y del medio ambiente a corto, mediano y largo plazo (Justafre, 2012, pág. 3).

Bajo esta premisa de las Naciones Unidas se trató por parte de un organismo internacional de tal importancia poner freno a la continua destrucción de los ecosistemas naturales de las zonas costeras.

El MIZC es considerado por Cicin-Sain, B. and R. Knecht como el enfoque más importante, necesario y novedoso a considerar, en aras de ejecutar acciones dirigidas hacia el desarrollo sostenible en las zonas costeras. Su meta principal es promover la armonía entre las actividades socio-económicas que se realizan en las zonas costeras y su protección, a partir de una adecuada integración de las políticas sectoriales que inciden en la gestión de las mismas (Justafre, 2012, pág. 5).

Se fomenta así una vía de desarrollo más sustentable de las zonas costeras, considerando que en estos coexisten diferentes componentes como lo son la tierra, el mar, la atmósfera y el social que tiene relación con las personas que habitan el lugar, si es que existe una ciudad y más si también se establece un puerto.

Esta cualidad que amplía la visión humanista del proceso, se convierte en una alternativa de sustentabilidad para el desarrollo socio-ambiental de la zona costera, basado en la implementación de políticas, estrategias, programas y planes de acción bajo métodos interdisciplinarios, intersectoriales y participativos (Justafre, 2012, pág. 7).

En resumen, para ordenar el territorio de forma efectiva requeriría que haya un ordenamiento del territorio costero claro, ya que además de ser complejo delimitarlo (por las normas que rigen el uso del suelo) es difícil integrar una planificación y gestión del ordenamiento costero que considere la fragilidad ambiental característica de este espacio, debido a que hay una inmensa cantidad de normas que ordenan el territorio y muchos organismos que tienen poder para planificarlo y gestionarlo, lo que lo hace complejo de manejar (Andrade, Arenas, Gijón, 2008)

4.1.3. Algunos tipos de bordes costeros

Entonces dependiendo de su función, existen diversos tipos de bordes costeros que a pesar de ser únicos en sus aspectos pueden compartir ciertas características en sus usos. Algunos ejemplos de bordes costeros observables en cuanto a su utilización son:

- El borde costero como actividad turística, cultural y recreativa, que alberga a todos los balnearios de Chile, en donde los programas de esparcimiento predominan en su uso del espacio.
- El borde costero con puerto, que contiene las actividades industriales sean públicas o privadas y en ellas recae el peso de las actividades comerciales mercantes, de industrias o de manufactura, dándole una importancia preponderante de las actividades de los habitantes de la ciudad hacia el puerto.
- El borde costero como desarrollo social – económico, que incluyen las caletas pesqueras, artesanales e industriales, donde se basa principalmente en la economía local de la ciudad para sus habitantes o bien de pequeños envíos nacionales.
- El borde costero como uso de Seguridad Nacional, manejado por la Armada de Chile con fin de resguardar las costas del país.
- El borde costero como patrimonio natural, en donde se usa el espacio con el propósito de preservar el paisaje ecológico natural, como por ejemplo humedales o reservas marinas.

La mayoría de los bordes costeros en Chile se encuentran todavía muy subexplotados, pues no hay una clara legislación de ellas que permitan un uso totalmente beneficioso para el país y en especial para las comunidades locales. Los distintos actores que son parte en ocupar y posicionar su programa en un determinado borde costero se articulan muchas veces como fuerzas muy disímiles sin poder generar una armonía entre las partes, pues las normativas de este dependen netamente del gobierno central, que, a su vez, también es parte de la dimensión

del borde costero como eje Político – Administrativo y económico, lo que hace que muchas veces también vele por un interés nacional por sobre el local.

4.1.4. La función integradora de los bordes costeros en la vinculación entre la tierra y el mar

Un punto importante que tratar para ver el concepto de borde costero es que ha habido una pérdida de la vinculación de la tierra y el mar, el borde costero se ha propuesto como una especie de frontera entre esos dos elementos. Esta es una de las razones del porqué las personas que viven en zonas costeras han perdido dicha vinculación.

El borde costero como visión pública y social de su utilización, ¿el borde costero debe ser un espacio público? ¿En Chile los bordes costeros son espacios públicos? Si vemos el caso de Antofagasta donde la ciudad está situada en el borde costero pero la vinculación con el mismo es escasa, *“esto se ha producido, tanto por una estrecha relación con un mundo productivo-industrial, como por la poca presencia de playas que permitan ser utilizadas como balnearios dados el carácter rocoso de sus costas.”* (Marinov, 2013, pág. 10). Esto genera una pérdida de identidad de los ciudadanos con el borde costero y el mar, la vinculación ciudad-borde costero se rompe y genera un conflicto entre ambos elementos. Por esta razón sería bueno que hubiera una integración entre ambas y como *“punto de partida, vamos a establecer al borde costero ya no como un límite que divide a la ciudad del mar, sino todo lo contrario, como un borde que se logre concebir como un espacio integrador de ambas situaciones.”* (Marinov, 2013, pág. 16).

De esta forma se puede inferir que el borde costero en este caso específico de Antofagasta se presenta de forma confusa. Y tiene un alto carácter de abandono, algo que se repite en otros bordes costeros *“Donde el borde es un ente separador de la tierra y del mar, donde ha sido negado a la ciudad, y los mismos ciudadanos no se sienten parte de ella”* (Marinov, 2013, pág. 17)

El concepto de borde costero entendido más que solo referido a las playas, paseos costeros o parques *“pero realmente es un concepto que influye mucho más allá de un simple borde, involucrando a la ciudad, las personas que viven en ella y considerando la soberanía que implica la extensión de éstas hacia el mar.”* (Fernández, 2013).

La integración de la ciudad con el borde costero consiste en que las personas se sientan vinculadas con ambas, y que además esta identificación e integración permita recuperar la vinculación perdida para las personas con el mar, esto sería un avance positivo para su integración.

Además del borde costero y la ciudad, existe otro elemento que a veces está en esa frontera con el mar, se refiere a los puertos, estos son muy importantes para estudiar la situación en cual se encuentran las personas y su vinculación con el mar, con el borde costero y la propia ciudad.

Todos los bordes costeros de nuestro país son diferentes, lo que hace urgente una mejor integración de los estos con la ciudadanía, para que se respete las voluntades de las diversas unidades de prácticas que harán uso de él. Al ser diferentes y como se ha visto durante el capítulo, no se puede llegar a una definición única de borde costero, sino sólo a ciertos alcances que se pueden hacer del mismo. A pesar de ello, la definición que se usará en esta investigación será la del ministerio de defensa.

4.2. ¿Dónde empieza la ciudad y dónde empieza el borde costero?

4.2.1. Ciudad, borde costero y puerto.

4.2.1.1. La ciudad como polo de desarrollo

Las ciudades históricamente han sido configuradas como un asentamiento con interacciones de intercambios de distintas índoles entre sus habitantes, regulados por un ente político-administrativo.

Las ciudades pasaron por tres fases importantes: La ciudad preindustrial en donde la sociedad se situaba principalmente en zonas rurales, en el cual la ciudad cumplía el papel de administración del territorio. El flujo monetario fundamental provenía de la zona rural, ya que allí se producía enseres necesarios para comercializar, en especial del sector agrícola. La segunda fase es la Era Industrial durante los siglos XVIII y XIX, que tuvo directa relación con la revolución industrial y el auge de migraciones de zonas rurales a urbanas debido a la necesidad de mantener cerca al obrero de las industrias, aglomerando grandes cantidades de

personas, lo que generó nuevas fuentes de energía y transporte en donde la ciudad se configuró para la industria.

La última fase, es la postindustrial, que comenzó a partir de 1929, consistió en un modo distinto de mirar el desarrollo capitalista, influenciado por Keynes y Ford, en donde la ciudad fue construida:

Sobre la base de la producción a gran escala, el consumo de masas, la urbanización masiva y un «contrato social» ampliamente establecido, que vinculaba al gran capital (simbolizado en la industria del automóvil), con los grandes sindicatos nacionales y con una gran intervención estatal en la economía con el fin de estimular el crecimiento y mantener la expansión del bienestar social (Soja, 2008, pág. 70).

Aproximadamente a partir de 1960, al comienzo de la era de la información y las interconexiones globales se transformó la ciudad industrial. Las empresas situaron sus actividades económicas, de logística y gestión en los centros de las ciudades, por la necesidad de situarse en los polos urbanos interconectados mundialmente, lo que ocasionó que las industrias comenzaran a ser relocalizadas desde los centros urbanos a la periferia. La ciudad comenzó a convertirse en metrópolis, ya que el espacio urbano concentró las actividades económicas especialmente de servicios, comercio y vivienda. La dimensión espacial comenzó a tomar una importancia significativa en este nuevo modo de capitalismo, pues no solo se reestructuró el mercado laboral, sino que también ocurre una reestructuración del espacio social, produciendo espacios segregados y favorecidos, en donde, en estas últimas se aglomeran las clases altas según su poder adquisitivo (Soja, 2008)

4.2.1.2. Borde costero como una frontera

Desde el mismo nacimiento de la civilización humana se vio la importancia que tiene el agua para la supervivencia y desarrollo de las civilizaciones. Se originaron diferentes ciudades costeras al borde de un río, lago o un mar, ya sea por la necesidad de consumir agua dulce, o por la importancia que estas zonas tenían para la comunicación y el comercio, como rutas comerciales entre ciudades a través de vías fluviales o grandes rutas marítimas. Esta situación da vital importancia a las ciudades costeras desde el comienzo mismo de la civilización. Ahora bien, la relación en la ciudad y ese otro elemento de agua sea llamado mar, río o lago siempre ha sido mediado por un borde costero, o sea, el borde costero considerado como una frontera entre la ciudad y el mar y lo que está más allá. Esta situación,

llevada a la actualidad, se encuentra que el borde costero sigue siendo considerado una frontera entre dos elementos ajenos, ya sea como un simbolismo entre los peligros que pueden venir más allá del mar, o que existen más allá del mar. Pudiendo ser desastres naturales como puede ser un tsunami, algo muy presente en la memoria colectiva de por ejemplo los chilenos, ya que en su país los terremotos se dan con regularidad y estos algunas veces ocasionan tsunamis.

Un ejemplo donde se ve como el borde costero ha sido considerado como una frontera es el borde costero histórico de la ciudad de La Serena:

Las constantes amenazas provenientes del mar, piratas y maremotos, junto con una primera planicie costera saturada de agua, mantuvieron el crecimiento urbano apartado de la costa, a pesar de la relativa cercanía al mar, situado a 2 kilómetros de distancia. Debido a los ataques de corsarios, se llegó incluso a considerar la opción de trasladar la ciudad al valle del Limarí en el siglo XVII (Concha, 1870). Hasta mediados del siglo XX, la ciudad heredó y mantuvo la estructura defensiva de la colonia. Situada sobre la segunda terraza, contaba con barrancos al norte y al oeste, una colina al este y mantenía vestigios de la muralla sur. Con el tiempo, la ciudad se consolidó sobre un sistema de terrazas elevadas frente a la bahía de Coquimbo y articuló su territorio estableciendo fuertes relaciones con la actividad agrícola y minera. La relación con el mar era distante, y presentaba dos modos diferentes, el industrial a través del puerto de Coquimbo, recién urbanizado en el siglo XIX, y el recreacional, con la playa (Page, 2016, pág. 32).

Se ve como el borde costero fue considerado una zona defensiva militarmente contra piratas o de otros invasores, por lo tanto, una frontera entre el mar y lo que está más allá con la ciudad de La Serena. Además, se aprecia la relación distante entre el mar y los ciudadanos de La Serena.

El borde costero es más que un simple elemento que está ahí:

Para algunos el concepto de borde costero pareciera estar referido simplemente a las playas, paseos costeros o parques que se ubican en los bordes, pero realmente es un concepto que influye mucho más allá del un simple borde, involucrando a la ciudad, las personas que viven en ella y considerando la soberanía que implica la extensión de éstas hacia el mar. (Fernández, 2013, pág. 16).

Ahora bien, si se toma la noción de frontera sociológicamente donde “*idea de entidades y espacios donde culturas y/o asociaciones diferentes se entrelazan*” (Vergara-Avenidaño,

2020, pág. 2), Se puede ver que el borde costero es una frontera donde confluyen diferentes espacios, comunidad y colectivos que tienen diferentes intereses en el:

“Simmel describe estos espacios de frontera como esferas de trato social donde ocurre un “contacto objetivo” entre comunidades diferentes o adversarias, y donde es posible la cooperación o el intercambio entre ellas, sin que cese la diferencia o la hostilidad” (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 3).

En los casos de borde costero donde existan puertos puede ocurrir que existan discrepancias, y hostilidad entre este elemento y la ciudad, y su comunidad. Pero dentro de estos espacios se mezclan los intereses del puerto, de la ciudad y de la comunidad sobre el borde costero que es *“un espacio compartido, donde el sentido del allí y el acá se confunden, recurre a desarrollar el trabajo epistemológico de agenciarla y movilizarla por y a través de objetos”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 10). Los intereses no tienen que ser compartidos, pero pueden ir en el mismo sentido, es allí cuando ocurre una cooperación sin consenso, *“los márgenes entre dos o más mundos sociales son heterogéneos, flexibles y objetuales, pero además se articulan no como lindes sino como espacios donde se organizan el intercambio y la cooperación entre colectivos diferentes”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 3-4). Dentro de esta noción de frontera se encuentran los objetos de frontera:

Constituyen una suerte de arreglos que permiten que diferentes grupos trabajen juntos sin consenso y cuyas formas posibles no son arbitrarias, son esencialmente infraestructuras orgánicas surgidas de necesidades de información y trabajo, percibidas localmente por grupos que desean cooperar (Star. This is Not a Boundary Object) (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 4).

Estos son objetos que van surgiendo por la interacción de los distintos interesados en una determinada frontera, en el caso de los bordes costeros por la acción de la comunidad, de la ciudad, del puerto en los casos que haya, y estos *“resuelven anomalías de naturalización sin imponer la naturalización de una comunidad o del exterior”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 5). También estos objetos de frontera *“sitúan o localizan a los actores en una espacialidad común, una forma de orden métrico y accional o una estandarización de las prácticas”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 6).

El borde costero está más allá de ser una cuestión simple, por una parte, es el que permite la integración entre la ciudad y el mar, y por esta razón para la ciudad es de vital importancia

la integración con el borde costero. Por otra parte, como frontera donde existe cooperación entre diferentes grupos, que pueden ser la comunidad y el puerto, pero dónde podrían no tener consenso, es importante poner la noción de frontera y de objetos de frontera en la interpretación del borde costero y su relación con la ciudad y el puerto, ya que *“en el caso de los objetos frontera infraestructurales esto puede ser aún más claro, sobre todo porque la cantidad de mundo sociales que enlazan es mayor y no están solo acotados a actores humanos”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 6). Y en el caso en cuestión, del borde costero de San Antonio, donde existe un puerto que ocupa gran parte del borde costero, y en otro sector un mall con un paseo. Por eso los objetos de frontera infraestructurales son muy importantes para analizar al borde costero de San Antonio.

4.2.1.3. Características de las ciudades puertos

Además del borde costero, a veces existe otro elemento que tienen las ciudades costeras, y este es un puerto. Este no se encuentra en todas las ciudades costeras, pero cuando existe tiene un alto impacto en ella.

Las ciudades portuarias son un tipo de ciudades que han llevado estos ritmos vertiginosos de diversificación de la economía central, pero sin que se beneficie la economía local, por lo que son las que más se resienten de las transformaciones económicas globales. El núcleo de las ciudades puertos tienen su creación en lo global, ya que históricamente han sido configuradas con un fin de intercambio comercial, pero los ritmos globales actuales, son más acelerados para las ciudades puertos de lo que puede ser para una ciudad central, lo que sumado a decisiones políticas y económicas de una ciudad puerto, además de los grupos de presión y poder que tienden para un fin lucrativo, se genera desigualdad, desocupación, pobreza urbana y una considerable fragmentación del puerto con la ciudad (Bailey, 2015). Las ciudades portuarias *“son las que han llevado los ritmos y las transformaciones económicas globales a ritmos vertiginosos. Estas se adelantan a los cambios y vanguardias culturales, pero resienten las transformaciones económicas globales”* (Bailey, 2016, pág. 39). Esta mirada muestra lo que sucede en la mayoría de los casos de las ciudades portuarias, ya que las decisiones económicas y políticas influyen directamente en las directrices que una ciudad puerto pueda tener. Además, las ciudades portuarias que se atrasaron en los cambios económicos globales son las que le afectan de manera más fuerte la integración a estos

nuevos modos económicos, quedando en una total desventaja con otras ciudades portuarias que tiene una tecnología mucho más avanzada, por lo que es complejo comparar de una misma manera los impactos generados en cada ciudad portuaria en relación con otra.

Las ciudades portuarias se han caracterizado históricamente por ser las encargadas del traslado y la distribución de la mercancía a grandes niveles comerciales. Estas características se han ido complejizando en las últimas décadas “*hacia la economía de redes, externalización de operaciones, consumo y especulación sobre el uso de suelo en el territorio marítimo-portuario*” (Bailey, 2015, pág 3)

Las ciudades portuarias a la vez también son plasmadas de la interacción entre la identidad local con las diversas culturas que confluyen en la ciudad. La interacción que hay entre el puerto y la ciudad es constante. El uso del espacio del borde costero dependerá de qué tipo de programa tenga este con la ciudad, ya que no todos los bordes costeros son iguales tanto en relación de la identidad local con los programas ejecutados en la ciudad.

4.2.2. Conflicto entre diferentes programas en los bordes costeros.

Toda planificación social de un espacio en una comunidad es construida de una manera particular dependiendo de los diversos intereses y actores que han incidido en el. En este sentido, el espacio fue planificado en mayor o menor medida, lo que significa que se organizó mediante un conjunto de procedimientos, actividades que permitiesen alcanzar metas con los recursos disponibles (Muñoz, 2012). Para esto, toda planificación requiere de diversas estrategias de implementación por medio de programas, entendidos como la operacionalización de un conjunto de proyectos relacionados o coordinados entre sí que permitan establecer prioridades en el foco de intervención (Cohen y Franco, 2005).

En relación con eso, los programas cumplen un rol fundamental en planificación social y espacial, pues el enfoque de cada uno de ellos determinaría en gran medida el plan de desarrollo de una sociedad.

En esta perspectiva la ciudad de San Antonio tiene un programa determinado en gran medida por ser una ciudad con un puerto, y en este sentido, el espacio se lo disputa la ciudad y el puerto, y este último, no está siempre presente. Estos actores y colectividades se disputan el espacio del borde costero, conflicto que también la da el propio borde costero. Esta lucha se da en un conflicto programático de a que se destina el espacio, además con qué fin y con qué

medios se va a realizar. Una de las formas que generalmente se plantean los programas sobre el borde costero es emplearlo como un espacio turístico o de ocio para la ciudadanía, pero también hay casos donde el puerto invade con su constante expansión, debido a la necesidad de aumentar su tamaño. ¿Pero también es posible que la ciudad se expanda hacia el borde costero? o ¿Que el borde costero invada el puerto? *“La realización del waterfront es de por sí un elemento disonante y conflictivo para el desarrollo de las ciudades puertos en la era global, en la medida que interfiere bajo la diversificación económica en espacios de consumo que no son identitariamente portuarios”*. (Bailey, 2015, pág 7)

También a veces el programa destinado al borde costero es con fines pesqueros, ya sea industrial o artesanal. Aunque esta destinación de programa en ocasiones no es tan bien vista para los ciudadanos, y esto puede chocar con los intereses de los pescadores, de esta forma se crea un conflicto programático:

Una actividad como la pesca, y los programas relacionados a esta, se consideran, por lo general, como actividades “sucias” dentro de un programa arquitectónico. Por lo que se debe tener especial cuidado, en separar los espacios “sucios” de los “limpios” dentro de la misma caleta y también de separar las circulaciones de los pescadores de la circulación de “turistas”. En relación a esto, se clasificaron las actividades de la caleta entre las que podían mostrarse al público y las que debían permanecer en recintos cerrados. (Marinov, 2013, pág. 52).

La creciente “nueva” globalización de la economía ha implicado la necesidad programática de las ciudades costeras que tienen puerto para desarrollar el *“del sector de servicios y de inversiones diversificadas del territorio marítimo portuario, donde el waterfront aparece en escena como un modelo ejemplar”* (Bailey, 2016, 36). En esta regeneración del borde costero, no se ha tomado en cuenta las implicaciones que tiene esto para la ciudad y sus ciudadanos como puede ser que *“el puerto se ha apoderado de todo el espacio de borde costero, dejando a la ciudad apartada del mar y privatizando el espacio marítimo”* (Castro, 2012, pág. 10). Otro problema que se da a veces en el sentido programático es el abandono que se produce de ciertos espacios del borde costero, a veces por un abandono de la ciudad al borde costero, y un abandono del puerto hacia el borde costero. Un ejemplo de esto es Valparaíso:

Un primero, derivado de la idea de una zona en "abandono" que no es tal. El puerto de Valparaíso vivía una regeneración y apertura del puerto a la ciudadanía que encontró en el Muelle Barón su utilización para el paseo público, a diferencia de otros puertos

de características industriales consagradas que si pueden dar cuenta de una situación de abandono. (Bailey, 2015, pág 7).

Todos los bordes costeros pueden tener algún tipo de problemática, en cuanto a la utilización que la ciudad hace de este. Si existe un puerto, este afectaría directamente en el uso del espacio del borde costero. Si es un borde costero con un programa turístico, en períodos estivales las vías de la ciudad y del propio borde costero se puedan ver sobrepasadas por turistas que llegan a hacer uso del espacio, sumado a los distintos problemas logísticos, sanitarios. etc. A veces ocurre una problemática entre el puerto y la ciudad, esta consiste en que los recursos que genera el puerto no se quedan necesariamente en la ciudad provocando una precarización de la misma.

4.2.3. Disociación borde costero / ciudad / puerto, y la desvinculación de los ciudadanos con el mar.

Los dos elementos que dialogan en las ciudades costeras son la ciudad y el borde costero, que a veces son tres elementos si existe el puerto. Se ve una disociación entre dichos elementos, los programas que se efectúan para cada uno de estos elementos a veces chocan y comienzan una disputa territorial entre ellos, esto en un contexto de la falta de vinculación entre la tierra y el mar (Fernández, 2013)

El crecimiento urbano además de generar problemas como la pobreza provocan:

Una desvinculación con el medio ambiente que antes era cotidiano: como ya no se requiere estar en directa relación con el lugar desde donde surge el alimento, ni con el mismo alimento, los sujetos se despreocupan completamente de ello, percibiendo los “problemas medioambientales” como un asunto de “otros” sin advertir que existe un estrecho lazo que poco a poco se rompe y cuyas consecuencias son nefastas (R. Álvarez, R. Hucke-Gaete, 2010, pág. 4).

Puede ser un error solo considerar al borde costero como una frontera entre diferentes realidades, de ahí la importancia de entender el borde costero como un espacio de integración de diferentes dimensiones, tierra-mar, ciudad-puerto-borde costero. (Castro, 2012)

El crecimiento físico de los Puertos y sus actividades ha generado la ocupación excesiva de los espacios de bordes costeros, lo que genera a su vez un quiebre entre la ciudad y su borde, perdiendo la relación entre ellos y el mar. Este crecimiento del puerto va dejando espacios residuales en deterioro y muchas veces en desuso, ya que no responden a las nuevas

necesidades espaciales propias del crecimiento del puerto. Esta situación en San Antonio la podemos apreciar de una forma bastante notable, vemos una gran cantidad es de edificios fantasmas que solo generan focos de delincuencia al estar deshabitados que afean la ciudad (Castro, 2012, pág. 26).

La desvinculación existente entre borde costero y ciudad genera en parte una situación de desapego de la ciudadanía con el borde costero. Y si a esto le agregamos un tercer elemento llamado puerto, esta desvinculación se amplía.

Se podría considerar al borde costero como un eje integrador entre la ciudad y el borde costero, ¿por qué ocurrió una desvinculación entre la ciudad y el mar? En Chile una posibilidad es *“que los mismos espacios antes comunitarios pasaron a formar parte de un escenario donde lo que prima es el control privado de los recursos y superficie a explotar.”* (R. Álvarez, R. Hucke-Gaete, 2010, pág. 3).

Una de las consecuencias de la disociación del borde costero con la ciudad y el puerto es que en sus disputas muchos espacios quedan como “espacios vacíos” abandonados y dejados a su suerte, *“donde el borde es un ente separador de la tierra y del mar, donde ha sido negado a la ciudad, y los mismos ciudadanos no se sienten parte de ella”* (Marinov, 2013, pág. 17).

4.2.3.1. El puerto afecta la calidad de vida de las personas.

Como se hablaba anteriormente el aumento de conexiones del puerto, por lo menos en las más importantes ciudades portuarias, hace que el puerto vaya anexando territorios que en principio le corresponden a la ciudad o al borde costero. Aunque esta es una relación dialéctica:

En cuanto a la dinámica que se genera entre ambas [puerto – ciudad], existe un enfrentamiento de los crecimientos individuales de cada una. Si bien la actividad portuaria activa el crecimiento urbano que se puede desarrollar en el entorno inmediato, el crecimiento urbano a la vez [en el caso de Valparaíso] va coartando el desarrollo del puerto ya que el suelo plano disponible es muy escaso, tanto que el propio desarrollo del puerto va coartando la calidad urbana de la propia ciudad (Fernández, 2013, pág. 37).

Se produce una disociación entre la ciudad con el puerto, ya que la expansión de la ciudad o del puerto afecta directamente a la otra, desde el desarrollo portuario hasta la calidad urbana

de la ciudad puerto, que afecta directamente a la calidad de vida de las personas. Hay una rivalidad constante por establecer el límite de la ciudad con el puerto y la expansión de una va en desmedro de la otra, por lo cual puede ser necesario una integración en conjunto y un equilibrio en esta relación siempre pensando como fundamento máximo el desarrollo de la ciudad puerto en función siempre del bienestar de las personas que allí habitan.

Debido a que el espacio es limitado, entre el borde costero, la ciudad y el puerto, cada uno quiere apropiarse de más espacio, lo que limita sus posibilidades de expansión y sus capacidades de desarrollarse:

La presencia del puerto o sus instalaciones, actualmente constituyen una barrera que impide el acceso de la ciudad y sus habitantes al borde costero y con ello restringen el desarrollo de actividades productivas alternativas, como lo son el turismo, la pesca deportiva o el esparcimiento. A su vez la demanda recíproca por suelo entre la ciudad y el puerto genera un impacto en el desarrollo portuario por la escasez de suelo. En este sentido, es importante diferenciar lo que es actividad portuaria-comercial de la actividad urbana como centro de prestación de servicios de la provincia, ya que sus necesidades y condiciones de espacio y operación si bien son diferentes deben ser complementarias. (Castro, 2012, pág. 37).

Así es el caso de las ciudades que en su borde costero contiene un puerto, son ciudades donde su matriz productiva está determinada en función del desarrollo portuario, permitiendo que el puerto crezca y se desarrolle a gran escala hasta tener una importancia considerable en el país. Este desarrollo requiere una modernización y planificación de las actividades portuarias constantemente y en su expansión comienza a ocupar progresivamente la totalidad del borde costero e incluso se expande hacia zonas que pueden ser destinadas al uso residencial. Este crecimiento puede generar una desvinculación de los habitantes de la ciudad con el borde costero debido a que se les pudiera privar la utilización de los espacios públicos colindantes al mar, por lo que, la recreación, contemplación o espacio de esparcimiento ya no serían una opción real, afectando directamente en la calidad de vida de estas personas.

4.2.3.2 La identidad como un relato en los bordes costeros

La identidad “de un ser concreto o de una comunidad, está dada por su estar en el mundo, por su historia, por la ficción presente en distintas etapas y situaciones vividas. Una persona, además de reconocerse como miembro de un grupo o de una

sociedad, se percata de su proximidad con respecto a unos y de su distancia con respecto a otros” (Salcedo, 2016, pág. 118).

La identidad personal *“puede ser comprendida e interpretada desde la historia, desde la narrativa, desde la ficción, desde la palabra; siendo un narrador quien entrelaza [...] lo que acontece a través de la acción ejercida por cada ser humano”* (Salcedo, 2016, pág. 119). En este sentido si se habla de la reestructuración de los bordes costeros, donde se tiende a proliferar guetos inmobiliarios, y ocurren casos como en la ciudad de Valparaíso, en donde se ha intentado levantar un proyecto de un mall en el sector de Barón por parte de un grupo económico. En este caso específico, Bailey (2016) considera que este proyecto inmobiliario expresaría una incongruencia identitaria en su definición originaria como ciudad portuaria, debido a que *“quienes - en teoría- piensan la unidad territorial de una ciudad y su desarrollo, simplemente no la están considerando, aunque en el discurso y en el papel se estipule otra cosa”* (Bailey, 2016, pág. 38).

Es importante considerar el lenguaje en la identidad como un relato, porque:

El lenguaje irrumpe en el mundo, en el tiempo, a través del ser que habla, que escribe, que narra, es decir, las acciones del ser son conocidas a través de la palabra, de la escritura, del relato. Para que las palabras tengan cuerpo es necesario que estén unidas en un relato, en una síntesis que convierte lo diverso en un todo inteligible, la representación de lo diverso surge de lo dado, del enlace que se puede hacer de lo acontecido (Salcedo, 2016, pág. 119).

La identidad no es solo de una persona, también está ligado a una comunidad o nación, y las mismas reglas narrativas de su construcción están puestas allí, *“la narrativa como herramienta imprescindible en la construcción de la identidad personal, en el sentido de que todo ser necesita ser reconocido desde lo colectivo y desde lo individual”* (Salcedo, 2016, pág. 120).

El tiempo tiene una importancia primordial en la identidad, porque es allí *“donde interactúan el autor, el texto y el lector, tanto la historia como la ficción se adhieren a una acción configurante que les da sentido: la narración”* (Salcedo, 2016, pág. 122)

El pasado no solo pertenece al autor, sino a otro ser considerado como el lector. Y está dado por:

El relato, de la memoria, del testimonio, de la refiguración, por parte de quien lee. De ahí que el relato enlaza la experiencia humana con la dimensión temporal, por eso en toda configuración existen dos dimensiones, una que se orienta hacia la ficción, la otra hacia la realidad concreta (Salcedo, 2016, pág. 123).

El presente *“no es sólo una línea divisoria entre el pasado que deja de ser y el futuro que todavía no es, sino que es una totalidad precisamente en la forma de despegarse y desapegarse de todo lo que es en el mundo”* (Salcedo, 2016, pág. 122). El pasado y el presente se vinculan a través del relato y la memoria, *“lo que importa es la posibilidad latente que trae el pasado al presente por medio de la memoria y de pensar el futuro a través de la imaginación”* (Salcedo, 2016, pág. 124).

En este sentido una de las razones de porque existe un conflicto identitario de los ciudadanos con su borde costero y el mar (Marinov, 2013), por lo menos en Chile, es la falta de acceso al borde costero, y no solo se ve en el ejemplo de Antofagasta, sino de La Serena y San Antonio. Ese choque entre el pasado donde tenían acceso al borde costero más fácilmente, y el presente donde sus bordes costeros están siendo ocupados para otros menesteres. Es interesante poner en discusión el tema de la memoria y el olvido:

La memoria está asociada a la composición de la identidad por medio de la función narrativa ya que quien se narra a sí mismo elige entre un abanico de vivencias recordadas que juntadas por el relato configuran y dan coherencia a una historia. La narración no atrapa plenamente el recuerdo. Ricoeur: *“Sí, el olvido es, sin duda, el enemigo de la memoria, y la memoria un intento, a veces desesperado, por arrancar algunos restos al gran naufragio del olvido”* (Salcedo, 2016, pág. 126)

Ya que, la memoria siempre tiene como *“punto débil el olvido”*, la baja calidad física espacial de los bordes costeros, en otras palabras, que sean pocos atractivos (Castro, 2012) pone conflicto la identificación de la ciudadanía con sus bordes costeros. Un borde costero urbano siempre:

Tiene la necesidad de respaldarse en buenas acciones del espacio público que lo respalda, siendo de necesidad proyectual tener conocimiento de los elementos que nos permite generar una buena calidad físico espacial y como consecuencia invitar al arraigo u identificación por parte de los habitantes con el mismo (Fernández, 2013, pág. 43).

La identidad como relato implica que:

Él es el contexto natural donde los acontecimientos adquieren una significación histórica o de ficción; contar un relato implica olvidar algo, resaltar algo como el arraigo que cada persona o cada personaje siente por el sitio, por el lugar al que pertenece tanto él como su simbología, su biografía (Salcedo, 2016, pág. 126).

En cuanto a las ciudades portuarias, la ciudad al crecer más que los puertos puede asumir como carga de trabajo, a muchos trabajadores que quedan fuera de la actividad portuaria. De esta forma los ciudadanos no se sienten tan comprometidos con el puerto, y hasta este último con su expansión hasta les quita a los ciudadanos su actividad económica en el borde costero, como por ejemplo, la pesca (Castro, 2012):

Observando los principales hallazgos del Waterfront “Puerto Barón”, se evidencia la articulación de un discurso público expresado por distintos actores, donde se expresa un quiebre identitario respecto a la conducción de la ciudad de Valparaíso. Desde un comienzo, existió en el proyecto “Puerto Barón” una serie de incongruencias e inconsistencias desde el punto de vista identitario, en aquellos actores que pensaban el waterfront Barón sin involucrar a la ciudad en su conjunto y veían al waterfront como algo del puerto y no de la ciudad en su conjunto (Bailey, 2016, pág 37).

Existe una dialéctica entre la mismidad o identidad *idem* y la ipseidad o identidad *ipse* (Basz, 2011), esta dialéctica forma la identidad de los sujetos. La mismidad es lo invariable, lo que no se transforma. La Ipseidad es la alteridad de la otra, representa el cambio continuo. En la temporalidad la mismidad:

Expresa la inmutabilidad de la persona y que la hace ser de tal forma y no de otra, es decir, podemos reconocerla por sus disposiciones duraderas. Dichas disposiciones que la identidad *idem* o mismidad parecen encubrir totalmente la *ipseidad* del sujeto,

sólo si nos quedáramos con esta extremidad y diéramos muerte a cualquier acontecer (Basz, 2011, pág. 7).

La mismidad está relacionada a la *“tradición, sea la historia, los valores, los héroes, los relatos u objetos que penetran el existir de la persona que lo recubre y le antecede”* (Basz, 2011, pág. 8).

La identidad ipse:

Es el ámbito en donde se producen las distintas variaciones imaginativas sobre lo posible para el hombre, el ámbito donde reposa la memoria. En ella se ejerce una actividad en función de un relato y donde vamos revisando *lo otro* que nos antecede y nos afecta, y su vez, vamos forjando paulatinamente nuestra identidad (Basz, 2011, pág. 9).

Para finalizar, el logro de una integración entre la ciudadanía y su borde costero es necesario entender su importancia para el *“desarrollo de nuestro territorio, presentados como un territorio particular, no como un límite entre dos realidades, sino como un espacio de transición e integración que antecede al mar y al territorio por ambas caras”*. (Castro, 2012, pág. 17).

Bajo esta perspectiva, se plantea la necesidad de recuperar la integración entre las comunidades locales, el mar y su borde costero, *“El planteamiento de la necesidad de mejorar los espacios públicos costeros, integrándolos armónicamente con la identidad del territorio en el cual se insertan y de manera coordinada con el desarrollo portuario proyectado”* (Fernández, 2013, pág. 19).

Los límites del borde costero y de la ciudad están planteados en la medida de que se conciba al espacio costero como funcional e integral, de forma que para *“interrelacionar los programas que se generen en el proyecto de Arquitectura, debemos percibir este borde como un “espacio simbiótico”. Dicho concepto significa “organizar la relación entre individuo, hábitat y naturaleza como un sistema de normas que reaccionan entre sí”* (Marinov, 2013, pág. 18).

V Marco Metodológico

Para resolver la pregunta de investigación y los objetivos planteados, el marco metodológico usado para esta memoria corresponde a :

5.1. Tipo de estudio

El estudio es en una primera instancia descriptivo porque los objetivos servirán para la “*caracterización del fenómeno que se analizará*” (D'Ancona, 1998, pág 108). En una segunda instancia es explicativo, ya que se buscarán las posibles razones que produjeron el fenómeno (D'Ancona, 1998)

Esta investigación tiene un carácter cualitativo usando un estudio de caso (D'Ancona, 1998).

5.2 Tipo de diseño

El diseño es emergente y flexible, porque “*se reserva el derecho a modificar, alterar y cambiar durante la recogida de datos*” (Valles, 1999, pág 77). Emergente debido a que el fenómeno ha sido poco estudiado en este caso en particular (Valles, 1999).

Esta investigación tiene carácter correlacional, ya que las variables no serán manipuladas, porque ya sucedieron, y se efectuó una sola medición del fenómeno. “*Con el análisis multivariable se puede llegar al establecimiento de relaciones causales luego de hacerse la recolección de datos*” (D'Ancona, 1998, pág 99)

El diseño es transversal, pues estos se caracterizan por circunscribir la recogida de información a un único momento en el tiempo (D'Ancona, 1998), y es lo que hizo en esta investigación con el fenómeno estudiado. Además, la recogida de información fue una sola vez.

5.3. Universo y muestra

El universo teórico de la investigación lo conforman todos los ciudadanos que hacen uso del borde costero de San Antonio, Chile. Dentro de este universo, la muestra comprende seis informantes claves, respondiendo a los diferentes intereses de los actores y colectividades que hacen uso del borde costero sanantonino. Estos informantes claves son tres representantes de la municipalidad, un funcionario del puerto STI de San Antonio, de la

comunidad por uno de los voceros de la agrupación “Humedal Ojos del Mar”, y un historiador del museo de Historia Natural de San Antonio.

Cabe señalar que el contexto social en el cual se recolectó la muestra fue de gran complejidad, para ampliar el espectro de entrevistas, desde la situación social en el 2019 hasta la pandemia mundial por el SARS CoV-2.

Las entrevistas se basaron en entrevistas especializadas

Criterio de selección de la muestra

Se seleccionó a informantes claves que incidieron en el programa del borde costero actual, que fueron:

1) Se seleccionó a un Historiador, encargado del museo de Historia Natural en San Antonio, quien brinda una perspectiva histórica respecto a la formación de la ciudad de San Antonio y la relación que se ha dado de los ciudadanos con su borde costero y también una perspectiva en cuanto a sus humedales y áreas ambientales.

2) Se seleccionó a un vocero de la Agrupación “Humedal Ojos del Mar”. Como miembro de la comunidad de San Antonio, y que hace uso del borde costero de San Antonio, especialmente enfocado en el Humedal Ojos del Mar. Esta entrevista es necesaria para tener en consideración la visión de una agrupación de defensa de una parte del borde costero de San Antonio, respecto a los programas que se han implementado en el borde costero de la ciudad, y los conflictos resultantes de este.

3) Se seleccionó a un representante municipal, que está encargado del DOM de San Antonio, junto a otros dos funcionarios de la misma dirección, que muestran la perspectiva municipal respecto a cómo se ha desarrollado la planificación de la ciudad, en relación con su borde costero, quienes hacen uso de el y el plan regulador vigente.

4) Se seleccionó a un funcionario del Puerto STI de San Antonio, porque es la empresa que hace más transferencia de carga, y que utiliza más espacio del borde costero. Se requería la visión del puerto sobre los programas que se han ido implementando, porque es el puerto el que más se expandió sobre el borde costero de la ciudad, lo ha hecho constantemente desde hace décadas, y en proyecto está seguir haciéndolo. Por lo tanto, se necesitaba ver

como se ve esta situación desde el interior del puerto mismo, y los conflictos que ocasiona la expansión con la ciudad y la comunidad sanantonina.

5.4. Técnica de producción de datos.

5.4.1. Entrevista especializada o a elites.

Se utilizó la entrevista especializada, que según señala Dexter (1970), es una entrevista con cualquier entrevistado que, de acuerdo con los propósitos del investigador, otorgue un trato particular que pueda destacar la situación específica y que lo estructure según las propias perspectivas que él considere relevantes.

La entrevista especializada da una visión del tema a partir de sus nociones, mostrando un relato del borde costero anterior a partir de describir cómo fue diseñado y pensado el borde costero en un momento anterior y actual. Teniendo la visión de la agrupación “Ojos del Mar”, la visión de un historiador, de representantes de la municipalidad, de un funcionario del puerto STI de San Antonio muestran los diferentes programas que ha tenido el borde costero de San Antonio.

También permitió en el tercer objetivo, obtener las nociones de los que transformaron el borde costero actual, a partir del relato de los funcionarios de la dirección de obras municipales de la municipalidad de San Antonio, hasta el funcionario representante del puerto STI. Los actores participantes se les consultó sobre una perspectiva general del borde costero con el fin de mostrar el escenario actual del programa implementado del borde costero y las posibles divergencias que se dan entre los diversos actores.

5.4.2. Análisis documental

Se ocupó el análisis documental como un apoyo a la entrevista de elites para conseguir los objetivos de investigación.

La investigación documental *“Intenta leer y otorgar sentido a unos documentos que fueron escritos con una intención distinta a esta dentro de la cual se intenta comprenderlos”* (Gómez, 2011, pág. 230) en el caso de esta investigación que busca dar cuenta de los cambios programáticos ocurridos en el borde costero de San Antonio. Se necesitaron documentos históricos que entreguen información del borde costero de San Antonio.

El objetivo de ocupar esta técnica de producción de datos es recuperar e interpretar información de documentos que permitan hacer una reconstrucción histórica de los cambios en el borde costero, y específicamente en los últimos treinta años.

El análisis documental es un conjunto de operaciones encaminadas a representar un documento y su contenido bajo una forma diferente de su forma original, con la finalidad posibilitar su recuperación posterior e identificarlo (Castillo, 2005, pág. 1).

La utilización del análisis documental tiene ciertas ventajas (Valles, 1999). 1.- Como el bajo coste de gran cantidad de material informativo. 2.- La no reactividad. O sea, la ausencia de investigador, se elimina la preocupación que el investigador puede influenciar a la gente que se sabe que están siendo investigadas. 3.- También la exclusividad, el contenido informativo que proporcionan algunos materiales documentales tiene un cierto carácter único, pues difiere del que puede obtenerse mediante las técnicas directas de observación y conversación. 4.- Y por último una ventaja importante para esta investigación debido al aspecto histórico de la misma es la historicidad. Le añade una dimensión histórica al análisis sociológico.

Se debe ser conscientes también de ciertas limitaciones o desventajas del análisis documental (Valles, 1999). 1.- Como la Selectividad en la producción, registro, y conservación del archivo o material documental. 2.- La propia naturaleza secundaria de la investigación documental. El carácter secundario significa que se trata de información producida, generalmente, con propósitos diferentes a los del investigador social. Por tanto, presenta rigidez y limitaciones de partida que dificultan su uso. 3.- La interpretabilidad múltiple y cambiante del material documental, dependiendo del contexto y a lo largo del tiempo.

Los documentos analizados para esta investigación cae en libros históricos de mediados del siglo XX, que relata el contexto de San Antonio, unos años posteriores a su expansión , diarios oficial de Chile en 1900, revistas históricas “del recuerdo” del diario el líder, que muestran imágenes de como era antiguamente la Ciudad y también del diario el líder de noticias situadas en desde inicio del siglo XX a la actualidad, para contextualizar la ciudad de hoy, con las transformaciones sufridas por los cambios de planes reguladores. En archivos digitales también fueron investigados documentos de páginas web con información y fotos de inicios del siglo XX y los tranvías ferroviarios que recorrían la ciudad Sanantonina.

5.4.3. Observación de campo

Se utilizó la observación de campo para ayudar con la realización de los objetivos específicos número dos y tres. La observación se realizó una vez con el objetivo de ver en el lugar como se daba el fenómeno, especialmente enfocado en cómo los programas implementados sobre el borde costero han transformado al mismo, y como se ven estructuralmente esos cambios con la finalidad de hacer la comparativas con los documentos históricos, desde registro fotográfico hasta su ordenamiento espacial.

Además de observar que colectividades hacen uso del mismo y los conflictos que se producen. Se utilizó esta técnica de producción de datos porque *“la observación consiste en hallarse presente e involucrado en una situación social para registrarla e interpretarla y se esfuerza en no modificarla”* (Peretz, 2000, pág. 9).

Al ser una vez se le llama observación puntual (Peretz, 2000). El lugar que se ocupó para la observación fue el borde costero de San Antonio, desde el sector del Puerto Panul al norte hasta el sector del humedal Ojos del Mar al sur, que permite contemplar los cambios, con medios fotográficos sacados propiamente en el lugar y usarlo de insumo para visualizar problemáticas actuales de esta.

5.5. Técnica de análisis de datos.

5.5.1. Análisis de contenido

Para esta investigación se ocupó la técnica de análisis de contenido cualitativo, debido a que se buscó una interpretación temática y representar la información tratada.

El análisis de contenido en esta investigación se efectuó bajo la forma de *indización* o descripción característica (palabras claves o con descriptores), debido a que el análisis de contenido no sólo se efectuó a documentos, sino también a entrevistas. Además, por la necesidad de los objetivos específicos se ocupó esta forma porque *“Indizar significa construir índices y significa seleccionar expresiones o términos para representar el contenido o los temas de qué trata un documento y también las solicitudes de información”* (Castillo, 2005, pág. 6)

Las técnicas de producción de datos de esta investigación en función de los objetivos de específicos buscan dar cuenta de información que aparentemente está oculta tanto en el que dirán de las entrevistas y el análisis documental, por eso la utilidad del análisis de contenido a través de la indización, esta *“supone caracterizar y representar el contenido de documentos y preguntas mediante términos apropiados, con el fin de permitir el almacenamiento (generación de índices) y posterior recuperación de la información”* (Castillo, 2005, pág. 6)

Para esta investigación se ocuparon la forma de indización de palabras claves que son *“términos elegidos por el indizador para designar los diferentes aspectos temáticos. No suele existir control estricto del vocabulario empleado. Los sinónimos, cuasisinónimos y variaciones ortográficas suelen ser palabras clave”* (Castillo, 2005, pág. 6) y serán obtenidas por extracción, que se refiere a un *“proceso por el cual los términos de indización se toman del texto que se indiza”* (Castillo, 2005, pág. 7).

Se da importancia al contenido que dan los discursos, y desde que grupo social o actor provienen, por ejemplo, de un funcionario municipal, de un vocero de una agrupación medioambiental como los “Ojos del Mar”, de un trabajador del puerto, o de un historiador encargado del museo de historia natural de San Antonio.

5.6. Calidad del diseño

Para la presente investigación, el criterio de dependencia y credibilidad se adecuó en el contexto específico del Borde costero de San Antonio, describiendo y mostrando algunos posibles conflictos que pueda haber, por lo cual no pretende ser un análisis completo de lo que la gente piensa o imagina de este.

A pesar de que cada borde costero es distinto entre sí, se puede tomar este trabajo como un antecedente más para considerarlo en un espacio social donde el borde costero juegue un rol relevante en las posibles divergencias con otros actores sociales, pero considerando siempre que cada borde costero es único en su contexto.

VI. Revisión de antecedentes

6.1 Antecedentes geográficos, económicos y sociales

La ciudad de San Antonio se encuentra en la región de Valparaíso, Chile. Tiene una población actual de 91.350 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). Se sitúa en el litoral sur de la región de Valparaíso. Su superficie aproximadamente es de 405 kilómetros cuadrados (Instituto Nacional de Estadísticas, 2012). Su clima es mediterráneo y en su eterno geográfico es principalmente de terrenos seco que no son agrícolas ni arables.

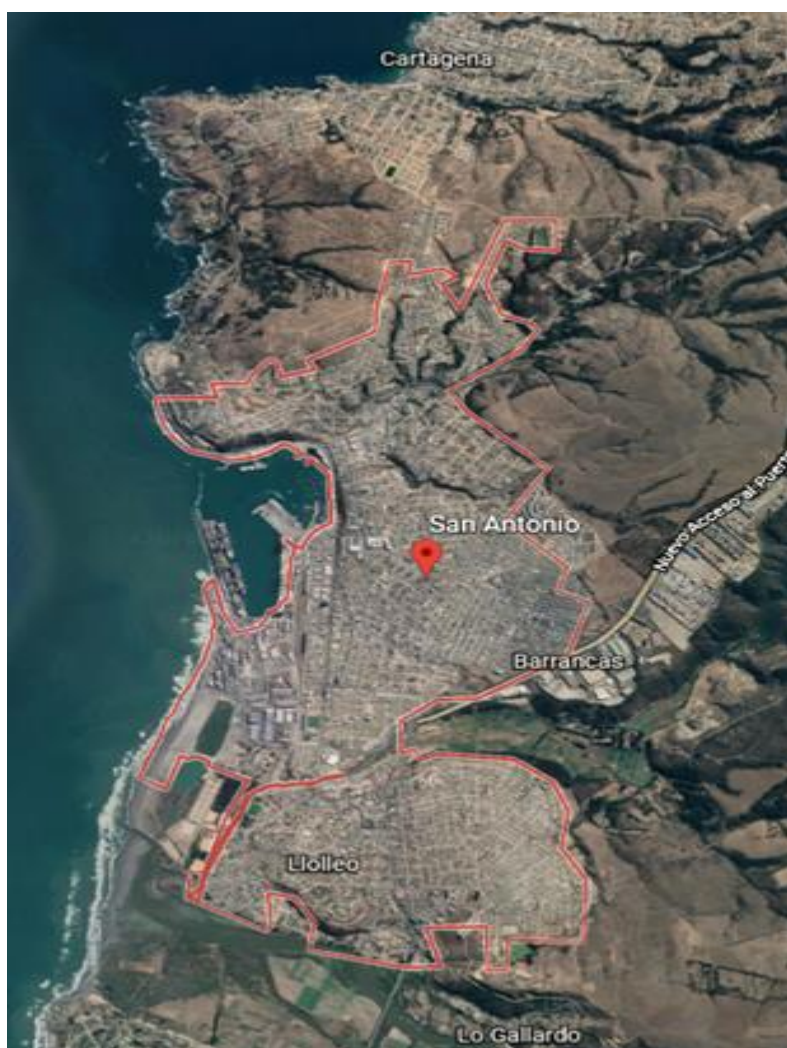


Fig.1. Mapa de San Antonio. Elaboración propia en base a Google Earth

La evolución de la población sanantonina ha ido incrementando desde la re-construcción del puerto de San Antonio en 1912. En la siguiente tabla se puede ver la variación de población desde 1907 hasta 2017:

POBLACIÓN TOTAL DE SAN ANTONIO DESDE 1907 AL 2017

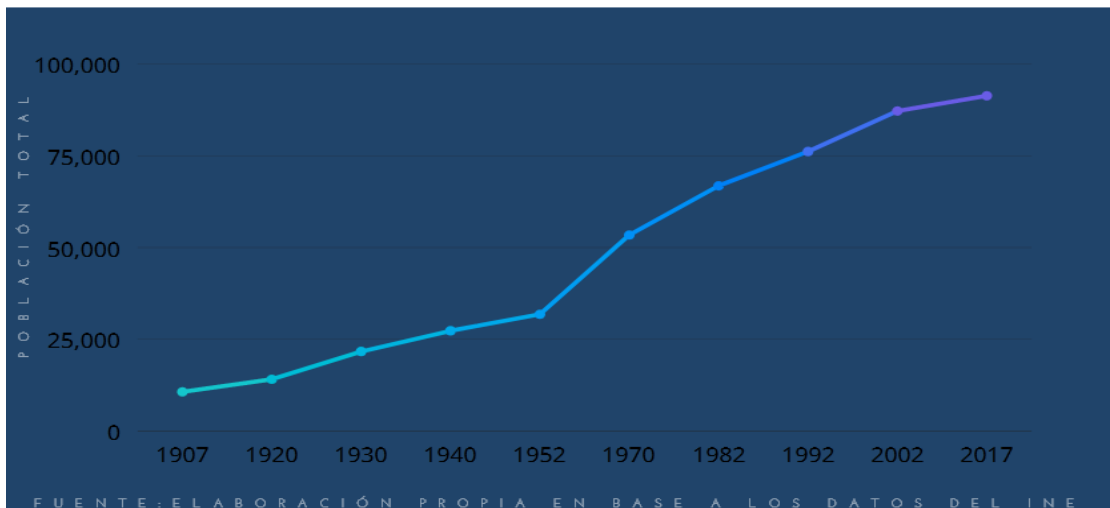


Fig.2. Tabla de evolución de la población total de San Antonio. Los censos de población en Chile . Biblioteca Nacional de Chile.

El uso del suelo de la ciudad de San Antonio, en su constante uso ha ocasionado que el 80% de él, esté sufriendo un proceso erosivo lo que provoca que solo haya un 7% de terreno de uso agrícola adecuado (Figuroa, R. Villalobos, R. Chaparro, C. Figuroa, J, 2010)

Los antecedentes socioeconómicos sitúan a San Antonio como una ciudad que principalmente se sustenta de la actividad portuaria y en menor medida de las actividades comerciales de la ciudad. También otras actividades a destacar son la agricultura y la pesca artesanal e industrial, que a inicios de los años 2000 sufrió una fuerte crisis económica que afectó a toda la ciudad de San Antonio, ocasionada por la explotación no sustentable de los recursos naturales y que ha hecho que quede cada vez más reducida debido al agotamiento de estos recursos. (Figuroa, R. Villalobos, R. Chaparro, C. Figuroa, J, 2010).

A continuación se mostrará la tabla de desocupación en San Antonio entre el 2003 y el 2019:

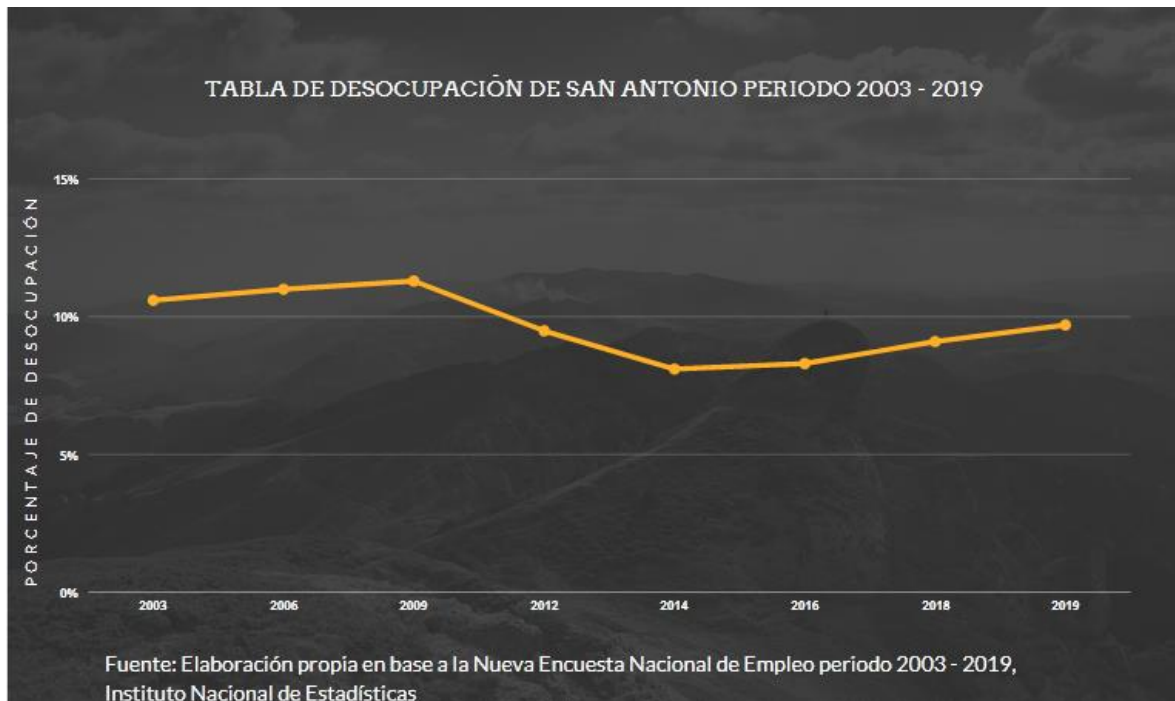


Fig.3. Tabla de desocupación de San Antonio periodo 2003 - 2019. Encuesta Nacional de Empleo, 2020

En la actualidad, la ciudad de San Antonio sufre de la falta de trabajo que lleva a un aumento del desempleo por la poca diversificación económica de su ciudad, pues su principal actividad económica, que es el puerto, está en constante desarrollo tecnológico que ha hecho que los procesos productivos sean cada vez más automatizados, lo que lleva a demandar mucha menos mano de obra.

Respecto al borde costero de San Antonio, este comprende toda la extensión marítima de la comuna, sus humedales y desembocaduras colindantes a ella. La característica de San Antonio es que es una ciudad portuaria.

6.2. Antecedentes históricos

Ya desde la conquista española se conoció a esta zona por su geografía óptima para que funcionará como puerto. Después del año 1590 se construyeron dos puertos en el borde costero del litoral central.

Uno de mayores dimensiones ubicado al sur, del cerro Panul denominado Puerto Viejo, que más tarde sería conocido como San Antonio de las Bodegas, cuyas edificaciones fueron bautizadas con ese nombre en honor al patrono de Portugal, San Antonio de Padua; y otro ubicado al norte, denominado Puerto Nuevo, en una pequeña rada rocosa protegida de los vientos conocida hoy como Cartagena, donde se asentaron los pescadores y se construyeron

grandes bodegas para albergar los productos que eran destinados al virreinato del Perú (Brügmann & Torrejón, 2015, pág. 19).

En 1790 San Antonio fue reconocido como un puerto *internado y exportado* por don Ambrosio O'Higgins. Este *“se convirtió en un importante enclave del Pacífico sur, pues era el encargado del transporte de los productos agrícolas del fértil valle del Maipo y sus alrededores, que eran vendidos en casi todo nuestro país”* (Brügmann & Torrejón, 2015, pág. 23). San Antonio fue considerada como ciudad por decreto de ley el 14 de enero de 1850 por el presidente Manuel Bulnes (Brügmann & Torrejón, 2015).

La guerra contra España, el bloqueo y posterior bombardeo a Valparaíso que inhabilitó las instalaciones portuarias de la ciudad en 1866. Tuvo directa relación con el crecimiento de la importancia comercial de San Antonio como puerto a nivel nacional, esto obligó *“al gobierno chileno a habilitar a la ciudad de San Antonio como Puerto Mayor, con el fin de mantener constante el flujo comercial del Pacífico sur”* (Brügmann & Torrejón, 2015, pág. 34)

La ciudad de San Antonio se le conoció como la “ciudad bodega”, ya que en el año 1873 Federico Errázuriz Zañartu fundó la Sociedad de las Bodegas (Brügmann & Torrejón, 2015). Este fue un hito importante económicamente para la ciudad de San Antonio, a través de esta sociedad *“acaudalados hombres de negocios construyen pequeños muelles para dedicarse a la compra y venta de cereales”* (Imágenes históricas de San Antonio, 2006, pág. 15).

El reconocimiento como comuna de San Antonio llegó en el año 1891, cuando el Congreso Nacional aprobó la ley que creó la comuna de San Antonio. *“La nueva municipalidad celebró su primera reunión el día 6 de mayo del año 1894, bajo el mando del primer alcalde*

de este puerto, don José Segundo Plaza” (Imágenes históricas de San Antonio, 2006, pág. 15).



“Con su consolidación de puerto mayor, San Antonio impone su vocación portuaria” pág. 32

Fig.4. Vista panorámica del puerto. Imágenes de antaño, San Antonio en el recuerdo, 2006.

Acá es donde la importancia de San Antonio como puerto nacional crece, pues la ciudad se constituye en torno a esta y comienza un proceso demográfico grande, que incrementa la población en San Antonio, lo que llevó a aumentar la infraestructura de la ciudad, creando entre otras construcciones el Paseo Bellamar, conocido en ese entonces como Paseo Miramar. Consolidando así un casco histórico de la ciudad que iniciaba con la avenida Centenario. En 1927 esta última era conocida como avenida Central. Los primeros censos indican que la población sanantonina comenzó a desarrollarse en forma acelerada desde 1920. Este crecimiento obliga a adoptar una serie de cambios de infraestructura. No es casualidad que se produzca un desarrollo del área urbana lo que determinó el cambio de fisonomía de la ciudad.

Mientras tanto el borde costero Sanantonino se ocupó en mayor extensión gracias a la ampliación del puerto de la ciudad de San Antonio, convirtiéndolo en el puerto más grande del país.

Se decide entonces iniciar las mejoras del puerto viejo para convertirlo en un terminal marítimo moderno y de primer nivel. Durante la presidencia de Pedro Montt, se envía al

congreso el decreto ley para autorizar la construcción del Puerto de San Antonio, adjudicándose los trabajos la empresa francesa de Augusto Galtier por la suma de \$9.759.000 oro. (Brüggmann & Torrejón, 2015, pág. 37).



Fig.5. Construcción del puerto de San Antonio. Imágenes históricas de San Antonio, 2006

La necesidad de conectar el puerto de San Antonio con la capital del país y otras zonas aledañas fue de vital importancia para crear una red ferroviaria. Para 1912 se había logrado conectar vía ferrocarril Santiago y San Antonio. La estación de ferrocarril se construyó al lado del Paseo Bellamar. Estas instalaciones siguieron existiendo durante todo el siglo XX sin mayor cambio en su infraestructura.



Fig.6. Estación de San Antonio. Imágenes históricas de San Antonio, 2006

Entre estas está la construcción de las líneas de ferrocarril que unirá Santiago con San Antonio, a través de la ciudad de Melipilla. Se construyen dos puentes y cinco túneles, inaugurando las obras en 1909, a cargo de Emilio Recart. Fue en 1912 cuando se logró la unión ferroviaria entre Santiago y San Antonio:

Con la habilitación del puente ferroviario de LloLleo se superó el último obstáculo que impedía la llegada de los trenes hasta las instalaciones portuarias. Fue en 1912 cuando se logra la unión entre Santiago con San Antonio, gracias a la construcción de la vía ferroviaria central, asegurándole al puerto sus posibilidades de crecimiento futuro. En la década del '20 se confirmó que no podía haber un buen puerto sin ferrocarril. En la fotografía, funcionarios posan para inmortalizar sus constantes recorridos. Lo cierto es que con este nuevo ramal se abrían a la explotación terrenos agrícolas de primera calidad (Imágenes de Antaño, San Antonio en el recuerdo, 2006, pág. 7).

Frente al puerto se construiría un paseo, el Paseo Bellamar de San Antonio en 1912:



Fig.7. Relleno del paseo Bellamar en la Bahía de San Antonio en el 1912. Imágenes de Antaño, San Antonio en el recuerdo, 2006

En 1930 comenzó una explosión demográfica en San Antonio, lo cual aumentó la infraestructura de la incipiente ciudad, el “centro” o casco histórico de la ciudad lo forma el eje de la calle Centenario y la planicie formada entre los esteros Arévalos y Huallipén, también incluir en este eje al paseo Bellamar que con el tiempo se convertiría en un lugar tradicional de uso para el ocio. (Imágenes de Antaño, San Antonio en el recuerdo, 2006).

Para finales de 1930 la obra más importante de la remodelación del puerto ya estaba casi terminada, que configuró la ciudad urbana portuaria en algo muy parecido a lo que es hoy en día San Antonio.

Entonces, el borde costero será ocupado mayoritariamente en el casco histórico por el puerto de San Antonio, pero había un sector que se ubicó cerca de la estación de ferrocarril que es el paseo Bellamar, donde el constante flujo de personas que transitaban ya sea, por trabajo o turismo, creó un sector informal de constante flujo de mercancías comerciales por parte de diversas personas.

Hacia el actual sector de Villa Italia solo había algunas construcciones esporádicas, antes que el edificio entregado en 1932 se transformara en un nuevo polo de desarrollo para la parte alta de barrancas. (Imágenes históricas de San Antonio, 2006).

Los terremotos de 1971 y 1985 causaron graves daños en la infraestructura. Dañando el paseo Bellamar y la estación del ferrocarril, no hubo una reparación por parte del Estado y los terrenos fueron dejado a su suerte (Brügmann & Torrejón, 2015). La administración de los ferrocarriles por parte del Estado entra en grave crisis durante el periodo de la dictadura militar chilena debido a su escasa inversión en infraestructura, deteriorándose progresivamente. El punto crucial para la transformación de los ferrocarriles ocurrió luego de la vuelta a la democracia, con la creación de filiales de EFE que prontamente se privatizaron, como Ferrocarril del Pacífico S.A. La administración de la red ferroviaria en la estación de San Antonio continuó en manos del *EFE*, pero los posteriores gobiernos tanto de Lagos, como de Frei decidieron invertir en mejoras a las carreteras, en desmedro de las líneas ferroviarias, por medio de concesiones a privados, provocando que muchos de los ramales ferroviarios fueran abandonados y, posteriormente, desmantelados, ya que las principales funciones del transporte de carga quedaron con mano del grupo privado FEPASA. A su vez conectaron con los terminales portuarios para la transferencia de carga.

Desde 1995 San Antonio ha liderado el movimiento de carga en el país. El año 2003 registró 9,7 millones de toneladas y movilizó 524.380 TEU... esta gran capacidad de transporte convierte al Sistema Portuario San Antonio en el principal operador de la Costa Oeste de Sudamérica (Brügmann & Torrejón, 2015, pág. 73).



“La bahía del puerto de San Antonio, desde la pequeña Playa San Pedro. Al fondo se aprecia el edificio del Hotel Jockey Club y la Estación de Trenes.” pág. 54

Fig.8. Bahía de San Antonio, San Antonio, Llo-lleo, Tejas Verdes y Santo Domingo, 2015.

En el sector donde se ubicaba la estación de ferrocarril colindante con el paseo Bellamar se construyó un mall. Para su construcción, se destruyó la abandonada estación de ferrocarril y parte del paseo Bellamar. Realizando una transformación del borde costero. El centro comercial comenzó su construcción el año 2009 conteniendo un casino, un supermercado, un hotel y varias tiendas en su interior además de una torre de 17 pisos de altura. Junto con la construcción del mall, se decidió destruir la estación de ferrocarril colindante y parte del paseo Bellamar. Ambos se ocupaban como como un atractivo turístico, ya que junto al Paseo Bellamar eran parte del casco histórico de la ciudad.



Fig.9. Vista panorámica del Mall Arauco de San Antonio, Google Imágenes, 2012.

En alusión a la construcción del centro comercial al lado del borde costero un periodista del Diario El Líder de la ciudad señala que:

“Puede verse desde varios lugares de la ciudad, desde la plaza de San Antonio puede apreciarse su gran tamaño. Nadie queda indiferente y es comentario obligado de todos quienes llegan a nuestra ciudad. La construcción del mall, casino y hotel sin duda que es uno de los principales hitos de la historia de San Antonio en el último tiempo y como tal alberga muchas de las esperanzas e inquietudes de quienes vivimos en esta ciudad puerto (Cadagán, R, 2009)

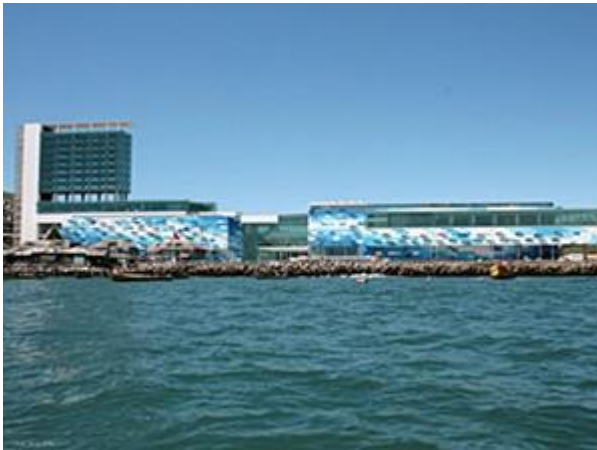


Fig.10. Mall Arauco de San Antonio. Google Imágenes, 2013

Con la cita anterior se puede dar a entender que la construcción del mall si influye en las personas de la ciudad, “nadie queda indiferente”. Pero la transformación del borde costero no es una situación aislada, sino está ligada a la modernización comercial llevada a cabo según las autoridades, por necesidad de la ciudad ante un gran aumento de la cesantía.

Entonces, el borde costero fue ocupado principalmente por el puerto, ya que además de las zonas portuarias que hay, el paseo Bellamar se constituye como una zona pública pero con dominio privado, pues pertenece a la empresa portuaria de San Antonio, entidad pública concesionada que regula el uso del borde costero sanantonino, siendo un sector que permitió la construcción de otras infraestructuras comerciales, que ocasionaron que el borde costero se vea afectado por un gran mall construido en medio de la entrada del borde costero que ha traído múltiples cuestionamientos en la ciudadanía.

6.2.1 Antecedentes de expansión portuaria en los últimos 30 años.

En la primera tabla se ve cómo ha ido aumentando la cantidad de carga en los puertos de San Antonio y Valparaíso desde 1986 hasta 2009 (Ruiz-Tagle, Cortez, & Lira, 2010).

Tabla 1 Resumen estadística de carga general transportada puertos de Valparaíso y San Antonio

Año	Cantidad de TEUs	Carga general (Miles de toneladas)		Tasa de contenedorización	% variación TEUs	% variación carga general	% variación PIB
		Contenedorida	Total				
1983				31,2%			-2,8%
1984				33,7%			5,9%
1985				46,2%			2,0%
1986	63.340	614	1.257	48,9%			5,6%
1987	76.309	740	1.380	53,6%	20,5%	9,8%	6,6%
1988	89.670	870	1.481	58,7%	17,5%	7,3%	7,3%
1989	100.000	970	1.600	60,6%	11,5%	8,0%	10,6%
1990	133.508			66,5%	33,5%		3,7%
1991	207.900			67,3%	55,7%		8,0%
1992	283.648			69,6%	36,4%		12,3%
1993	345.710	3.241	5.894	55,0%	21,9%		7,0%
1994	377.924	3.787	6.444	58,8%	9,3%	9,3%	5,7%
1995	490.790	5.002	8.063	62,0%	29,9%	25,1%	10,6%
1996	564.304	5.397	8.690	62,1%	15,0%	7,8%	7,4%
1997	644.975	6.589	9.485	69,5%	14,3%	9,1%	6,6%
1998	670.688	6.651	9.508	70,0%	4,0%	0,2%	3,2%
1999	653.087	6.828	9.199	74,2%	-2,6%	-3,2%	-0,8%
2000	711.990	7.142	9.581	74,5%	9,0%	4,2%	4,5%
2001	705.303	7.227	9.777	73,9%	-0,9%	2,0%	3,4%
2002	738.616	7.712	10.089	76,4%	4,7%	3,2%	2,2%
2003	843.744	8.755	11.153	78,5%	14,2%	10,5%	3,7%
2004	1.028.122	10.609	13.250	80,1%	21,9%	18,8%	6,0%
2005	1.148.792	11.669	14.209	82,1%	11,7%	7,2%	5,6%
2006	1.290.189	12.648	15.078	83,9%	12,3%	6,1%	4,6%
2007	1.495.914	14.581	16.848	86,5%	15,9%	11,7%	4,7%
2008	1.634.711	16.149	18.786	86,0%	9,3%	11,5%	3,2%
2009	1.407.824	13.907	15.800	88,0%	-13,9%	-15,9%	-1,7%
Tasa anual de crecimiento				1987-2009	14,4%	11,6%	5,4%
				1994-2009	9,2%	6,4%	4,3%
				2000-2009	8,0%	5,6%	3,6%

Fig.11. Cuadro que muestra la carga de transporte portuario San Antonio y Valparaíso. Indicadores de productividad para la industria portuaria, aplicación en América Latina y el caribe, 2006.

En el cuadro se aprecia que mientras la carga general ha crecido a una tasa promedio anual del 11,6% entre 1986 y 2009, en los puertos de Valparaíso y San Antonio, el número de contenedores (TEUs) ha crecido a un 14,4%. Ello se explica no por variaciones en el número de toneladas cargadas en cada contenedor, que se ha mantenido relativamente estable, sino por el hecho de que la penetración de los contenedores ha crecido desde un 48,9% en el año 1986 a un 88% en 2009. Con este nivel de penetración lo que cabe esperar es que la tasa de crecimiento en el número de contenedores se acerque cada vez más a la tasa de crecimiento de la carga (Ruiz-Tagle, Cortez, & Lira, 2010).

A continuación, se mostrarán dos tablas que muestran el crecimiento del puerto de San Antonio en términos de carga y comparativamente con otros puertos de América Latina (Doerr & Sánchez, 2006):

CONTENEDORES TRANSFERIDOS (TEUS) POR PUERTO 2000 - 2004						
Puerto	2000 (TEUs)	2001 (TEUs)	2002 (TEUs)	2003 (TEUs)	2004 (TEUs)	Tasa crecimiento
Santos	949 300	1 047 685	1 224 354	1 560 201	1 882 639	19%
Buenos Aires	1 089 186	959 521	745 658	898 400	1 138 503	1%
Callao	413 616	480 796	521 382	553 138	725 490	15%
San Antonio	455 604	413 900	438 160	529 331	639 762	9%
Río Grande	317 185	360 060	455 193	554 258	617 808	18%
Itajai	176 815	243 554	334 726	466 751	564 012	34%
Guayaquil	414 088	453 646	462 609	468 599	485 000	4%
Buenaventura	264 992	293 507	366 820	277 662	468 940	15%
Montevideo	274 472	301 641	292 962	333 871	424 791	12%
Valparaíso	256 386	291 406	310 670	319 368	388 353	11%
Paranagua	252 679	291 589	271 219	309 931	379 068	11%
Rio de Janeiro	217 758	251 546	270 583	326 820	362 443	14%
Sao Francisco do Sul	170 755	176 305	258 826	281 057	305 331	16%
Salvador	95 349	106 712	134 664	169 592	191 626	19%
San Vicente	146 570	168 340	173 708	179 596	190 000	7%
Lirquen	65 985	72 341	103 041	143 454	160 000	25%
Iquique	107 485	105 250	111 510	135 267	158 597	10%
Suape	62 800	75 816	108 958	59 917	138 062	22%
Sepetiba	3 681	16 910	20 427	26 285	132 996	145%
Fortaleza	69 400	43 194	72 491	73 363	82 061	4%
Paita	39 776	50 472	50 840	68 824	81 242	20%
Pecem		36 806	15 509	59 637	80 000	30%
Antofagasta	38 386	46 865	41 542	61 042	70 000	16%
Manta	4 585	9 481	18 930	21 600	25 000	53%
Zarate	4 500	13 723	18 818	20 000	25 000	54%
Tubarao	14 784	25 423	28 299	16 000	20 000	8%

Fig.12. Cuadro comparativo de contenedores transferidos por puertos Latinoamericanos. Indicadores de productividad para la industria portuaria, aplicación en América Latina y el caribe, 2006.

En la tabla anterior se muestra que entre el 2000 y 2004 la cantidad de contenedores transferidos por el puerto de San Antonio aumentó un 9%.

En la siguiente gráfica se muestra el aumento de la demanda de contenedores en la región de Valparaíso desde el año 2004 (Marítimo Portuario, 2017):

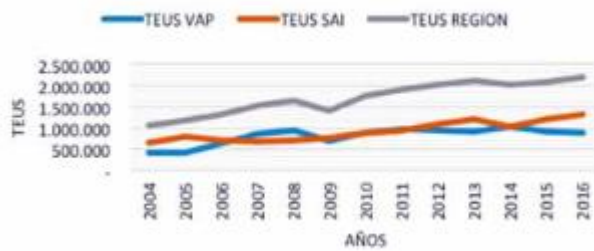


Fig.13. Comparativa de demanda de TEUS entre los puertos de Valparaíso y San Antonio ¿La demanda portuaria de contenedores de la V región es compatible con su coordinación logística? 2017.

Otra tabla que muestran un pequeño aumento en la transferencia de contenedores en el puerto de San Antonio (Marítimo Portuario, 2017):

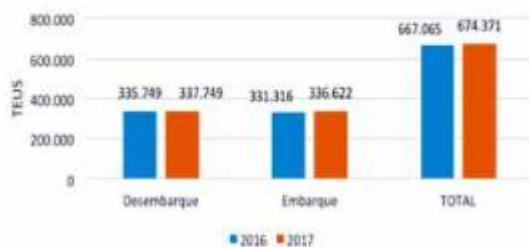


Fig.14. Gráfico de transferencia de contenedores en el puerto de San Antonio ¿La demanda portuaria de contenedores de la V región es compatible con su coordinación logística? 2017.

En la siguiente tabla se ve la diferencia entre el puerto de San Antonio y Valparaíso:



Fig.15. Comparativa de transferencia de contenedores entre los puertos de Valparaíso y San Antonio en los años 2016 y 2017 ¿La demanda portuaria de contenedores de la V región es compatible con su coordinación logística? 2017.

En el año 2018 hubo un aumento de 22,9% de toneladas movilizadas con respecto al año 2017, pasando de 17.949.042 a 22.060.128 (Siebert, 2019). En cuanto a la cantidad de contenedores, hubo un crecimiento del 31,6% con respecto al año anterior, la cifra estuvo en

los 449.140 contenedores (Portalportuario , 2019). En el año 2019 se logró un aumento histórico de transferencia de carga en cuanto a toneladas, logrando 22.680.847 con un aumento del 2,8% respecto al 2018 (Portalportuario, 2020). Sin embargo durante el año 2020 hubo una reducción de un 2,9% de transferencia de carga en toneladas con respecto al año 2019, esto puede ser atribuible a la pandemia del Covid19. La cifra del 2020 fue de 22.020.341 toneladas (MundoMarítimo, 2021).

6.3. Antecedentes de la protección ambiental en San Antonio.

El día 19 de diciembre de 2019 se produjo una consulta ciudadana inédita a nivel nacional, y que también lo fue para la comuna de San Antonio. Esta consulta fue impulsada por una red municipal que buscaba canalizar las demandas de la ciudadanía, ya que, las protestas que empezaron desde octubre del mismo año habían dejado en jaque al modelo económico social impuesto en Chile desde los años setenta. Aparte de las preguntas que fueron a nivel nacional, también hubo preguntas locales, así en San Antonio se consultó si se estaba de acuerdo con que se conservara el Humedal Ojos del Mar como un parque ecológico municipal, el 97.1% respondió que estaba de acuerdo, y solo el 2,9% respondió negativamente a esta pregunta (Secretaría Municipal de San Antonio, 2019). En la consulta participaron 20.410 ciudadanos de San Antonio, una cifra para nada despreciable en una ciudad de no más de 90.000 habitantes. Esto muestra el compromiso de los sanantoninos con la protección medioambiental, y que esto será una de las bases de los conflictos que se expondrán en el análisis.

VII. Análisis y resultados

7.1. El borde costero de San Antonio desde sus inicios

San Antonio es la ciudad con el puerto más importante del país. La historia de la ciudad está ligada al borde costero de la zona y al puerto que se construyó. Los colonos españoles se asentaron prontamente pero escasamente en la zona desde la conquista (Siglo XVI). En *“1770 fue levantada una nómina de las personas que habían construido casas y dependencias para la pesquería y pequeñas establecimientos comerciales en el puerto de San Antonio y resultaron veintiséis vecinos allí instalados”* (Mujica, 1947, pág. 10). Este fue el primer acercamiento para institucionalizar la administración portuaria de la zona, los habitantes de la zona ayudaban a las naves que pasaban por la zona a recalar y suministrarse en la bahía, también la zona costera se caracterizaba por la pesca. Pero no fue hasta 1790 que bajo el mandato de la capitanía general de Chile que el puerto de San Antonio fue reconocido como un puerto internado y exportador. Durante la colonia española el puerto viejo de San Antonio sumaba una escasa población, cuestión que suponía un problema para convertirlo en un puerto como tal. Pero *“en los primeros años de la independencia fue habilitado San Antonio como puerto menor”* (Mujica, 1947, pág. 18). Ya desde los primeros años de la novel república se veía la importancia estratégica del puerto de San Antonio por su condición geográfica. Fue hasta mediados del siglo XIX que se comenzó a considerar como ciudad a San Antonio, ya considerado como puerto menor, pero aún con una población relativamente escasa. *“La primera demarcación territorial correspondiente a la población establecida en los puertos de San Antonio fue señalada por el decreto supremo del presidente Bulnes, el 8 de febrero de 1848”* (Mujica, 1947, pág. 18). Y tuvieron que pasar casi dos años más para que el 14 de enero de 1850 San Antonio sea considerada como ciudad (Brügmann & Torrejón, 2015). En los años sesenta del siglo XIX después del bombardeo a Valparaíso, la ciudad de San Antonio tomó aún mayor importancia estratégica, consolidando su posición como unos de los puertos más importantes del país. Ya a finales de siglo en el gobierno del presidente José Manuel Balmaceda *“se comenzaron las obras del ferrocarril que uniría, andando el tiempo, el puerto de San Antonio con la capital de Chile”* (Mujica, 1947, pág. 20). La importancia del ferrocarril se verá durante todo el siglo XX sobre todo en la primera mitad, este traerá un cambio profundo en la configuración de la ciudad y el borde costero. También durante finales del siglo XIX se crea la comuna de San Antonio y se

inaugura la municipalidad de la ciudad: “*Creada la comuna de San Antonio en virtud de la ley del 22 de diciembre de 1891, la ilustre municipalidad celebró su primera sesión el 6 de mayo de 1894 a la una de la tarde*” (Mujica, 1947, pág. 21).

7.1.1. Las transformaciones del borde costero por la acción humana y los fenómenos naturales

Llegando al siglo XX, particularmente en la primera década del siglo, podemos ver que se comienzan a pensar y a materializar como leyes muchos avances de infraestructura en el borde costero de la ciudad, causando una transformación del mismo. Tenemos por ejemplo que:

En sesión de la Cámara de Diputados, celebrada el 17 de agosto de 1901, se trató por vez primera el problema de abordar el estudio serio de habilitar el puerto de San Antonio como la futura "comunicación marítima de las provincias de Santiago á Curicó con el mundo de los negocios (Mujica, 1947, pág. 21).

Posteriormente durante el gobierno del presidente Pedro Montt “*se envía al congreso el decreto ley para autorizar la construcción del Puerto de San Antonio*” (Brügmann & Torrejón, 2015, pág. 37). Esto con la idea de transformar a este puerto estratégico, que estaba en un estado deteriorado, en uno moderno y de primer nivel mundial. Para eso se licita la obra y lo gana la empresa francesa Galteir, quien se le da el encargo de modernizar y expandir el puerto. La primera de varias grandes modernizaciones y expansiones que tendrá el puerto sobre el borde costero de San Antonio.

Entonces se tiene que dos grandes fenómenos transformaron a la ciudad de San Antonio y a su borde costero. Uno fue la expansión y modernización del puerto, y el segundo fue la construcción de la línea del ferrocarril, Santiago-San Antonio y Melipilla-San Antonio. Una de sus estaciones se construyó precisamente en el borde costero. Estos fenómenos también ocasionaron el aumento de población de la ciudad, y por otro lado el aumento de transeúntes por el borde costero de la ciudad. Pero aparte de estos fenómenos causados por el humano, tenemos otros fenómenos, en este caso natural que tal vez no se toman tanto en cuenta al momento de ver la transformación del borde costero, estos fenómenos son los terremotos. En Chile, que es un país altamente sísmico, la frecuencia de estos grandes fenómenos naturales son algo periódico y que siempre está la posibilidad de que puedan pasar. Al ser

Chile un país con gran borde costero no es de extrañar que cuando se produce un terremoto también se produzca un tsunami, ambos fenómenos hacen cambiar la geografía del lugar, en este caso el borde costero de San Antonio. Tenemos como por ejemplo el terremoto de 1906. El borde costero de San Antonio durante finales del siglo XIX y principios del Siglo XX era visitado constantemente por turistas de la capital que venían a pasar el verano a la costa, ya en esa época era habitual que la gente rica de Santiago tuviera una segunda vivienda en el litoral central, y San Antonio no era una excepción. Pues fue con el terremoto de 1906 que se *“modificó la costa barriando con casas de veraneo”*. (Mujica, 1947, págs. 13-14). Esto dio lugar a que el espacio que ocupaban estas casas quedará libre haciendo aún más viable por términos de espacio la expansión posterior del puerto, y a su vez afectando una forma de turismo que tenía la ciudad, hasta casi hacer desaparecer a la ciudad de San Antonio como lugar de veraneo.

7.1.2 La construcción de la línea del ferrocarril en San Antonio

Hasta inicios del Siglo XX, el principal medio de transporte de carga en San Antonio era por un tranvía a tracción animal por medios de los llamados “carros de sangre”. Por la necesidad de incrementar la capacidad de carga de materias primas y mejorar sus tránsitos, es que se ideó la construcción de una línea ferroviaria en 1897 que conectará San Antonio con ciudades aledañas como Melipilla para interconectar luego con la capital y así en 1903 se inauguraron las obras que permitirían esta unión terminándose en 1910. Este gran motor de progreso, que es el tren, hizo que la ciudad que solamente contaba con 750 habitantes a la fecha aumentara a más de 11.000 a finales de la década de 1930. *“El tren lo es todo...el tren permitió traer los materiales de trabajo...facilitar la llegada...en vez de tres días de viaje...en un par de horas de llegar a la costa. Traer recursos, comercializar el pescado más rápido hacia Santiago, de Santiago traer granos y otras cosas para comercializar con la costa, etc. Cambio todo.* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020)

La población que comenzó a crecer rápidamente va a generar una modernización comercial dentro de la ciudad *“entonces van a aparecer los llaveros, van a aparecer el gallo del fundo que vende harina para que hagan pan, otros ya tienen sus propios terrenitos dentro del terreno que les da el dueño del fundo y pueden cultivar y van apareciendo una suerte de comercio”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020). Con este crecimiento

urbano, la gente que vivía allí comenzó a hablar de las ciudades aledañas por estos nuevos habitantes,

Comenzó así a hacerse famoso el poblado de Llo Lleo y con él también la famosa leyenda que decía que sus “aires eran buenos para las enfermedades del corazón”. Se inició la urbanización del poblado, la construcción de chalets, y el reconocimiento de lo que era en ese entonces una “bella playa (Trenvías, historia de la infraestructura ferroviaria en Chile, s.f).

A raíz de este incremento en el interés de la zona como balneario de descanso, es que en 1919 la Administración de los Ferrocarriles del Estado comienza a construir el último trazo del ferrocarril que debía unir San Antonio con Cartagena.



Fig.16. Construcción de la vía San Antonio - Cartagena. Trenvías, historia de la infraestructura ferroviaria en Chile.

Al conectar San Antonio con esta ciudad balneario de Cartagena permite el incremento de viviendas a clases más acomodadas “*la gente se puede transportar a la costa y se van vendiendo los fundos a gente rica que puede comprar terreno.*” (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020)

El ferrocarril marca un antes y un después en la historia de San Antonio, de un pequeño poblado a una ciudad interconectada con el resto del país.

Todo lo mencionado anteriormente, muestra que el cambio comercial sufrido en a inicios de siglo, mucho tiene que ver con modernizar los procesos industriales que permiten un crecimiento económico, desde atraer más turistas, transportar la materia prima, hasta la conectividad con la capital y las ciudades aledaña, por lo cual se necesitaba que la ciudad

gire de alguna forma en torno al futuro nuevo puerto. La aparición del tren ayuda a mejorar la calidad de vida de los habitantes, y mejorar su conectividad; pero también plantea la urgente necesidad de modernizar el sencillo aparato portuario, el que había sufrido terribles daños a raíz del fuerte terremoto que había sacudido la región de Valparaíso en 1906 (Brügmann & Torrejón, 2015).

7.1.3 Construcción del puerto nuevo de San Antonio

La construcción del nuevo puerto de San Antonio se remonta hacia el año 1910 donde se empieza a gestionar la idea de modernizar el puerto viejo y precario que había sido destruido por el terremoto de 1906. El primer paso para esto fue la ley promulgada por el vicepresidente Emiliano Figueroa el 7 de Septiembre del mismo año que autorizó contratar las obras de mejoramiento de este puerto nuevo (Mujica, 1947). Ya para 1912, se comienza a construir el puerto nuevo de San Antonio, gracias a la terminación de los trabajos en la línea ferroviaria central que conectaba San Antonio con Santiago, lo que permitía que hubiera un crecimiento económico e industrial a futuro debido a la necesidad de abarcar una mayor cantidad de exportaciones y de transporte de materia prima y de capital humano. *“La construcción del puerto va a significar traer gañanes de Santiago, de Melipilla, huasos... y también gentes más profesionales que vive en Santiago (...) Forman una panadería, un emporio y van apareciendo los locales comerciales más grandes que los que conocía el territorio”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020)

En 1918 fueron terminadas las obras de abrigo del puerto por la empresa Galtier, y en 1922 durante la presidencia de Arturo Alessandri Palma, se autorizan los recursos para la terminación del puerto y sus instalaciones, quedando finalizadas las obras de los terminales Molo Sur y Espigón; posteriormente se entregó Puerto Panul, convirtiéndose San Antonio en uno de los terminales portuarios más modernos de América en esa época (Brügmann & Torrejón, 2015). Para el año 1927 el grueso de las obras del puerto de San Antonio ya estaban terminadas, dándole al terminal y a su entorno con la ciudad una configuración urbana muy parecida a la que hoy conocemos. (Imágenes históricas de San Antonio, 2006).

El puerto finalmente se posiciona como el motor de la ciudad, lo que permitió que haya una mayor expansión económica y urbana y con ello, los problemas y necesidades de los ciudadanos comenzaron a presentarse, en especial en un terreno de infraestructura.

7.1.4 Modernización urbana: construcción del paseo Bellamar

Junto a la creación del nuevo puerto de San Antonio y el avance de los trenes de transporte y carga, había un lugar al lado del puerto que se usaba como patio de trenes en donde se transportaban las rocas que eran usadas como materia prima para construir los molos del puerto. Con el paso del tiempo y ya finalizando la construcción del nuevo puerto, hubo una explosión demográfica significativa que provocó un incremento en la necesidad de infraestructura en San Antonio, marcando un centro o casco histórico en torno a la estación de ferrocarriles *“La estación de ferrocarriles sería por muchos años uno de los centros urbanos más importantes de San Antonio, representando a la vez los primeros pasos de un caserío que se convirtió en ciudad”*. (Imágenes históricas de San Antonio, 2006, pág. 38).

El roquerío que había en ese espacio al lado del puerto se desocupa una vez finalizadas las obras, *“se piensa ya por primera vez en construir algo...costero para que la gente...pasee por la costanera. Siendo siempre terrenos del puerto”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020). Esta idea surge por la necesidad de la ciudadanía de tener espacios de esparcimientos. Además, los turistas que visitaban la zona requerían de dichos espacios, por esto se crea el Paseo Bellamar, pues incluso desde antes, ese lugar *“ya era un concurrido centro turístico durante los fines de semana y el recorrido ineludible de muchas familias sanantoninas después de la misa dominical.”* (Imágenes históricas de San Antonio, 2006, pág. 19).

Este lugar de paseo se ubicaba en frente de la estación de ferrocarril, que permitía la llegada de materias primas desde la mina El Teniente de Rancagua. Además, los turistas hicieron uso de este espacio junto con los habitantes de San Antonio, convirtiéndolo en un centro para el intercambio comercial de distintos bienes y servicios.

7.1.5. El puerto, y su relación con la ciudad hasta la década del noventa

Luego de la construcción y expansión del puerto se provocó la primera gran expansión de la ciudad, esto ocasionado por la llegada de personas que venían en busca de un trabajo ligado al puerto. Ya en 1930 con el puerto consolidado, se produjo un crecimiento de las poblaciones que estaban situadas en San Antonio y Barrancas (Sánchez, 2019).

En cuanto al transporte de material se puede decir que en:

1930 cuando las cargas no llegaban en contenedores entonces existían los movilizadores portuarios que eran camiones muy fuertes y generó mucha plata, mucho trabajo y generó mucho bienestar a la comuna de San Antonio en los años 30, 40 ,50 y 60; hasta el 70 diría yo, de ahí ya empezamos a decaer (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

En 1950 ocurre la “*conurbación de San Antonio con Barrancas, desaparece la Playa Montemar por crecimiento portuario*” (Sánchez, 2019, pág. 21). Este hecho desata que el borde costero del sector de barrancas sea prácticamente inexistente en esa época. La necesidad de expansión del puerto produjo que el sector original que le fue dado fuera insuficiente. Para expandir el puerto se ocupó en esta época el borde costero central de San Antonio, la playa Montemar:

San Antonio ha ido perdiendo sus playas en el tiempo por una situación de expansión portuaria claramente, por ahí en el año 50´ se perdió la playa Montemar que estaba en el sector de San Antonio un poquito hacia el norte...hacia barranca...una playa que la gente recuerda muy elegante que se perdió por ahí en la década del 50´ (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

Durante las décadas del treinta al sesenta, la ciudad de San Antonio tuvo un auge bastante importante, la calidad de la vida mejoró para la población del lugar, y existían oportunidades laborales en el puerto, como para la pesca artesanal e industrial que empezaba a posicionarse en el borde costero. Esta primera modernización comercial también significó un aumento del comercio local, apareciendo cada vez más locales comerciales:

San Antonio tuvo un desarrollo sumamente importante y se transformó hacia los años 30 en una ciudad muy moderna, muy bonita que siguió creciendo y desarrollándose muy bien...yo diría... hasta los años 60´...en los años 60´ o 70´ empezó a desordenarse... en esa época empezó a desordenarse... lo que hasta el año 60´ fue muy bonito (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

En la década del setenta esta situación comenzó a decaer y durante la dictadura la situación económica de la ciudad empeoró, el puerto comenzó a quedar atrás tecnológicamente y en capacidad de transferencia de carga con respecto a otros puertos, además la escasa inversión para modernizar el puerto. Incluso la dictadura militar cambió proyectos destinados al puerto de San Antonio al puerto de Valparaíso:

Hubo hasta un cabildo en San Antonio donde...de las fuerzas vivas de toda la ciudadanía...en defensa del puerto, especialmente de una grúa que se iba instalar en San Antonio en esa época...que era la grúa eurosal y de que en definitiva se instaló en Valparaíso porque el Almirante Merino y ultramar estuvieron de acuerdo que se instalará en Valparaíso (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

En 1980 aproximadamente ocurre la desaparición de las últimas playas del sector eliminando el borde costero de Barrancas, esto *“inducido por el crecimiento de áreas separadas de desarrollo industrial marítimo”* (Sánchez, 2019, pág. 24).

Esta situación vendría a cambiar con el terremoto de 1985 que destruyó parte importante del puerto y la ciudad. Nuevamente un Terremoto modificó el borde costero.

La destrucción provocada por el terremoto propició nuevamente una oportunidad para transformar el borde costero. Dada su importancia estratégica y económica para el país el puerto de San Antonio se debía reconstruir, *“la reconstrucción del puerto significó construir un puerto moderno que poco a poco va ir dejando atrás a Valparaíso...y eso significa que iban a llegar más bancos, más supermercados, más gente de Santiago”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020). Esta nueva etapa de modernización del puerto también trajo consigo la modernización de la ciudad, llegando más locales comerciales a la zona.

Habiendo ocurrido el reciente terremoto en 1985 y con el progresivo abandono de la línea de ferrocarril, el borde costero en el sector de San Antonio se situaba como un lugar de venta informal y esparcimiento, pero en claro decaimiento. En contraposición a este, el puerto en la década de los noventa comenzó una expansión mucho mayor en comparación con las décadas anteriores. Teniendo que ocupar más zonas en el borde costero de San Antonio, comenzando por ocupar todo el sector de Barrancas y tapando el acceso a este borde costero, además en una continua expansión hacia el sector de Llole.

7.2 Programas y transformación del borde costero

7.2.1. Actores y colectividades sociales

Los actores y las colectividades sociales son un factor clave para la transformación del borde costero, se entiende por actores, a los agentes que por sus acciones modifican o afectan a otro grupo o espacio. En el borde costero de San Antonio encontramos cinco actores y colectividades importantes que han transformado el borde costero en los últimos treinta años. Estos son: la comunidad, el Estado, la municipalidad, el puerto, y los pescadores. Estos han hecho uso del mismo de diferente forma, y lo siguen haciendo hasta la actualidad.

7.2.1.1. La comunidad sanantonina

La comunidad se puede entender como todas las personas que viven en la ciudad de San Antonio, y hacen o hicieron uso del borde costero, o, en su defecto tiene una posibilidad potencial de usarlo. Como se había expresado en el capítulo anterior, el borde costero ha estado en una continua reducción frente al puerto, con las playas desapareciendo, y la expansión portuaria. La comunidad se ha visto afectada, disminuyendo sus posibilidades de ocupar, y usar el borde costero, el cual se ha reducido hasta prácticamente solo el Paseo Bellamar, pero este ha cambiado su fisonomía en los últimos treinta años. Durante los noventa y parte de la primera década del siglo XXI, el Paseo Bellamar mantuvo su antigua forma, y la estación del ferrocarril seguía funcionando. Con la remodelación que hubo en la década de los 2000, se modernizó la parte comercial del paseo, incluyendo los puestos de artesanía. Además, se construyó el Mall Arauco San Antonio donde estaba la antigua estación de ferrocarril. Más allá de la disputa del espacio (cuestión que se verá en el siguiente capítulo), hay que recalcar que la comunidad siguió usando dicho espacio. La transformación que sufrió el borde costero en este sector no le quitó su lugar como centro de la ciudad de San Antonio, tal vez porque *“la gente sigue queriendo...este...crecimiento económico”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). El Mall Arauco San Antonio significó muchas cosas para la ciudad, siendo una de ellas, el aumento del flujo comercial del sector que otorgó empleos a la comunidad (ver Fig.3).

También dentro de la comunidad podemos encontrar a las agrupaciones que se han creado para la protección del borde costero. Una principalmente enfocada en la protección del “Humedal ojos del mar” de Llolleo, llamada agrupación “Humedal Ojos del Mar” que se

han reunido con la intención de proteger sus lagunas. Esta agrupación ha ocupado un método de intervención en el borde costero enfocado en:

Visibilizar en redes sociales de que la gente asista... además de la jornada de limpieza... que el año pasado estuvimos haciendo prácticamente todos los meses, una por mes... eso ayudó mucho a que la gente conociera el lugar nuevamente... de que asistiera... de que en el fondo si tú lo conoces algo lo puedes cuidar mejor, lo puedes querer más, puedes empaparte del territorio y sentirlo más propio (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Primero se hizo una visualización de la existencia de las lagunas del Humedal Ojos del mar, porque si no “existen” no es posible ni usarlas ni protegerlas. Luego concientizar sobre lo importantes que son para el ecosistema del lugar. El Humedal Ojos del Mar es una “estación de paso” para las Aves migratorias, y sin ellas posiblemente no puedan llegar a su destino. Y algunas personas de la comunidad se interesaron y fueron a participar en jornadas de limpieza:

Me di cuenta de que mucha gente estaba interesada... y se terminó organizando un... una limpieza a la que fueron como 80 personas, tuve que coordinar también para que el retiro de los voluminosos de toda la contaminación... para que viniera el municipio a retirar eso, porque una cosa es sacarlo de la naturaleza, y otra cosa es que se lo lleven de la calle” (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

En este sentido la contaminación es un tema central de preocupación para la comunidad en el borde costero, si hay contaminación tanto la vida animal, como la humana se ven afectadas, y las posibilidades de usar el espacio del borde costero se ven reducidas. Entonces *“la gente debe empoderarse y tomar acciones directas”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). De esta forma para la agrupación la acción directa en el espacio es lo que posibilitará que la comunidad sea partícipe de la transformación del borde costero.

7.2.1.1.1 La identidad Sanantonina

La identidad de la comunidad sanantonina está marcada por unas cuantas características que generan una identificación de la comunidad con la ciudad. La primera característica que podemos hallar es la vinculación innegable que tiene la comunidad con el mar. Toda la historia de la ciudad ha estado ligada al mar, ya sea, por tener un puerto, o por la abundante

pesca que alguna vez existió en el lugar, o el solo hecho de poder ver todos los días el mar, sentir su brisa, ver la puesta del sol en el mar, etc. Tal como se decía en el marco teórico (Salcedo, 2016), la identidad de una persona o una comunidad está ligada a su historia, y a su entorno, de esta forma la comunidad sanantonina ha estado en estrecha relación con los elementos del borde costero y del mar. La construcción del Mall Arauco San Antonio vino a chocar con esta identidad sanantonina ligada al mar, debido a que esta infraestructura tapa la visual del mar en algunos sectores, y principalmente en el centro de la ciudad; *“la imagen, la identidad sanantonina también porque...estar mirando al mar...y ahora no está mirando al mar...ahora como que está de espalda al mar”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

La segunda característica generadora de identidad en San Antonio es la vinculación entre el puerto, la ciudad, y la comunidad. El puerto ha sido un factor importante en la expansión de la ciudad de San Antonio, por lo tanto, en el crecimiento de la comunidad. Además que un cierto porcentaje de la población trabaja en el, lo que hace que la comunidad esté estrechamente relacionada con el puerto, *“y en consecuencia hoy en día hay una parte de las personas que siguen pensando que el desarrollo portuario pueda significar a la ciudad un tremendo desarrollo”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Aunque es cierto, que, debido al tremendo crecimiento de la ciudad, y la población en la misma, el porcentaje de la población que trabaja en el puerto ha ido disminuyendo (Encuesta nacional de Empleo, 2020). Además, las externalidades negativas que empezó a dejar el puerto entraron en conflicto con la comunidad, como por ejemplo la contaminación directa, y también el colapso que se produce en las calles de la ciudad por parte de los camiones que se dirigen al puerto:

Lo que quiero señalar con esto, es que hasta los años 80 la identificación de la ciudad y el puerto fue tremenda...sin embargo el crecimiento portuario de las...dos décadas...o de la última década y media ha sido tan exponencial que empezó a generarle externalidades negativas a la ciudad...y empezamos a ver camiones por toda la ciudad (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Producto de estas situaciones, la identidad de la comunidad con el puerto se ha estado perdiendo, *“hemos llegado hoy en día a una situación...yo diría cismática de parte importante de la ciudad ya no está identificada con el puerto...ya no tiene esa identificación tan sostenida”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). La narrativa

identitaria (Salcedo, 2016), de la comunidad con el puerto se fue rompiendo cuando la población creció, de esta forma la identidad ipse (variable) de la comunidad con respecto al puerto fue cambiando. Aun así, aunque esta situación en la cual se ha ido perdiendo parte de la identificación con el borde costero, parece que la vinculación entre puerto y ciudad con la comunidad es imposible de deshacer mientras el espacio físico en el que se desarrollan esté tan ligado.

Una tercera característica de la identidad de la comunidad con el borde costero está ligada al paseo Bellamar. El antiguo paseo Bellamar construido durante la primera parte del siglo XX se mantuvo casi en el mismo estado hasta su remodelación en la década de los 2000. Esta remodelación trajo consigo un gran impacto en la identificación de la comunidad con el lugar. Para la mayoría de los que pudieron usar el antiguo paseo, y/o la estación del ferrocarril recuerdan el lugar con cierta nostalgia, como ya se ha dicho anteriormente, El Mall Arauco San Antonio se construyó sobre las ruinas de la estación del ferrocarril, y la remodelación del paseo significó un cambio en la fisonomía del mismo, esto se puede ver en las palabras del jefe de obras municipales de la municipalidad de San Antonio, *“yo creo que fue el peor lugar y aun así por ahí cerca y el paseo Bellamar y este sector del mall era parte de mi área de juego de niño”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020) sobre la construcción del mall, se puede interpretar cierta nostalgia de sus palabras al recordar al antiguo paseo Bellamar.

La cuarta característica es la identificación que se está produciendo con el Humedal Ojos del mar de Llolleo, esta es “más nueva” con respecto a las otras, ya que, es un fenómeno que se ha estado produciendo en los últimos años. Podríamos decir que se ha estado dando post terremoto del año 2010. Luego de que el tsunami dejará parcialmente seca una de las lagunas, y además tanto el terremoto como el tsunami barrieran con las cabañas que estaban cerca del lugar, y dejaron toda la contaminación en el sector. La creación de la agrupación “Humedal Ojos del Mar” ha sido factor clave para esta identificación. Empezando por jornadas de limpieza y concientización de la población, y actualmente tratando de protegerla de la expansión portuaria. Para ellos *“toda la gente aquí en San Antonio...o mucha gente de San Antonio, no sé si toda... quieren que se mantenga ese lugar, ese humedal ...porque es una de las pocas áreas verdes y de esparcimiento que tenemos en la ciudad”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Además, para ellos la vinculación, aunque se hizo más masiva luego del terremoto, venía de antes con el sector donde estaban las cabañas:

Dejando intacto el sector natural que ya es parte de la identidad sanantonina también, se ha generado un vínculo hacia ese lugar que a través de leyendas, historias y vivencias de nuestros padres o de nuestros abuelos que fueron a vacacionar allá (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Estas cuatro características, el mar, el puerto, el paseo Bellamar, y el Humedal Ojos del mar son parte de las que han logrado forjar la identidad de la comunidad con el borde costero de la ciudad de San Antonio. Porque estas características representan la narrativa de la identidad de la comunidad con el borde costero, el relato de estas cuatro características trae el pasado al presente en una vinculación con la memoria de la comunidad. La dialéctica entre la mismidad y la ipseidad (Basz, 2011) se da en que lo primero está representado con la tradición, lo invariable que antecede a la persona, en este caso el mar, el puerto, el humedal y el paseo Bellamar tienen este componente, pero al mismo tiempo el puerto y el paseo Bellamar en su infraestructura cambiante ha propiciado que la identidad ipse se transforme, haciendo de esa forma que la identidad sanantonina vaya cambiando.

7.2.1.1.2 expansión de la ciudad

La expansión de la ciudad se considera un concepto que juega un rol fundamental en el entendimiento de los problemas que atañen a la ciudad de San Antonio. Ya que esta, desde los últimos treinta años ha sufrido un aumento en su población (ver Fig.2), lo que ha necesitado una mayor demanda de viviendas y de suministros tanto alimenticios como de manufactura local. También se destaca la reconstrucción del puerto desde el terremoto de 1985 como factor de migración hacia la ciudad.

Respecto a los puntos de vistas de los diversos actores de la comunidad sanantonina, hay diversas miradas entre ellos de este expansionismo urbano. Desde el punto de vista de la agrupación “Humedal Ojos del Mar”, este expansionismo de la ciudad se ha visto reflejado en tomar los espacios del borde costero y del puerto, pero a diferencia, del uso público que a ellos les gustaría, se ha tornado para otros usos, por lo cual, si el puerto avanza o la ciudad avanza, lo hace en una perspectiva más comercial; En referencia al “paseo Bellamar” que es una de las pocas zonas de “recreación y paseo” en San Antonio, ellos señalan que:

Aquí habían árboles cachai, había una zona de uso familiar más que comercial, como de esparcimiento más sano, más en contacto con la naturaleza, con el mar, con los animales

también que habitan el borde, cachai, entonces todo eso también se ha ido perdiendo por lo que es el comercio no más, por el mall, por los puestos de artesanía, o sea, toda esa zona es realmente del puerto, que el puerto la administra (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Para los funcionarios de la dirección de obras de la municipalidad de San Antonio, la expansión de la ciudad tiene varias aristas y la primera que ellos denotan es en relación con los proyectos de expansión del borde costero hacia el norte:

La zona ZET1 que es una zona de protección...que le quitó la condición portuaria...y una zona de áreas verdes precisamente para proyectar ahí el borde costero norte (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)



Fig.17. Plan regulador de San Antonio, Ilustre Municipalidad de San Antonio, 2006.

En esta imagen se muestra el sector que cubriría todo el proyecto de borde costero norte, pensado por la municipalidad, partiendo desde el inicio norte del paseo Bellamar hasta casi el límite urbano con la ciudad de Cartagena

Esperamos que hasta el sector camanchaca si se desarrolle y tengamos estos tres kilómetros de borde costero... ausente de edificaciones que lo tapen como fue...lamentablemente este feo mall que está en la zona ZET...y que fue permitido precisamente por el plan regulador del 2006” (...) “nosotros hemos propuesto como dirección de obras, que a nosotros nos interesa como dirección de obras, el desarrollo del borde costero norte, del borde costero sur, de generar espacios residenciales más exclusivos que no sean mezclado con espacios comerciales o industriales, por último, comerciales, pero no industriales y de generar que el

puerto y la industria no genere externalidades negativas (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Respecto a la visión que da el funcionario portuario sobre la expansión de la ciudad, señala que se ha incrementado la población de la ciudad, pero mira con escepticismo la construcción del borde costero norte, pues señala que hace tiempo vienen diciendo de ella, pero no se concreta:

El tema es que lleva muchos años saliendo y no sale y lo otro, la administración de esto pasa directamente al puerto, el puerto es el dueño del paseo, lo que es la empresa portuaria de San Antonio, ellos son dueños del paseo bellamar, son dueños de Panul, son dueños del camino a Cartagena, son dueños de todo el borde costero. Toda la administración del borde costero es Empresa Portuaria de San Antonio, son los responsables y los que tienen que velar por este tema (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

La modernización comercial y el aumento de las tomas de terreno produjeron una expansión de la ciudad de San Antonio.

7.2.1.1.2.1 modernización comercial

La modernización comercial surge en San Antonio a raíz de un incremento de población que habita o pasa por San Antonio. Bajo la mirada de los planificadores (municipalidad), nace la necesidad de tener un espacio urbano como el Mall Arauco para ampliar las opciones de venta, y satisfacer las necesidades de los habitantes. Sumado a los puestos artesanales formales e informales. También para potenciar el turismo de la zona con el paseo Bellamar, y subsanar en parte el gran desempleo de la ciudad que alcanzaba un 11% en el 2006 (Encuesta Nacional de Empleo, 2020). La modernización comercial producida en la ciudad da un giro en el sentido de la vinculación de las personas con el mar y su borde costero. Este programa turístico bajo una mirada economicista fue un intento de diversificación económica, pero a muy menor escala y sin ser una política del gobierno local.

Con respecto a la modernización comercial de la ciudad la dirección de obras de la municipalidad de San Antonio y la empresa portuaria STI destacan diversos ejes. Para los funcionarios municipales esta modernización comercial trajo “beneficios” desde la creación del puerto y su modernización, pues indirectamente hace crecer la economía local al necesitar más suministros y abastecimiento:

Trabajo, industria, comercio, servicios y San Antonio es una ciudad que tiene una cesantía histórica, histórica... digamos, aquí basados en una economía de una empresa, estoy hablando de los años 60, que era la bayonil, que después se terminó y después estuvimos una posibilidad de desarrollo interesante, se desarrolló el famoso PISA, parte industrial San Antonio en el sector de Malvillas que a nosotros nos interesaba porque era trabajo (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Para el funcionario portuario a pesar de considerar el problema visual del mall y su ubicación, considera que esta modernización comercial fue buena en cuanto a que permitió la generación de empleos y la baja del costo de los artículos y mejorar la calidad de los servicios:

San Antonio por mucho tiempo, fue una ciudad donde las autoridades locales no permitían que entraran nuevas empresas de comercio grande, empresas de retail. Esto de alguna manera igual perjudica a la gente, por un tema de que tienen pocas opciones donde comprar, tiene precio elevados y de alguna manera lo perjudicaba (...) este hotel, casino y mall da trabajo a muchas personas, muchas personas hoy en día se benefician del tema de este mall, casino y hotel; no te podría dar un numero porque no manejo exactamente lo que es los puestos de trabajo de este lugar, pero si deben ser más de 1000 puestos de trabajo y además tiene un casino, que este casino si aporta al municipio, aporta sus buenos millones al municipio. De lo que recaudan tú sabes que por ley de casino tienen que aportar a los municipios. En ese sentido yo creo que es beneficioso, ha sido beneficioso para la ciudad, fuera del impacto visual que crea este mall, no tiene mayores complicaciones, además que cuenta con un hotel, que es un poco mejor la categoría que tiene este hotel de lo que hay acá en San Antonio (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

En definitiva, este ítem está en constante desarrollo en la ciudad y su mayor modernización económica puede incrementarse en el futuro proyecto de remodelación del puerto: El llamado proyecto puerto exterior de San Antonio. Pero todas estas medidas esencialmente dependerán de los programas que la alcaldía de San Antonio pueda proponer en un enfoque tanto público como privado.

7.2.1.1.2.2 Tomas de terreno

Otra arista que se destaca como consecuencia de la expansión de la ciudad es el aumento de las tomas de terreno y es que la situación económica de los habitantes de la ciudad, junto con

la necesidad de habitar un espacio ha hecho que con los años las tomas de terreno aumentaran en gran medida. Esto lo destaca esencialmente los funcionarios municipales, el cual le atribuyen una categoría negativa, en cuanto a que estas tomas “ilegales” dañan los proyectos de expansión urbana que tiene la Municipalidad de San Antonio en las proximidades al borde costero norte que se pretende construir:

Para que las políticas, los diseños, las cosas que se planifiquen desde el punto de vista urbanístico en la ciudad, tiene que partir desde una premisa básica que es que la respeten, y ahí yo vuelve a la situación que señala armando en relación a las tomas, o sea, no hay planificación urbana que resista un resorte en relación al territorio y eso yo creo que al final nos va a impactar y nos puede limitar el desarrollo del territorio (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

El programa de la municipalidad en las zonas de construcción, según el regulador vigente, muestran el sector donde ha sido tomado y donde puede tener un gran desarrollo para la ciudad:

El sector ZDU de arriba...es un sector que nosotros...probablemente pueda tener un buen desarrollo, aunque parte de eso está tomado (...) el sector ZR4 acá arriba...esperamos que tenga desarrollo urbano, y es la zona que fue completamente tomada por terceras personas (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

Además, muestran que estas tomas afectarían el desarrollo inmobiliario e incluso lo muestran como algo que impide el desarrollo del borde costero norte planificado por ellos para que así pueda crecer el interés del rubro turístico en esa zona:

Desarrollar un borde costero interesante del punto de vista de desarrollo inmobiliario, pero lamentablemente parte de eso ha sido tomado también...entonces está...estamos pasando un momento bien difícil porque...un momento que si no se retrocede esto...el desarrollo comunal se va ver muy deteriorado producto de que estas tomas no van respetar loteo ni van a respetar poder tener...desarrollar el borde costero que pensamos desarrollar hacia el norte que es lo que pretendíamos (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

Las tomas de terreno en definitiva es un tema que hay solucionar en conjunto, pero para esto se hace necesario la solución que lleva a que estas tomas existan: La vivienda como un derecho, y aunque en este Estado subsidiario no está contemplado, la municipalidad puede tener proyectos de subsidio a esta.

7.2.1.2 El Estado

El Estado de Chile influye en la transformación del borde costero y en cómo está construido la ciudad, de una manera directa e indirecta. Directa porque el Estado de Chile es centralizado y funciona como eje principal de las directrices estratégicas del país, desde las decisiones en la construcción de un proyecto nacional como lo es la ampliación y construcción del nuevo puerto de San Antonio hasta la autorización de algún otro proyecto local en el borde costero, debido a que EPSA, que pertenece al Estado, está concesionada y de ellos depende autorizar los espacios donde tienen incidencia. Indirectamente influye en las externalidades negativas que deja el puerto en la ciudad desde lo económico hasta lo ambiental.

Por parte de la comunidad Sanantonina, se destaca la necesidad de crear nuevas leyes con relación al uso del borde costero. La agrupación ojos del mar señala que *“se requiere esta nueva ley de zona costera, no considerar al borde costero como el ochenta metro de playa no más, si no, considerarlo como toda una zona que se ve afectada y que el territorio”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). También esta espera la evaluación del impacto ambiental que traerá el proyecto de Puerto exterior, *“el permiso para hacer esto lo tiene que dar por Estado, tiene que pasar por el sistema de evaluación de impacto ambiental y todo eso., entonces supuestamente ahora en marzo iba ingresar al SIA que es el sistema de evaluación de impacto ambiental”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

El Estado Centralizado limita la fluidez de las tomas de decisiones y proyectos locales y también los recursos generados que van a parar al Estado, dejando casi sin nada a la economía local:

Acá se mueve mucha mucha plata, pero toda esa plata va a quedar a la empresa estatal, sede Santiago y chao, cachai, y además de que el puerto en sí mismo no tiene como autorización como para construir o para hacer cosas fuera de su área, cachai, como que todas las lucas que ellos tienen la ocupan en el puerto (...) a ver, el puerto acá es como el papá de San Antonio, cachai, entonces dice lo que hace y lo que no se hace y es un papá que tiene las manos atadas también, porque no puede meterse tampoco en la ciudad y decir, sabi que voy a arreglar esta calle, cachai, porque la ley es así, no se lo permite, tiene que estar dentro de su área, invertir ahí, y el resto son como otro tipo de, no sé po, de movimiento monetarios que pueden hacer, por ejemplo, construyeron el museo, con fondos del puerto, el museo de San Antonio que es

uno de los museo más importantes acá de la quinta región, se construyó con fondos del puerto, pero hay como todo un proceso legal para que el puerto pueda hacer algo por la ciudad, cachai, entonces eso también es importante hacerlo notar y sería idea (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

La política chilena del uso del borde costero da al Estado un rol fundamental en la toma de decisión de qué hacer con un borde costero. El problema recae en la verticalidad de la decisión (de arriba hacia abajo) dejando al Municipio solo como un ente que pueda aceptar o rechazar una propuesta, pero no proponer un desarrollo específico de algún espacio del borde costero.

El Estado concesiona los terrenos de EPSA a una empresa privada, que se rige bajo normativas de una empresa que persigue el lucro, mas no el desarrollo sustentable con su entorno, entonces las decisiones que desee aplicarse pasarán por ellos. En este sentido el funcionario portuario señala que:

Antiguamente todos los puertos eran del Estado, los administraban el Estado, pero la necesidad de mejorar el...los procesos, la necesidad de inversión. Estos puertos se fueron licitando y San Antonio Terminal Internacional...no sé si ustedes saben que es una firma de SSA Marine, una firma norteamericana, y SAAM se fusionaron y adquirieron la...este puerto...este espacio arrendado al Estado y empezaron a funcionar (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Por último, cabe señalar que existen dos razones para construir el puerto exterior en San Antonio, primero por la necesidad de aumentar la capacidad de carga del puerto, y segundo para recaudar más fondos financieros para el Estado Central.

Desde la empresa portuaria señalan que *“el mega-puerto es una necesidad país, una necesidad del Estado, una necesidad del país para la exportación e importación de carga”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).



Imagen proyectada del Megapuerto de San Antonio a construir, se puede observar que queda prácticamente nada de playa y los humedales desaparecerán del lugar original y se trasladarían a otra zona Fig.18. Proyecto de Megapuerto de San Antonio, EPSA, 2013.

Las condiciones actuales del puerto se hacen insuficiente y poco eficaces ante las proyecciones de la demanda de transporte de carga y su operalización expedita.

Eso quiere decir que, en cinco, seis, siete años atrás el puerto no va poder operar de manera adecuada, en diez años más el puerto va estar saturado. Y esto obviamente va afectar la...va afectar los temas comerciales del país, lo que es exportación e importación, va a ser un poco más lento el tema (...) A lo cual la necesidad del Estado determinó que Chile necesitaba un mega-puerto, un puerto a gran a escala que fuera capaz de moverse seis millones de contenedores al año, hoy en día nuestro puerto mueve un millón y medio de contenedores al año (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Entonces, el Estado tiene un rol clave e importante, el cual consiste en tratar de congeniar los beneficios país, como los beneficios locales y así crear un flujo virtuoso de desarrollo y crecimiento económico tanto a nivel local como nacional.

7.2.1.3 La municipalidad de San Antonio

La municipalidad tiene la función de satisfacer las diversas necesidades y problemas de la comunidad local, desarrollando un progreso económico, cultural y social (Decreto con Fuerza de Ley N°18.695, 2006).

El puerto ha sido un actor importante en el progreso de la ciudad, por lo que la administración municipal ha tenido el rol de *“ver como el puerto tiene posibilidades de desarrollo sin afectar la ciudad...y esa ha sido la gran tarea del municipio”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Permite la expansión del puerto a cambio de lograr una ampliación del paseo Bellamar por el borde costero norte, la municipalidad logró ese trato con EPSA. En definitiva, fue sustituir la condición portuaria al borde costero norte a cambio de modificar la situación del uso del suelo donde se sitúa el Humedal Ojos del Mar, de ser una zona protegida a ser una zona portuaria exclusiva, lo que provocaría la eventual expansión del puerto exterior en la zona donde está el humedal:

Este alcalde y este consejo fue entregar la playa de Llolleo para que se desarrolle el puerto a gran escala y perder ese pedazo de borde costero y a cambio de ello ganar un borde costero mucho más amplio, sin playas...pero mucho más largo, de varios kilómetros” (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

Esta decisión está íntimamente ligada al enfoque de la municipalidad en cuanto a materias medioambientales. Para ellos, esta decisión debe tener un enfoque técnico y no identitario o sentimental, *“todos estamos de acuerdo que hay que respetar el humedal, el tema es cómo hacerlo, qué es lo más beneficioso para la ciudad, y eso es un tema técnico”* (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Entonces el humedal, lo proyectan en otra zona cuando se construya el puerto exterior, afectando de sobremanera la biodiversidad del sector. El gobierno municipal no toma en consideración que el humedal Ojos del Mar es uno de los lugares principales de identidad de la comunidad, que ha estado ahí durante toda la historia de la comunidad sanantonina.

En cuanto al desarrollo económico y disminución del desempleo de la ciudad, la municipalidad ha buscado sacar provecho a su condición portuaria, enfocado en hacer crecer el turismo en la ciudad, que está muy poco desarrollado, a través de operadores turísticos que trabajan en la zona donde llegan los cruceros:

Al año siguiente ya habían algunos operadores turísticos locales...que vieron un segmento en que podían tener un desarrollo económico y empezaron a trabajar con estos turistas...y si bien el primer año todos se fueron, el segundo año quedó porcentaje acá, el tercer año quedó un porcentaje un poco mayor, bueno, y este año se fue a las pailas con el coronavirus (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Otro ítem que considera esta municipalidad es la planificación de la ciudad, que como se mencionó anteriormente, se topa con imprevistos que le han impedido desarrollarse ordenadamente, como señalaban los funcionarios de la dirección de obras municipales, en referencia a, por ejemplo, la mencionada toma de terrenos que ellos señalan y cómo estas han impedido lograr la efectiva planificación que tenían:

Nosotros teníamos considerados...digamos, un crecimiento un poco más ordenado de la ciudad(...) Para que las políticas, los diseños, las cosas que se planifiquen desde el punto de vista urbanístico en la ciudad, tiene que partir desde una premisa básica que es que la respeten, y ahí yo vuelve a la situación que señala armando en relación a las tomas, o sea, no hay planificación urbana que resista un resorte en relación al territorio y eso yo creo que al final nos va a impactar y nos puede limitar el desarrollo del territorio” (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Por último, el borde costero es el tema fundamental de esta ciudad puerto. Y esto es a pesar de que esta municipalidad manifieste que el desarrollo de este borde costero está en mano del Estado a través de EPSA. Ellos por medio del plan regulador comunal cambiaron el tipo de zona en parte del borde costero, permitiendo la construcción del mall Arauco San Antonio allí en 2006. Luego en 2015 con la modificación del plan regulador, se cambió la zona de protección ambiental del humedal a zona portuaria. Por lo cual esta municipalidad entra en disputa con otros actores y colectividades de la comunidad Sanantonina, pues la planificación dada y desarrollada responde en cierta medida a un interés en particular por sobre los intereses de la comunidad, esto se puede ver reflejado en los resultados que se obtuvieron de la consulta ciudadana de 2019 (Secretaría Municipal de San Antonio, 2019), donde alrededor de 20000 ciudadanos se manifestaron en favor de proteger el Humedal Ojos del Mar. Así se muestra en el siguiente gráfico:

9) ¿Está de acuerdo en que se decrete la conservación del Humedal Ojos de Mar como un parque ecológico municipal, incluyendo las tres lagunas, el Estero El Sauce, el Parque Dyr y la ribera Norte de la Desembocadura del río Maipo?

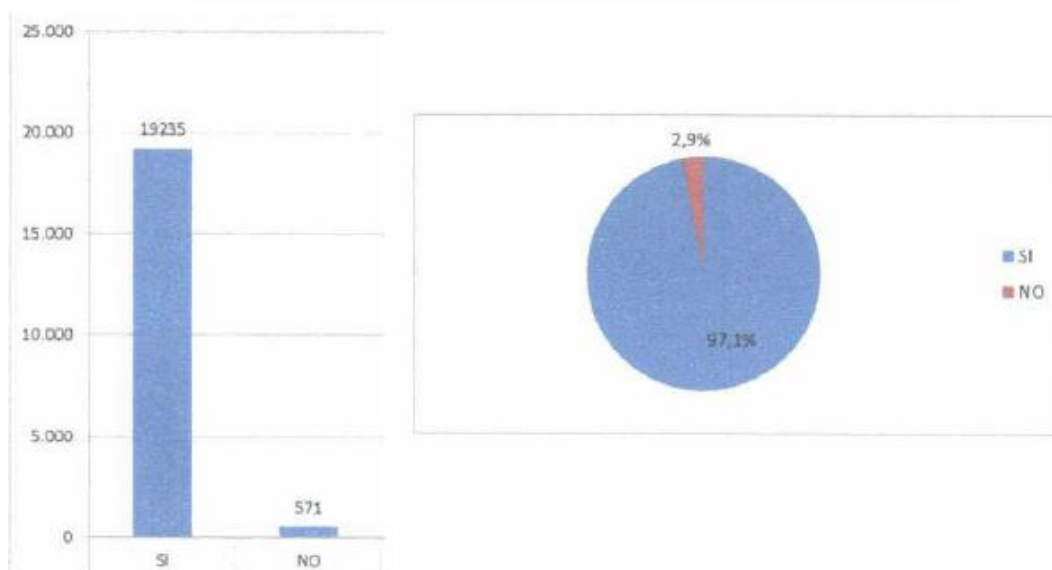


Fig.19. Consulta ciudadana San Antonio, 2019.

7.2.1.3.1 plan regulador

El plan regulador diseñado en el año 2006 configuró la estructura de planificación del territorio de San Antonio. Cuando se configuró este plan regulador permitió que posteriormente se construyera el mall en una zona ZET, donde está ubicado actualmente el paseo bellamar y a pesar de las diversas posturas contrarias a su construcción

El plan regulador del año 2006...dejó sin normativa el sector denominado como ZET, que básicamente es el paseo Bellamar...y lo dejó inconcluso...por cuanto ese tema se iba abordar por un seccional que iba abordar también parte del centro de San Antonio...situación que no ha ocurrido probablemente (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

La última modificación que sufrió el plan regulador fue el año 2015. A pesar de esto, esta municipalidad ve con una perspectiva de alerta el plan regulador intercomunal que se ha construido pues esta permite una construcción de una industria peligrosa en la zona ZEU-7, ya que esta:

Zona ZEU-7 que permite industrias inofensivas, molestas y peligrosas. Ustedes saben que las industrias tienen 4 clasificaciones: inofensiva, molesta, insalubre o contaminante y peligrosa. Felizmente insalubre o contaminante no está permitido en ninguna parte de la

comuna, pero sí está permitido inofensiva, molesta y contaminante en toda la zona ZEU-7 en todo el plan regulador intercomunal (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

La importancia de contar con un regulador a la altura, que pueda brindar un desarrollo proyectado en el tiempo y adecuado a las necesidades objetivas de la ciudadanía.

7.2.1.4 El puerto de San Antonio

El puerto es importante en la transformación del borde costero de San Antonio. Una de las razones se debe a que es una entidad que está físicamente en el borde costero, y ocupa una parte importantísima del mismo.

El puerto en el borde costero de San Antonio ocupa un espacio mayor que otros actores o colectividades, además que al estar ahí, siempre está presente en la percepción de la comunidad, donde denotan que sus acciones modifican el borde costero.

Para puntualizar, EPSA ha concesionado la zona portuaria a tres empresas. A STI, que tiene la mayor capacidad de transferencia de carga, a Puerto Central, que se encarga principalmente de los cruceros de turismo, y a Puerto Panul, que se encarga de la transferencia de carga peligrosa, en este caso principalmente del ácido traído de la mina El Teniente de Rancagua. Estas concesiones de los puertos chilenos comenzaron a finales de los noventa, *“Que es que hace veinte años el puerto, los puertos eran públicos. STI empezó sus actividades en el año 1999 en San Antonio, y fue uno de los primeros puertos concesionados de Chile”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). En una política global del Estado chileno de concesiones, los puertos no fueron la excepción.

El puerto se puede considerar como un lugar de transferencia de carga, por lo cual dentro del mismo existe un constante movimiento, sobre todo considerando que el puerto de San Antonio es el principal del país, en cuanto a transferencia de carga. También se le puede considerar como una bodega, porque debe almacenar las cargas que transfiere, *“el puerto yo lo defino como una gran bodega y tú sabes que una bodega... tus espacios son limitados y tienes economizar tus espacios para poder almacenar tus cargas de la mejor manera posible”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). La necesidad de economizar espacio también lo hace estar en constante cambio, para maximizar sus capacidades en un espacio limitado, lo que le incita a modernizarse, y esto es lo que ha

ocurrido en los últimos 30 años en el puerto de San Antonio, *“pude conocer de cerca algunos cambios que ha tenido el puerto, o sea los principales cambios que ha tenido el puerto, que han sido unos cambios tremendamente de lo que era treinta años atrás el puerto”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Los cambios que ha tenido el puerto de San Antonio, tienen que ver mucho con los cambios que acontecieron en Chile durante los noventa, con la caída de la dictadura, y la vuelta a la democracia, el país se volvía abrir al mundo. El comercio mundial impacta en el país, el cual también había cambiado en estos últimos años debido a la globalización. En este contexto, el abandonado puerto de San Antonio tomó significativa importancia, y se comenzó un proceso de modernización portuaria, *“hace dos décadas o tres, o tres décadas el sistema...el puerto...tanto lo que es el registro, el computacional...tanto lo que es la maquinaria. Todo ha tenido un cambio de lo cual hoy en día ya no existe. Antiguamente lo que era...se trabajaba todo con registro escrito”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Este avance tecnológico le propició al puerto ser más competitivo a nivel internacional, cuestión que era sumamente importante para el Estado. Esta modernización portuaria se puede ver a continuación:

En la puerta le pegabas un logotipo de siglas que decía este contenedor va a China, y va al puerto de Shanghái, y todos esos contenedores tú lo agrupabas y después para embarcar ese contenedor...tu...revisabas todas las etiquetas de ese puerto y los embarcabas. Cosa que hoy en día el registro es totalmente por sistema...tú con un número...el número del contenedor es tu código de barra que tú lo registras en un inventario, y ese inventario...tú al revisar ese contenedor te arroja todos los datos de lo que el contenedor lleva (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Con todo lo dicho anteriormente, se denota que el puerto de San Antonio es de suma importancia para el país, esto es debido a que *“el puerto de San Antonio es el que mueve más carga en el país...y...proyecciones de crecimiento son bastante grande”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Al ser el puerto que mueve más carga a nivel nacional, la importancia económica de este puerto es vital para el país *“el puerto de San Antonio es uno de los...a veces sexto, séptimo, octavo de los puertos principales de la costa oeste de América, de Sudamérica”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). La globalización comercial también ha ocasionado el aumento de la demanda de contenedores, y Chile no es una excepción (ver Fig.11 y Fig.12). En consecuencia, el puerto de San Antonio ha sufrido esta demanda *“quintuplicado lo que era veinte años atrás. Y sigue aumentando y va a seguir aumentando. Cada día son más cargas”* (M. Allende,

comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Este aumento de demanda de contenedores hace que el espacio destinado en primera instancia al puerto de San Antonio empiece a quedar pequeño:

Hace quince años atrás tú ocupabas el diez por ciento o el veinte por ciento de lo que es el espacio del puerto STI hoy en día. STI cuenta con 32 hectáreas, hace diez años atrás, quince o veinte años atrás tú ocupabas el quince o veinte por ciento de lo que es el puerto. Hoy en día estamos llegando a ocupar casi el ochenta por ciento de lo que es el espacio (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Una cuestión importante a resaltar es que el puerto, a pesar de la modernización del mismo, necesita de la población para que le provea con trabajadores, y la comunidad necesita al puerto para que le provea una fuente laboral.

7.2.1.4.1 La expansión portuaria sobre el borde costero de San Antonio

La expansión portuaria en el caso del puerto de San Antonio, tiene relación con el interés estatal, más que con el interés local (ver Fig.19) de que se produzca:

No hay una razón municipal de que quiera que el puerto se desarrolle, por el contrario, en este minuto el puerto nos está generando externalidades negativas...por supuesto genera trabajo, pero también nos está generando externalidades negativas...entonces el municipio ¿qué es lo quiere? Que el puerto trabaje pero que no le genere externalidades negativas, pero no es el municipio el que necesita que el puerto crezca (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

En la cita anterior se puede ver como no es la municipalidad la que impulsa la expansión del puerto, sino, es el Estado. Esto debido a que el puerto de San Antonio es el principal del país, y es fundamental para la economía chilena, como se veía anteriormente. La capacidad de carga se iba quedando atrás con lo que se solicitaba, esto hace que la competitividad del puerto de San Antonio decrezca, y por lo tanto la competitividad económica del país disminuya. Entonces, en estos últimos treinta años lo que ha hecho el Estado es aumentar los espacios que se le han designado a EPSA, y esta a su vez, a través de concesiones se las ha cedido a STI, Puerto Panul, y Puerto Central. Pero ¿Por qué el puerto de San Antonio debe ser competitivo? *“Por el comercio internacional, obviamente el mundo está globalizado y el desarrollo de los países hoy en día de importaciones y exportaciones hace necesario que los puertos crezcan”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

El comercio internacional y la globalización económica han sido factores claves para la modernización del puerto de San Antonio, y para la expansión del mismo, lo que ha producido una transformación en el borde costero.

La expansión del puerto de San Antonio sobre el borde costero se ha llevado a cabo durante todo el siglo XX, pero se ha acentuado en los últimos treinta años por las condiciones anteriormente nombradas. También está previsto que se siga expandiendo en el futuro, con el proyecto puerto exterior que está comenzando su ejecución, tema que se tratará más en capítulos posteriores. Se puede decir que el puerto de San Antonio ha estado en una continua expansión, y que por los proyectos aprobados seguirá con esa continua expansión.

Hasta ahora la forma en la que se ha hecho efectiva la expansión es con la construcción de nuevos muelles por parte principalmente de STI, esto lo hace para prolongar sus años de contrato de concesión, tal como se puede ver en la cita de a continuación:

En este caso STI tiene una concesión hasta el año 2025. Se acabaría la empresa, pero hay unos proyectos, debido a las inversiones, y debido a los...temas de contrato... pueden extender hasta el 2030. Porque en un principio STI era hasta el 2020, pero con el muelle que hicieron lo extendieron hasta el 2025. Y ahora es probable que lo hagan hasta el 2030 (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Esta empresa, *“STI amplió el muelle 1, el muelle 3, ambos puertos...ambos muelles los ampliaron, hicieron un sitio de atraque nuevo”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Todo esto ha sido permitido por el plan regulador vigente en la comuna, el cual ha convertido otras zonas, en portuaria. Como lo fue la zona del Humedal Ojos del Mar *“que hasta antes del año 2015 era consideraba zona de valor ambiental...un humedal urbano...ehhh después del 2015 pasó a ser zona portuaria exclusiva...o sea salió del mapa la laguna...son tres lagunas”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Pero esta situación de expansión como se ha producido en los últimos treinta años ha llegado a un límite donde no se puede seguir expandiendo, al menos de esta forma, *“en este sentido, temas de expansión de suelo no hay posibilidades. Se han hecho estudios, pero no hay posibilidades, porque el espacio pactado para entregar a STI, a la concesión son las 31, 32 hectáreas, no hay más espacio”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Entonces aquí es donde el tema del puerto exterior vuelve a ser relevante para seguir con la expansión portuaria en el borde costero de San Antonio.

La continua expansión del puerto ha generado, y genera bastantes problemas (accesibilidad, contaminación, etc.) que se tratarán en capítulos posteriores. Pero hay que mencionar que, la modernización portuaria y la expansión portuaria en San Antonio tienen un innegable enfoque económico, y no ha sido prioridad la situación de la población, tal como decía el miembro de la agrupación “Humedal Ojos del Mar”, “*la expansión portuaria o el desarrollo económico está lejos de ver esos impactos*” (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

En la foto que se muestra a continuación se ve el sector norte del borde costero de la ciudad de San Antonio:



En la imagen se ve como el puerto ocupa el sector bajo de cerro panul (límite de la ciudad de San Antonio), donde comienza el borde costero de la ciudad.

Fig.20. Vista del puerto en el sector norte del borde costero de San Antonio. Elaboración propia, 2019.

El puerto ocupó parte del borde costero de la ciudad de San Antonio, y sigue expandiéndose. O sea, el programa impuesto en el borde costero fue el de la expansión del puerto:

Este proceso, no se encuentra desanclado del cambio en la economía global y del protagonismo que adquieren las ciudades, redes de la información, logística y conectividad entre los puertos. Estos, operan desde una lógica diversa respecto de hace treinta o sesenta años atrás, distanciándose de lo que entendíamos convencionalmente por ciudades portuarias - como traslado, distribución y paso de mercancía - aproximándose por el contrario, de un modo versátil, hacia la economía de redes,

externalización de operaciones, consumo y especulación sobre el uso de suelo en el territorio marítimo-portuario. (Bailey, 2015, pág 3).

En la foto que se muestra a continuación se ve como el puerto de San Antonio ha ido avanzando sobre el borde costero, en este caso sobre el borde costero sur de la ciudad, donde está la playa de Llolleo, y además decir que es una zona amenazada directamente por el proyecto de puerto exterior.

El puerto avanza sobre la playa.



Fig.21. Vista del puerto en la playa de Llolleo en San Antonio. Elaboración propia, 2019.

A comparación del sector de San Antonio central, el puerto se extiende hacia la zona de Llolleo, por la necesidad intrínseca de crecimiento al ser el puerto más grande de Chile y con mayor proyección:

La continuidad de la cadena de transporte posibilitada por el contenedor, las industrias o actividades ligadas al fraccionamiento de las cargas se liberan de su localización portuaria. No obstante también, la lógica del transporte combinado e intermodal dará lugar, asociadas a los grandes tráficos de mercancías “containerizadas”, a las llamadas Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), Plataformas logísticas, etc. en el entorno de los puertos que demandarán importantes superficies y potentes conexiones viarias y ferroviarias. Con estos nuevos desarrollos, evolución de las anteriores áreas industriales, se ha de considerar una escala metropolitana, y los puertos se constituyen en grandes enclaves formando parte de un amplio conglomerado de vastos espacios industrial-logísticos (Grindlay, 2008, pág. 58).

El proceso llevado a cabo durante el siglo XX en el sector de barrancas se está produciendo actualmente en el sector de Llolleo, por la necesidad de expansión del puerto, avanzando sobre el borde costero más periférico de la ciudad.

7.2.1.5 La pesca artesanal en San Antonio

La pesca, tanto industrial como artesanal estuvo ligada a la historia e identidad de los ciudadanos de San Antonio desde su creación como ciudad. En el relato identitario de la comunidad sanantonina, siempre estuvo ligada al mar y a los recursos que éste proveía, incluso la pesca es el borde costero de San Antonio es más antiguo que su puerto. Pero desde la segunda mitad del siglo XX con el avance incesante del puerto sobre el borde costero, sumado a una reestructuración de la economía llevada a cabo por la dictadura, luego del golpe militar de 1973 (Reyes, 2006). Las industrias pesqueras vieron reducidas sus posibilidades y durante los años ochenta y noventa se produjo una reducción de la industria hasta hacerla desaparecer durante finales de los noventa en el borde costero de San Antonio. La pesca artesanal también se vio reducida en su capacidad debido a la pérdida de borde costero disponible para su utilización. La identidad que daba esta actividad económica se redujo, y aumentó la identidad portuaria de la ciudad. *“la localidad es de suma importancia en el referente identitario laboral; ciudad y trabajador se vinculan indisociablemente, los trabajadores dependen del lugar y el lugar del trabajo”* (Reyes, 2006, pág. 92).

Actualmente aún una pequeña parte del borde costero está destinado a la pesca artesanal, pero un espacio muy menor provocado por la modernización comercial del borde costero, y la implementación de otros programas en el mismo.



Fig.22. Vista de la caleta de pescadores en el sector norte de San Antonio. Elaboración propia, 2019.



La caleta de pescadores artesanales que quedan en el sector de San Antonio (centro), situada en un pequeño sector entre el paseo Bellamar y el puerto de la ciudad

Fig.23. Vista del muelle de botes y lanchas pesqueras en el sector del sindicato de pescadores. Elaboración propia, 2019.

En las imágenes mostradas anteriormente se ve la caleta de pescadores como está actualmente. Donde en la figura 22 se puede apreciar el sector norte de la caleta, que es una de las pequeñas playas que queda en el borde costero de San Antonio, que es ocupado por los pescadores para hacer sus faenas, y al fondo se puede ver el mall Arauco San Antonio, que es parte de la modernización comercial de los últimos treinta años. En la figura 23 se muestra la zona sur de la caleta de pescadores, donde atracan y “reposan” los botes y lanchas pesqueras, ocupándose así este sector del borde costero para la pesca artesanal.

7.2.2. Terremotos y transformación del borde costero de San Antonio

Como también lo fue durante el siglo XX, en el siglo XXI los fenómenos naturales llamados terremotos y tsunami que afectaron y transformaron el borde costero de la ciudad de San Antonio, impulsando que los planificadores hicieran un cambio de programa sobre el mismo, o, la profundización de la modernización de los programas ya existente. Tenemos como ejemplo lo que ocurrió en el sector del Humedal Ojos del Mar de Llole, donde *“había mucha contaminación de lo que había sido el tsunami en algún momento que salió en el 2010 ¿cierto? Que dejó la embarrada en ese sector, y el tsunami, o sea el humedal actuó como un amortiguador del tsunami”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). El borde costero de la laguna se modificó por acción del Tsunami, producido por el Terremoto del año 2010. Esto ocasionó dos cuestiones, por una parte, en *“el sector del*

humedal había hasta al año 2010 un sector de camping...era un camping playero de 300 cabañas más o menos...en que era un turismo popular” (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Este sector también estaba cerca de la playa de Llolleo, playa que también se ve amenazada actualmente por el proyecto del puerto exterior. Al ser este sector de camping “barrido”, dio la posibilidad de que el puerto se lo adueñara:

Pero después del tsunami todas esas cabañas se destruyeron y quedaron encima de la laguna, y el puerto aprovechó ese momento para comprar esos terrenos a bienes nacionales...entonces se expandió legalmente, y luego ya por el año 2015 hizo un cambio en el uso del suelo a nivel municipal en el plano regulador (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Por otra parte, una de las dos lagunas del Humedal Ojos del Mar se secó, lo cual fue aprovechado por el puerto, para hacer estudios de que dicha laguna no se recuperaría, de esta forma, que le dieran al puerto la posibilidad de expandirse en ese sector. Lo cual fue aprobado por el Estado a través del tribunal ambiental, pero dichos estudios no se han actualizado, y en la actualidad dicha laguna se recuperó y volvió a estar “viva”.

Como se puede ver, las transformaciones que provocó el terremoto del año 2010, al igual que lo de los años 1906, y 1985, produjo un impulso en el cambio programático del uso del borde costero, y a su vez también una modernización del puerto, para recuperar lo que se perdió con esta catástrofe.

7.3. La desaparición del borde costero de San Antonio y sus conflictos con el puerto y la ciudad

7.3.1 San Antonio entre la ciudad, el puerto y el borde costero.

7.3.1.1 aglomeración de la ciudad

La expansión portuaria en San Antonio trae consigo diversos problemas en el funcionamiento de la ciudad, y es que, además, de quitar terreno del borde costero para su funcionamiento, usa las vías urbanas para la carga y descarga de suministros que son conducidos por camiones que dificultan y congestionan de sobremanera el acceso expedito

de las vías urbanas en especial en el sector de Llolleo. La agrupación Humedal Ojos del Mar señala al respecto:

La expansión del puerto tiene que ver con el atochamiento de la ciudad...el colapso de la ciudad (...) los camiones tienen que acceder por el acceso particular a la ciudad...por así decirlo...no por el acceso directo al puerto...sino a la ciudad (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Para la municipalidad, este problema pasa por una cuestión fundamentalmente monetaria, y es que una solución como un túnel, por ejemplo, sería inviable económicamente, al respecto dicen que *“no hay ninguna posibilidad a precio razonable...a valor razonable que pueda haber un acceso portuario sin pasar por la ciudad”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Este problema mirado a futuro se incrementará aún más con el proyecto puerto exterior de San Antonio, que se extendería mucho más, lo que podría provocar que la cantidad de camiones que accedan al borde costero pueda hasta triplicarse por día, lo cual lleva a que la accesibilidad sea un tema fundamental en especial con un nuevo puerto:

Una condición básica para el desarrollo portuario es necesariamente la accesibilidad...la accesibilidad actual es sumamente insuficiente hoy” (...) “si no tenemos una buena accesibilidad...la posibilidad de desarrollar un puerto a gran escala es nula (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Las vías urbanas están constantemente congestionadas por el paso diario de camiones. Los cruces peatonales, en especial en la zona cercana al puerto, son muy peligrosos al transitarlos, y es un tema importante que se detallará más en profundidad en los próximos tópicos.

7.3.1.2 pacto entre el puerto y la municipalidad

Si hay un tema fundamental para comprender el desarrollo de la ciudad San Antonio desde los últimos treinta años, hay que mencionar el rol que ha jugado la municipalidad con las empresas portuarias que se sitúan en San Antonio, y es que ha habido una cierta alianza que se ha dado del puerto con la municipalidad exclusivamente, que ha hecho que el plan

regulador y en especial la modificación del año 2015 tienda a ser más permisiva y desregular usos exclusivos:

Esa modificación fue puntual para el sector sur del borde costero...de la comuna...donde se eliminaron áreas de protección y se definió como actividad portuaria a cambio de que se entregara a la ciudad el área norte, desde el paseo Bellamar hasta el límite con Cartagena (J. Donoso, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Al respecto se visualiza que hay temas que se han tratado con un sincretismo contractual, reflejado incluso por los mismos funcionarios municipales:

Ya están los convenios con EPSA, por lo menos vamos a tener un borde costero que nace en el paseo Bellamar en el sector de puertecito y que terminaría en el sector camanchaca que está a unos 2500 metros más al norte aproximadamente desde donde termina actualmente el paseo Bellamar por el lado norte (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Este trato se planteó de una manera beneficiosa para la ciudadanía bajo el prisma de la alcaldía, que superpone el sacrificio de una zona protegida a cambio de ampliar el borde costero norte. El asunto es que este trato no se hizo en conjunto con actores sociales y la ciudadanía en general, lo cual ha afectado y mermado el Humedal Ojos del Mar con graves problemas que ha generado un conflicto socioambiental, que ha complicado la convivencia con los mismos habitantes de la ciudad. Al respecto la agrupación ojos del mar señala que

Si ustedes leen los archivos del municipio se habla de esta alianza del puerto y municipio para facilitar la expansión y todo lo demás...es algo que se hizo concienzudamente...y se hicieron estudios de impacto ambiental en el municipio...y ahí es donde está como lo trucho, porque si uno lee esos informes (...) analiza qué pasa si se cambia el uso del suelo en esas lagunas, de ser zona protegida a zona portuaria exclusiva, y ese cambio en el uso del suelo, lo que se ve en ese estudio de impacto ambiental es irónicamente es que beneficia al medio ambiente. La ciudadanía no lo permite...no quiere...que el puerto se expanda destruyendo el humedal (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

En referencia a la promesa hecha por la municipalidad, con la ampliación del puerto, el humedal pasará a otro lugar, con otro uso del suelo, siendo este una laguna artificial. Por lo cual, el informe de impacto ambiental saldría positivo bajo una promesa futura. Es en este punto de las promesas donde la municipalidad se le ha discutido e incluso catalogan al alcalde como un:

Lamebotas de las empresas, del estado y de lo que tiene que pasar, pero no ha defendido los intereses de la ciudadanía local, sino que se ha puesto más en armonía con los intereses económicos del puerto y del estado (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

La ampliación del borde costero norte aún no está garantizada que se vaya a realizar como tal, pues bajo la perspectiva del funcionario portuario *“lleva muchos años saliendo y no sale”* (M. Allende, comunicación personal, 2020), y esto no ha sido por falta de voluntad de la municipalidad (según ellos), si no que culpan a la centralización del poder y de la administración que está en manos de EPSA. Ahora bien, la planificación del desarrollo de la ciudad Sanantonina, está premeditadamente dirigida por el programa ideado por la dirección de obras municipales de San Antonio, con aval del edil. Entonces apelar a que *“han tenido voluntad”* pero las trabas de EPSA les impide *“continuar el desarrollo del borde costero norte”* es a lo menos, una mirada confortable para ellos, y que va en pos de su programa ideado de desarrollo del borde costero.

7.3.1.3 centralización política en Chile

Analizar la centralización política que existe en el Estado de Chile es fundamental para entender el manejo de las directrices en la administración y desarrollo de un puerto y su borde costero. Más allá de las decisiones o voluntades que pueda tener una municipalidad, la decisión final la tiene el Estado central y en San Antonio la administración recae en EPSA, pues *“todo el borde costero es la administración de lo que es la empresa portuaria de San Antonio, la empresa portuaria de San Antonio es la administración pública de lo que es los puertos; son los dueños del puerto por parte del estado”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Como se mencionó anteriormente, quien maneja el sector portuario Sanantonino y por ende el borde costero es EPSA, y con esta empresa centralizada es con quien se debe entender en asuntos de planificación y construcción de un borde costero incluido un futuro paseo peatonal en el sector norte:

La administración de esto pasa directamente al puerto, el puerto es el dueño del paseo, lo que es la empresa portuaria de San Antonio, ellos son dueños del paseo Bellamar, son dueños de Panul, son dueños del camino a Cartagena, son dueños de todo el borde costero. Toda la administración del borde costero es Empresa Portuaria de San Antonio, son los responsables

y los que tienen que velar por este tema (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

El borde costero de San Antonio jugará un papel preponderante en la economía nacional a futuro, ya que durante el mandato de la expresidenta Michelle Bachelet, se decidió crear el proyecto de puerto exterior, este es el más importante del país en materia portuaria. El cual, a nivel nacional traerá grandes beneficios para las arcas fiscales, pero cabe preguntarse ¿Cuánto beneficiará a la ciudad de San Antonio? Lo cierto es que este puerto se llama “puerto exterior” *“porque el puerto no se mete a la ciudad, sino sale mar afuera...por eso necesita el sector de Llolleo porque el proyecto megapuerto es mar afuera”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Entonces se sacrificará la zona balnearia de Llolleo y las lagunas ojos del mar para su construcción, requerirá de este espacio. *“¿Por qué el puerto tiene que crecer? No es por una razón municipal, es por una razón de Estado.”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020)

Por último, los funcionarios municipales destacan que la centralización política de la toma de decisiones incluso de un desarrollo o proyecto de ciudad, se ve truncado por los componentes políticos, desde lo local hasta lo nacional. Para ellos, el componente técnico debería preponderar a la hora de pensar una ciudad, por sobre el componente ideológico

Todo los entes técnicos, les quitaron la posibilidad de desarrollar o pensar la ciudad y como que el componente político es la que tiene ese poder y por eso que hay tanta, yo diría, que hay tanta bastante situaciones cismáticas, porque a veces los componentes políticos llevan detrás intereses que no son necesariamente técnicos, si no que por un interés político de que un proyecto salga o por un interés políticos que un proyecto no salga, por lo tanto, esa conjunción de lo técnico y lo político no deja de ser complejo (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

7.3.1.4 centralización de la riqueza en Chile

La centralización política en Chile, también está ligada a la centralización de la riqueza, y esto es porque las externalidades positivas que genera el puerto de San Antonio, que se ven reflejadas en la obtención de recursos, pasa al Estado central en la capital, mientras que las externalidades negativas, desde la aglomeración, hasta la contaminación y deterioro de la ciudad, queda a coste de los recursos municipales o regionales, que son claramente menores para subsanar la externalidad negativa generada.

La gente dice que las utilidades del puerto a la ciudad. A los dineros que gana son nada. Porque el impuesto que paga la empresa se lo paga al Estado. No sé si me entiendes eso... los impuestos de las ganancias son tributables al Estado... y lo que paga la empresa a la ciudad es una patente que no es mucho... es poco (...) una patente de una empresa que no es más de \$70.000 al menos (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Sumado a esto, tampoco hay una política de balance real entre municipalidades con mayores presupuestos por persona, que las de menores, incluso no considerando los otros factores externos como cuál municipalidad genera más riqueza para la nación.

7.3.1.5 empleo y cesantía en San Antonio

El componente laboral y de baja empleabilidad en San Antonio se explica en principio por la poca diversificación de la economía local. La ciudad gira casi en su totalidad en torno al puerto, que ellos dicen dar muchos empleos directos e indirectos:

Estas tres empresas deben dar más de 1200 empleados directos, y a esto hay que sumarle todas las agencias de aduana, todos los transportes, todos los proveedores que se benefician de esto. Acá la empresa tiene muchos proveedores, todos los transportistas son un sin número de empleos que aporta el tema portuario a la comuna (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

El puerto históricamente ha dado trabajo y funcionamiento a la ciudad en donde tiene una cesantía alta (ver Fig.3). Los funcionarios municipales culpan en parte al aumento de esta cesantía en acciones sindicalistas de protestas por mejores condiciones laborales, que hizo que las empresas interesadas en invertir se fueran, *“aquí pasaba la gente en huelga y en toma y cuestión, levantaron como campamento y se fueron y volvimos a esa gran cesantía”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Ahora bien, cabe señalar que el proyecto del puerto exterior traerá consigo múltiples trabajos directos para su construcción, lo que bajaría considerablemente los índices de cesantía de la ciudad *“va a ser una inversión que va a generar una cantidad de empleos tremenda, ya sea en su construcción, y ya sea en su funcionamiento. Va a aportar muchos, muchos, muchos empleos”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Pero la pregunta que hay que realizarse es: ¿Cuándo se termine la construcción del puerto exterior qué pasará con la empleabilidad? Se podría suponer que se necesitarán más puestos

de trabajo para maquinarias, pero lo cierto es que este proyecto de puerto exterior tendrá tecnología de punta, lo que automatiza aún más el sector portuario para hacerlo más rápido, productivo y eficiente.

Hoy en día por ejemplo las máquinas tienen computadores a bordo que lo... el mismo operador le aparecen los datos de los contenedores e incluso tiene GPS por donde deben moverse las máquinas para poder...todo este tema hacerlo más rápido, más eficiente, más moderno, así como opera hoy en día la tecnología, es una de las principales herramientas que tienen los puertos a nivel mundial. San Antonio es un puerto que si bien es cierto es el séptimo de Sudamérica tiene tecnología mundial (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Entonces este trabajo humano proporcionalmente hablando no dará más empleos posteriormente a su construcción, lo que hace fundamental en tener una política de gobierno local de mayor diversificación de la economía y por supuesto, mayor autonomía en las tomas de decisiones de ella; pero para esto se hace necesario cambiar y modificar las leyes enfocadas en el fondo común municipal para que los ingresos de una ciudad sea equitativo a la cantidad de habitantes que tiene y del aporte nacional que hace la ciudad a las arcas fiscales en zonas productivas que muchas veces generan externalidades negativas a la ciudad

7.3.1.6 expansión de la ciudad sobre el borde costero

La construcción del Mall Arauco San Antonio en el paseo Bellamar significó un avance de la ciudad sobre el borde costero. El Mall como un elemento de la ciudad, por su aspecto totalmente enfocado a lo económico. Además, considerando que el Mall se construyó junto a un casino y un hotel, otros dos elementos de la ciudad en el borde costero. En las imágenes que se muestra a continuación se puede apreciar cómo este elemento de la ciudad está puesto en el borde costero:

En esta imagen se muestra desde la perspectiva de la ciudad como se ve el Mall en el borde costero. Poniendo como relieve el tema de la contaminación visual que este ocasiona, al no dejar que el mar se vea a simple vista desde la ciudad, como lo hacía en antaño.



Fig.24. Vista del Mall Arauco San Antonio en el borde costero. Elaboración propia, 2019.

El mall está construido sobre el borde costero, como un artilugio de la ciudad instaurado en este



Fig.25. Vista del Mall Arauco San Antonio desde el paseo Bellamar. Elaboración propia, 2019.

La ciudad ha intentado recuperar espacio del borde costero y el mall es una expresión de ello, pero este está en función de una modernización comercial más que de un uso del espacio público en función de la ciudadanía local.

Ahora en temas económicos, este casino, o sea perdón, este hotel, casino y mall da trabajo a muchas personas, muchas personas hoy en día se benefician del tema de este mall, casino y hotel; no te podría dar un número porque no manejo exactamente lo que es los puestos de trabajo de este lugar, pero si deben ser más de 1000 puestos de trabajo y además tiene un casino, que este casino si aporta al municipio, aporta sus buenos millones al municipio (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Tal como se dice en la cita, el Mall, casino y hotel, tuvo un enfoque a la creación de empleos, o sea, en otras palabras, al crecimiento económico de la ciudad. Pero en este crecimiento no se tomó en cuenta las externalidades negativas que traería la ubicación elegida, *“podría haber tenido una ubicación mejor y haber tenido un impacto ambiental menor [...] porque hoy en día es la barrera que tapa toda la visual de lo que es San Antonio hacia el mar, lo que mucha gente reclama”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

A pesar de esto, el espacio concreto donde está ubicado el paseo Bellamar en el pasado también se usaba en un contexto de intercambio comercial, también había un programa comercial, más localista e informal. Ya que, allí se situaba la estación de ferrocarril en dirección a Santiago, Melipilla y a la mina el Teniente posibilitando la generación de un programa de este tipo.

También existe una disputa entre como estaba diseñado el antiguo paseo Bellamar, y la estación del ferrocarril, en contraste a cómo está el actual paseo Bellamar y el Mall. Un paseo modernizado, pero que carece de espacios verdes que tenían en antaño:

Nosotros teníamos antes un paseo Bellamar que tenía muchas flores, muchos árboles; una especie de parque, como hay en muchas partes en las principales costaneras del mundo, un parque. Hoy en día el paseo Bellamar es solamente cemento, baldosas, fierro, lo cual honestamente no es muy agradable a la visual del ojo humano, no es muy agradable ver tanto cemento y ver tan pocos árboles (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Tal como se dice en la cita, lo que ha pasado es que la ciudad se fue expandiendo sobre el borde costero de San Antonio, y lo fue transformando. Aunque el programa en el fondo siguió siendo el mismo, económico y recreativo, la forma en que está diseñado actualmente

cambió, a uno enfocado en la modernización comercial, en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Los tres elementos mencionados, están en una disputa por la apropiación del espacio.

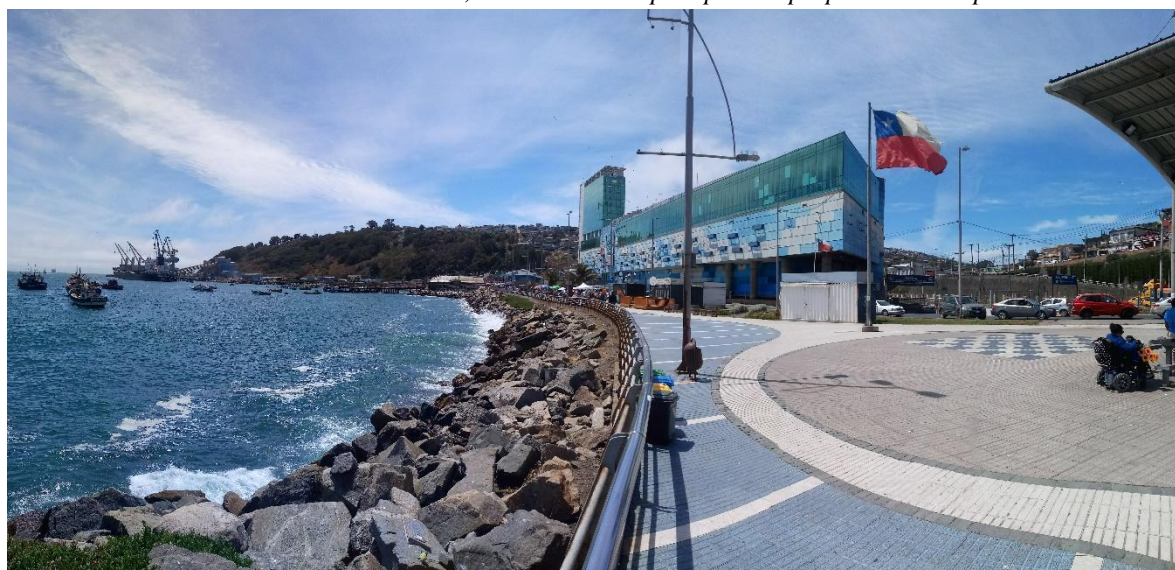


Fig.26. Vista del Mall Arauco San Antonio desde el paseo Bellamar. Elaboración propia, 2019.

El borde costero intenta sobrevivir al avance del puerto y la ciudad, esta última, al perder espacio del borde costero con el puerto, intenta recuperarlo. El Mall Arauco San Antonio es una expresión de esta recuperación. Y de esa forma el Mall se convierte en una infraestructura que está en la frontera entre la ciudad y el puerto, y entre la ciudad y el mar, así se convierte en un objeto de frontera (Vergara-Avendaño, 2020), en el cual diferentes actores ajenos a él interactúan. Pero entonces, si la ciudad recupera este espacio que fue construido por la empresa portuaria, ¿cómo se puede señalar que fue una expresión de la ciudadanía misma? El mall aparece como un elemento de la ciudad más que una necesidad de la ciudadanía, porque si bien esta pudo haber tenido un interés de construcción, el hecho de que se construyera en este mismo espacio del borde costero produce un deterioro en la calidad de la vida, produciendo una disociación de las personas con el borde costero y el mar. Existe una contradicción en este punto entre crecimiento económico y calidad de vida, *“es una edificación arquitectónica, se ve que hay algo que fue planeado, pero le falta por mejorar, le faltan árboles, le faltan, no sé, cosas más naturales; quitar un poco lo que es el cemento de esa peatonal”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Esta disociación no va en la línea de lo que pueda ser considerada como una ciudad sostenible ya que esta “*se caracteriza porque los planeamientos urbanos que propone se enfocan en el desarrollo social sobre el desarrollo económico; definiendo la ciudad como plataforma para que el ciudadano se pueda desarrollar plenamente*” (García, 2014, pág. 42). Y en el caso de San Antonio se prioriza el desarrollo económico sobre el desarrollo social, cultural y urbanístico con el argumento en pos de disminuir los índices de cesantía de la comuna.

7.3.1.7 desarrollo sostenible entre ciudad y puerto

Una cuestión importante es que al momento de este enfrentamiento entre la ciudad, puerto y borde costero es el desarrollo sostenible entre la ciudad y el puerto. Las externalidades negativas que le entrega el puerto a la ciudad dificultan que existe una coexistencia sana entre ambos elementos:

Como nosotros como ciudad no nos oponemos al desarrollo portuario, muy por el contrario, bienvenido sea. Pero, como el desarrollo portuario no afecta a la ciudad, como el desarrollo portuario, devuelve a la ciudad las externalidades negativas...y como el puerto se desarrolla sin pasar por la ciudad (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Lo que quiere decir la cita anterior es que el cómo lograr que el puerto pueda seguir desarrollándose sin que afecte a la ciudad con sus externalidades negativas. Desde el puerto creen que si es posible

Yo pienso que algo se puede hacer y a lo mejor Chile puede tomar el ejemplo de algunos puertos europeos que han sabido acomodar y poder acomodar los temas naturales, los temas culturales, los temas patrimoniales y hacerlos convivir con un puerto, en Europa se ha dado, hay algunos presidentes de algunos puertos que pueden convivir perfectamente (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Desde la municipalidad están de acuerdo con esto:

Los europeos hace mucho tiempo entendieron que la industria y en general...los puertos en particular tenían la responsabilidad de no generar externalidades negativas... y por el contrario tenían que generar positivas...en Chile todavía vamos en camino...vamos en el camino de ida...en el que queremos desarrollar una industria...queremos desarrollar un puerto y al diablo lo que pase con el resto, digamos (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Pero ellos creen que *“es responsabilidad del que genera una externalidad negativa...buscarle una solución y buscar la compensación...entonces iríamos por un mal camino”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). O sea, para la municipalidad debe ser responsabilidad del puerto encontrar la solución a este problema. En definitiva para ellos lo que hay que lograr es que *“al puerto lo que es del puerto, y a la ciudad lo que es de la ciudad”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

La ciudad se ve enfrentada a que el puerto ocupa totalmente la zona de borde costero, el puerto no sigue avanzando a la ciudad, pero tampoco la ciudad avanza sobre el puerto, los dos utilizan al borde costero como frontera. Las casas que se sitúan en este límite, muchas de ellas se encuentran en un estado deplorable y otras abandonadas. También hay recintos institucionales de la municipalidad y la provincia y logísticos del puerto:

Existe una clara relación disfuncional entre la ciudad y el puerto, ya que el funcionamiento portuario y sus demandas en el territorio, afectan la convivencia diaria entre ambos, generando impactos ambientales que provocan un desequilibrio del ecosistema urbano y especialmente del borde costero de la ciudad de San Antonio. Estas externalidades, como consecuencia, afectan y debilitan la imagen urbana de la ciudad costera, acentuando la desvinculación que tiene con el mar (Sánchez, 2019, pág. 10).

En el sector de Llolleo, que corresponde al sector sur de la ciudad de San Antonio, se está llevando a cabo la expansión del puerto, su continuo crecimiento hizo que llegará hasta el sector más al sur de la ciudad, ocupando más zonas que corresponden al borde costero. Todo esto hace difícil visualizar que pueda existir en un futuro un desarrollo sostenible entre la ciudad y el puerto. Y aunque, ambos creen que es posible viendo la experiencia europea, ninguno de los actores pretende ser el primero en ceder sus intereses sobre el borde costero, situación que es la que se da en la actualidad. La sostenibilidad vendrá con la propuesta programática que se le quiera hacer al borde costero, teniendo en cuenta que es una frontera entre diferentes mundos, y que el programa va dar las directrices a realizar en el borde costero, respetar la identidad narrativa que ha construido la comunidad con dicho elemento es fundamental para un desarrollo sostenible entre la ciudad y el puerto.

7.3.2 Falta de áreas verdes, y zonas de esparcimiento en la ciudad de San Antonio

Un problema habitual en cualquier puerto, o ciudad es la falta de espacios de esparcimiento y áreas verdes. San Antonio es una ciudad con pocos de estos espacios, y los que existen se

ven amenazados principalmente por la expansión portuaria. Uno de esos espacios es el Humedal Ojos del Mar, *“toda la gente aquí en San Antonio, o mucha gente de San Antonio, no sé si toda... quieren que se mantenga ese lugar, ese humedal, porque es una de las pocas áreas verdes y de esparcimiento que tenemos en la ciudad”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). La comunidad necesita tanto de zonas de esparcimiento como de áreas verdes, siendo un borde costero, el potencial es bastante grande pero ha sido coartado por la inacción de la municipalidad, la imposición del Estado, y el expansionismo del puerto. Para la agrupación, no es entendible que San Antonio sea una ciudad importante por tener el puerto más grande del país pero que no se le dé una buena calidad de vida a sus ciudadanos, *“necesitamos áreas para esparcirnos, cachai, somos como el dormitorio del puerto y no tenemos áreas de esparcimiento de calidad”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Incluso desde la municipalidad dice que es necesario que exista un borde costero que permita espacios de esparcimiento para los ciudadanos, *“uno cuando quiere ir a un borde costero, es cuando necesita un poco de tranquilidad, de paz, de reflexión, un momento de reflexión, quiere ese espacio y no está po, quiere ese espacio y no está”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Anteriormente existía un camping cerca del Humedal Ojos de Mar, pero fue barrido por el terremoto del año 2010, para la agrupación es necesario que se vuelva a construir algo similar, *“el camping contaba con servicios higiénicos, juegos, canchas y toda la onda, ¿cachai? Era para pasarlo genial”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). La municipalidad considera que incorporar el Humedal Ojos del Mar a la ciudad es la solución a parte de este problema, *“nos permite incorporar la ciudad y nos permite pasear por ella; nos permite generar espacio de recreación; nos permite tener espacio de observación de esa ave y fauna”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Pero esta es una posición que tiene resistencia (ver Fig.19) porque afectaría el medio ambiente natural de la zona.

7.3.3 Accesibilidad al borde costero de San Antonio

La accesibilidad del borde costero es un tema trascendental para comprender la problemática de la ciudadanía en cuanto a poder hacer uso de los bordes costeros, pero no todos ellos comparten un igual análisis según los diversos actores de la ciudad. Las perspectivas que se han dado por los diversos actores son las siguientes.

Desde la agrupación ojos del mar, señalan que los accesos que puedan llegar al borde costero están en enorme deterioro y han tratado de empoderar a la ciudadanía, por medio de crear señaléticas para que la gente pueda ir a estos lugares, para que haya un uso de este espacio, pero:

El acceso principal a la playa y al humedal está invisibilizado y eso ha sido algunas de nuestras batallas de poner carteles...de anunciar a la gente de que si tú te metes por aquí llegas a la playa...si tú te metes por acá llegas al humedal (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Para la municipalidad, el acceso al borde costero sur es casi un “asunto zanjado” en cuanto a que apuestan a la construcción del borde costero norte en par con la construcción del mega puerto. Para argumentar esto dicen que *“el acceso a la playa no es que sea (...) más que complicado es que es propiedad de EPSA, ya no es un bien nacional de uso público, porque bienes nacionales se lo vendió a EPSA”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Para la empresa portuaria, quien debe velar por garantizar los accesos es la municipalidad y no ellos, pues dicen que cumplen con su función que es no bloquear los accesos, pero la infraestructura debe venir de parte de la municipalidad:

Hay una responsabilidad municipal; que esa calle esté como esté no es responsabilidad del puerto, es responsabilidad de la municipalidad, pues los vecinos de esa calle han luchado por muchos años por tener una calle pavimentada, ¿por qué no se ha logrado?, lo desconozco, pero en este sentido, los accesos a la playa de Llolleo no están cerrados, están habilitados, es complicado llegar que es diferente (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Los actores concuerdan en que hay una necesidad enorme de falta de acceso al borde costero, la agrupación y el representante portuario culpan al municipio de no insistir en el mejoramiento de estas vías, mientras que del municipio responden que el proyecto del mega puerto solucionaría esta problemática al crear un paseo peatonal en la zona norte, ya que la propiedad es de EPSA y no depende del municipio poder hacer algo en esta zona sur, que sería sacrificada para la expansión portuaria. Una acotación interesante que hace la municipalidad es que: *“tampoco tú puedes decir “oye, yo tengo derecho a ir a todas las*

partes”, es como si yo tuviera que dejar pasar a cualquier persona entre a mi propiedad por mi casa, no sé si me explico, o sea, hay una lógica de seguridad en esto, entonces lo importante es que haya alternativa de acceso” (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

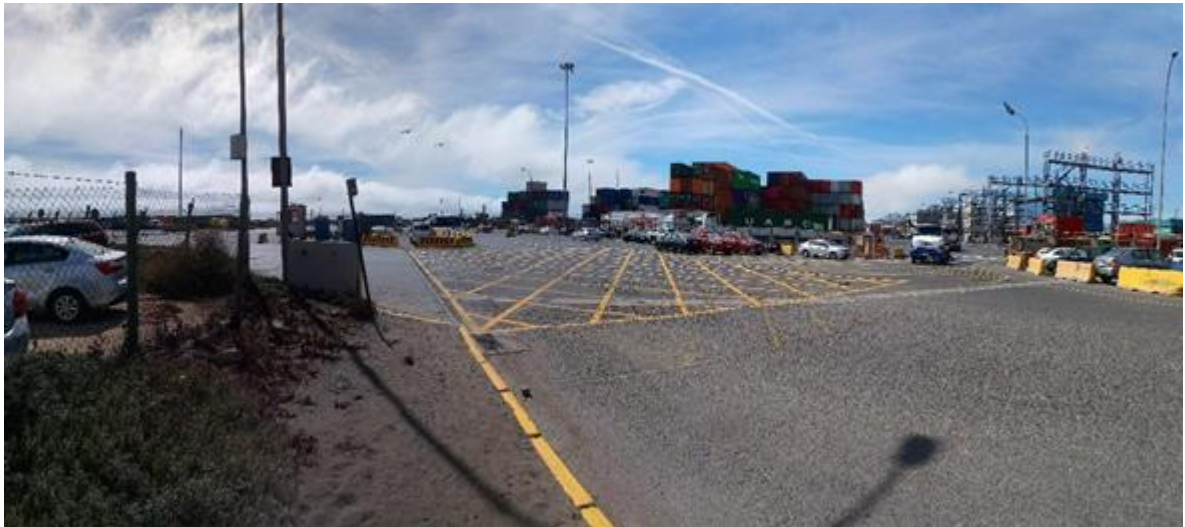
Para la municipalidad, la playa de Llolleo no es un beneficio como tal a la ciudad porque *“el ciudadano común no puede acceder o si puede acceder, accede de forma parcial, no creo que cumpla con el objetivo de incorporar ese beneficio a la ciudad”* (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Además de esto, señalan a la playa como un sector deteriorado y feo, restándole una importancia que, para los ciudadanos de San Antonio, es el último lugar en el cual pueden ingresar realmente a la playa en la ciudad

Como se puede observar en la figura 27, el acceso a la playa de Llolleo está bloqueado por una reja en medio del único paso peatonal, lo que genera que se tenga que pasar por la calle, siendo un lugar peligroso por el constante tránsito de camiones de carga:



Fig.27. Vista del acceso peatonal a la playa de Llolleo. Elaboración propia, 2019

Respecto a la accesibilidad del humedal “ojos del mar” que queda en la zona aledaña a la playa de Llolleo, se debe pasar por una acera peatonal ínfima y riesgosa, por la alta afluencia de camiones en esa misma dirección:



El crecimiento del puerto se ve reflejado en abarcar zonas públicas e incluso zonas de protección ambiental de la biodiversidad. El puerto crece y lo aísla en condiciones precarias.

Fig.28. Vista del acceso peatonal norte al Humedal Ojos del Mar. Elaboración propia, 2019

El acceso peatonal es deficiente, pues no hay buenas vías públicas para la circulación de las personas, dificultando el uso del espacio, ya que no hay paso de peatones y tampoco hay aceras demarcadas o muchas están bloqueadas. También se puede entrar, pero hay casetas que ejercen un poder simbólico de apropiación del espacio, pareciendo un espacio privado cuando no lo es. La inexistencia de pasos de cebras y sitios para cruzar dificulta el acceso al sector del borde costero en dirección a Llolleo y a la laguna Llolleo por la masiva congestión de camiones, que se suma al problema principal del uso del borde costero. No es integrador con la ciudadanía, hay una disociación con el borde costero:

La ciudad puerto de San Antonio desde sus inicios, tuvo un crecimiento urbano tendencialmente en las cercanías portuarias, el cual, como muchas ciudades el desarrollo industrial y sus externalidades negativas, acentuaron la distancia y relación de la ciudad a esta actividad. Ciudad que se ha visto postergada ante la actividad portuaria, ya que existe un tardío desarrollo urbano, principalmente se ve reflejado en una baja inversión pública en las obras viales y de conectividad intercomunal, afectando a los actuales accesos y centralidades, donde la fricción del transporte de carga es cada vez mayor (Sánchez, 2019, pág. 48).

Por último, la municipalidad al consultarle por el asunto del acceso sur, señalan que la creación de una laguna de reposición sería mucho mejor para el ambiente y conservación de la flora y fauna silvestre, además de alejarlo de la zona de deterioro actual y crear un acceso sur a una muy franja de una desembocadura del río hacia el mar:

Un recorrido a través del borde del río y llegar a la zona del futuro parque de la biodiversidad, donde se supone que ahí podrían generarse el reemplazo de las lagunas, ese digamos, el proyecto original que se tiene considerado. Existiría entonces en consecuencia la ampliación del borde costero norte, pero además se le entregaría a la comunidad un sector de borde al río en su desembocadura (E. Vasalina, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Para finalizar, el problema fundamental en el acceso al borde costero de San Antonio, tanto para la playa de Lolloe como para sus humedales y zona costera norte, es la perspectiva que tienen los diversos grupos de interés. El puerto y la agrupación piden a la municipalidad hacerse cargo, pero ellos apuestan por el proyecto a futuro de la costanera norte y el parque de la biodiversidad. También estos accesos al borde costero son objetos de frontera, tanto en cuanto, son una espacialidad común (Vergara-Avenidaño, 2020), entre diferentes actores y colectividades que hacen uso de ellos, ya sean los portuarios, los camiones que pertenecen al sistema portuario, y así también como la comunidad que va hacia el borde costero, allí ocurre una interacción, donde un determinado objeto sirve como medio para diferentes fines que tienen estos actores y colectividades.

7.3.4 Conflicto socioambiental

El conflicto socioambiental que se ha producido, y se sigue produciendo en el borde costero de San Antonio es relevante para poder analizar la situación en la que se encuentra la relación entre la ciudad, su borde costero, y el puerto. Es un conflicto socioambiental, porque hay una cuestión social, y porque tiene una consecuencia ambiental.

Si vemos el borde costero de San Antonio, y seguimos con lo anteriormente escrito se puede ver que hay focos de conflictos que vienen desde hace mucho tiempo, y que aún siguen presente. El primer foco de conflicto que podemos ver es el paseo Bellamar, en ese espacio *“había una zona de uso familiar más que comercial, como de esparcimiento más sano, más en contacto con la naturaleza, con el mar, con los animales también que habitan el borde”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Ese espacio que anteriormente era más de uso familiar se transformó en un espacio “más comercial”, esto producido por la construcción de Mall Arauco San Antonio, y por la remodelación del paseo Bellamar:

Entonces todo eso también se ha ido perdiendo por lo que es el comercio no más, por el mall, por los puestos de artesanía, o sea, toda esa zona es realmente del puerto, que el puerto la administra, cachai, y si, todo el borde del paseo Bellamar es zona portuaria, no es de San

Antonio, no es zona pública, es una zona privada de uso público (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Aquí se puede ver una cuestión interesante, aunque el paseo Bellamar se puede considerar un elemento de la ciudad, o del propio borde costero, es una construcción hecha y administrada por el puerto.

La siguiente zona de conflicto es la playa de Llolleo. Como se ha podido apreciar durante la lectura de esta investigación, las playas han sido damnificadas con la expansión portuaria. A lo largo de las décadas el puerto con su expansión ha ido ocupando y eliminando todas las playas del borde costero de la ciudad. Y para continuar con la expansión se piensa eliminar la última playa existente en la ciudad, la playa de Llolleo:

Con respecto a la playa de Llolleo, lamentablemente con el proyecto de megapuerto esta playa estaría desapareciendo, estaría desapareciendo por con lo que se ve, con lo que ha informado hoy en día la Empresa Portuaria de San Antonio, en los planos y los videos que se divulgan, la playa estaría prácticamente desapareciendo (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

Aunque al parecer para la municipalidad de San Antonio no tiene mayor importancia:

La playa de Llolleo nunca fue buena, yo soy de aquí ah, soy de Llolleo y esa es una playa que nunca fue una playa muy apropiada para baño digamos, una playa más o menos. Pero independientemente de eso, esta playa es el sacrificio de la ciudad en beneficio del desarrollo portuario, evidente, no se puede negar, la playa es el sacrificio de la ciudad en beneficio del desarrollo portuario, sin lugar a duda, no se puede desconocer (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Si bien, se reconoce que el “sacrificio” de las playas de San Antonio, y en este caso de la playa de Llolleo es un alto precio para el desarrollo portuario, y no para el de la ciudad, se termina avalando implícitamente. Además, no considera el impacto ambiental que genera perder la playa de Llolleo, algo que los miembros de la agrupación “Humedal Ojos del Mar” tienen muy en claro:

Del acceso a la playa... que está ahí el humedal y está a 100 metros la playa...te explico...está el río, están las lagunas y la playa...entonces todo ese sector tiene un valor ecológico enorme, y además para acceso a la playa...ahora nos quedamos como ciudad

interina porque no tenemos accesos a la playa (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Ahora bien, aunque estos dos conflictos mostrados anteriormente son importantes, el mayor conflicto socioambiental de la actualidad y del futuro del borde costero de San Antonio, es la laguna Llolleo, o “Humedal Ojos de Mar” como se le conoce más comúnmente. El humedal que está ubicado en el sector de Llolleo sirve como paso para aves migratorias. Además de contar con una fauna marítima importante. Estas lagunas han sido foco de conflicto por varias décadas, pero no ha sido hasta en los últimos diez años que se ha puesto en relieve su conflicto. Anteriormente había sido una zona bastante invisibilizada, donde la gente incluso iba a tirar basura. Según las palabras del historiador natural del museo de San Antonio el puerto no ha sido el mayor responsable de la contaminación de las lagunas:

El puerto achicó la laguna pero fue un daño menor, los que realmente han dañado la laguna Llolleo es la propia gente y la municipalidad... la comunidad es la que la contaminaron, dejando sus desperdicios ahí, los camioneros que tiran botellas plásticas con orina... los perros que bota la gente... se ponen a cazar a las aves y otros animales silvestres de la zona... la municipalidad, porque luego del terremoto del 2010 los restos de las construcciones que se cayeron las tiraron a la laguna” (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020).

Existía una zona de cabañas cerca de las lagunas, pero fueron destruidas por el terremoto del año 2010, luego de este fenómeno, la laguna comenzó a tener más consideración en la opinión pública. Por dos motivos principalmente, uno por el desastre que dejó el terremoto, las cabañas destruidas contaminaron el entorno donde se encuentra el humedal, y la inacción de la municipalidad para retirar los escombros, provocó que parte de la comunidad se movilizara para ir a limpiar, a través llamados por redes sociales, y en el fondo visibilizar la existencia del humedal, *“visibilizar en redes sociales de que la gente asista, además de la jornada de limpieza. Que el año pasado estuvimos haciendo prácticamente todos los meses, una por mes, eso ayudó mucho a que la gente conociera el lugar nuevamente”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Y el segundo motivo es que el terremoto secó una de las dos lagunas del humedal. Cuando esto ocurrió, el puerto se movilizó para hacer estudios ambientales de la laguna afectada, con motivo de justificar que había muerto y poder expandirse en esa dirección. Pero la laguna “volvió a la vida” unos años después, aunque los estudios que se realizaron luego del terremoto siguen siendo los vigentes. Lo que provocó

esto fue *“que hasta antes del año 2015 era consideraba zona de valor ambiental...un humedal urbano ehhh después del 2015 pasó a ser zona portuaria exclusiva, o sea salió del mapa la laguna”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Luego de esta modificación en 2015 del plano regulador del año 2006, el puerto se apropió de más zonas donde poder expandirse. El Estado como hemos visto anteriormente preocupado por el crecimiento económico del país por sobre el bienestar y la calidad de vida de los residentes locales, elige como zona donde construir el mega-puerto que necesita Chile en San Antonio. Así se crea que el proyecto del mega-puerto o también conocido como puerto exterior, que vendrá a modernizar y expandir el actual puerto de San Antonio. Para esto se ocupará algunas zonas del borde costero como la playa de Llolleo, y el Humedal Ojos del Mar. Tal como dice el historiador natural *“quieren hacer desaparecer el humedal Laguna Llolleo”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020). Y la única forma de defenderlos es que la gente se dé cuenta de su existencia e importancia, *“la gente recién, de San Antonio, hace un año, un año y medio algunos grupos despertaron y entendieron lo que eran los humedales”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020). Como se ha dicho, una de las agrupaciones que nació de este conflicto es la Agrupación “Humedal Ojos del Mar”, para ellos lo que *“necesitamos que los proyectos sean sustentables, que sean sostenibles y con una mirada ecológica”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Lo que se muestra aquí es que la agrupación, que podemos considerar parte de la comunidad no se opone al desarrollo portuario, sino, quiere un desarrollo sustentable, en cambio la municipalidad cree que estas agrupaciones *“más que defensa de la laguna es oposición al crecimiento portuario, oposición al desarrollo portuario, porque la laguna está, su mantenimiento está asegurado en compromiso con el municipio”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

Algo que parece que desde la municipalidad no considera es que se puede buscar el desarrollo del puerto, de la ciudad y del borde costero sin afectar el medio ambiente, *“así digamos se ha desarrollado el sector portuario y la laguna hoy día lo único bueno que tienen es que tienen ave y fauna”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Parece que el valor ambiental de que la laguna tenga una fauna, y además de ser un lugar de paso para las aves migratorias no es de su mayor importancia. En cambio, para la agrupación que esto no se considere es inaceptable:

Que el crecimiento del puerto no considere como esto...es inaceptable...se están quedando muy muy atrás...además de que la ciudadanía no lo permite...no quiere...que el puerto se expanda destruyendo el humedal, sino que...mucha gente de San Antonio quiere que se construya este megapuerto pero que se haga sin destruir la naturaleza, que se haga de otra forma. (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

La municipalidad y el puerto acordaron que el humedal debería ser repuesto en otro lugar cuando el actual sea eliminado. Cuestión que para la municipalidad parece más beneficioso que mantener el humedal actual:

No es un espacio para la ciudad, no es un espacio para la ciudad, entonces si tú me preguntas como ciudadano, que me gustaría a mí, como San Antonino de toda mi vida, nacido acá, es tener un espacio para la ciudad, es poder visitar esa ave y fauna, es poder tener un lugar de observación, es poder tener un parque urbano y si me preguntas si estoy de acuerdo con defender la laguna, diría sí, pero no definiendo la laguna, definiendo el espacio para que se desarrolle esa ave y fauna (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

La municipalidad considera que las lagunas deberían ser un espacio para la ciudad, y no solo que mantengan su valor ambiental. Entonces a partir del nuevo posible humedal construir accesos para que sea disfrutado por los ciudadanos. En cambio, para el historiador natural es incuestionable que el humedal debería permanecer en su lugar actual, *“pero si el puerto amenaza la laguna con el proyecto del megapuerto que hará desaparecer la laguna... y eso no hay que permitirlo”* (J.Brito, comunicación personal, 30 de Abril de 2020).

El conflicto ha escalado tanto que *“el puerto está estudiando la conveniencia de no generar esa laguna y mantener la actual, al menos la laguna norte que es la más grande y la que tiene una mayor cantidad de fauna silvestres, avifauna”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Pero para asegurar que las lagunas al menos sigan existiendo en otro lugar, el puerto *“recién podrían tapar las otras lagunas pero hasta el momento no han tomado una decisión, decisión que también pasa por el municipio, por el alcalde y por el consejo porque la ciudadanía ha defendido las lagunas”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020). Este lo utiliza la municipalidad para desacreditar los argumentos de la agrupación que defienden el Humedal Ojos del Mar, no consideran *“que la gente que defiende esas lagunas actuales, este, sea lo mejor, por cuanto esas lagunas actuales, si el puerto decide dejarlas, va a significar que no va a construir la otra y la otra es más grande”* (A.Sabaj, comunicación personal, 17 de Abril de 2020).

A continuación, se puede apreciar la zona de conflicto en la laguna Llolleo:

Solo hay una entrada real para llegar a la laguna que cuesta mucho llegar por la ocupación de camiones y los nodos logísticos del puerto



Fig.29. Vista del acceso peatonal sur al Humedal ojos del Mar. Elaboración propia, 2019

En el Humedal Ojos del Mar hay dos lagunas, y una de ellas está totalmente rodeada por el puerto de San Antonio. La entrada de esta es de difícil acceso por lo que para los ciudadanos se les es complicado tener contacto con su borde costero, produciendo una disociación.

Hay una problemática si la ciudad avanza hacia la zona de borde costero, eliminando la zona de conservación ambiental. Si esto pasará las pocas áreas verdes de San Antonio serían consumidas por la ciudad. Por otra parte, también por el avance del puerto y su lógica de constante expansión que por el lado de San Antonio fue ocupado por la ciudad. La nueva problemática sucede cuando la expansión del puerto recae sobre zonas de conservación, y de áreas verdes, acentuando los conflictos con organizaciones medioambientales y con la ciudadanía, por requerir el uso de estos espacios en pos del desarrollo portuario.



Fig.30. Límite sur del actual puerto de San Antonio. Elaboración propia, 2019

El límite del puerto colinda con el borde costero de la playa, el humedal, y al medio el puerto como camino que se sigue expandiendo usado como estacionamiento en la actualidad. Aquí se ve una frontera entre los diferentes elementos que tiene diferentes intereses en el borde costero. La necesidad de crecer aislará al Humedal Ojos del Mar más de lo que está actualmente. El puerto crece y requerirá más espacio, de esos terrenos deshabitados que no hay construcciones y son parte de la biodiversidad arriesgando incluso una zona verde como el parque Dyr. La falta de zonas verdes en la ciudad, y en el borde costero de San Antonio es una cuestión importante que tratar:

La naturaleza exige su espacio también po (...) ha, otro tema que podría ser la remoción de dunas; ya, ahí hay un tema muy interesante del punto de vista medioambiental, que el río trae consigo sedimentos desde la cordillera arrastra sedimentos y nutrientes, de pasada, y alimenta el mar para que todo se genere la riqueza marina, cachai, sin el aporte de los ríos que son como las venas, el mar también se empobrece, mucho, desde el punto de vista como ecológico, o sea, de biodiversidad, pero también del punto de vista del proceso físico, como es el aporte de sedimento a las playas (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

El mega-puerto, o puerto exterior también pretende “*expropiar ciertas poblaciones para generar accesos vehiculares para camiones o para generar estas zonas de logística...entonces...obviamente impacta a la ciudad negativamente*” (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Porque la construcción de un puerto tan grande también significará que miles de camiones tengan que pasar por la ciudad acentuando

todos los conflictos mencionados con anterioridad, como por ejemplo la aglomeración de la ciudad, o que haya *“un puerto con miles de camiones diarios transitando, pegado a una reserva natural”* (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020). Si estos problemas tienen solución o se solucionarían en un futuro, es algo que solo el tiempo dirá, pero las condiciones dadas sugieren que, aunque los puntos centrales de discusión parecen bien definidos, los intereses particulares de cada actor se superponen a un desarrollo sustentable, y a dar una solución a estos conflictos socioambientales:

Pienso que se puede convivir; tenemos todo para hacer convivir de la mejor manera posible todo lo que es nuestros temas naturales, con lo que es el puerto hoy en día, se puede hacer y pienso que es un tema solamente de voluntades empresariales y del estado (M. Allende, comunicación personal, 22 de mayo de 2020).

7.3.4.1 contaminación del borde costero de San Antonio

Existen principalmente cuatro contaminaciones que se dan en el borde costero de San Antonio, la contaminación visual, acústica, contaminación atmosférica, y por residuos o basura.

7.3.4.1.1 Contaminación visual

La contaminación visual se da en dos focos principalmente, una en el paseo Bellamar, donde se encuentra el Mall Arauco San Antonio y el hotel, allí esta estructura vino a tapar la visual del mar y del borde costero que tenía la ciudad, *“con el mall hubo un bloqueo al espacio...a la puesta de escena del mar”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Esa imagen que se tenía desde la ciudad fue bloqueada por la construcción del Mall ocasionando un grave daño a la visual del borde costero de San Antonio.

En segundo lugar, hay una contaminación visual por parte del puerto, este ocupa una gran parte del borde costero, cuestión que ocasiona tanto un impedimento para las personas de ir al borde costero, pero que también tapa la visual del mismo, como se ve en las siguientes dos imágenes:

Se puede apreciar una calle de la ciudad, al lado la línea del ferrocarril, y detrás los container y grúas que se ocupan en el puerto.



Fig.31. Vista del puerto en la zona de almacenaje, siendo la frontera con la ciudad. Elaboración propia, 2019

Hay silos de gran tamaño que tapan absolutamente la visual e impiden el acceso al borde costero.

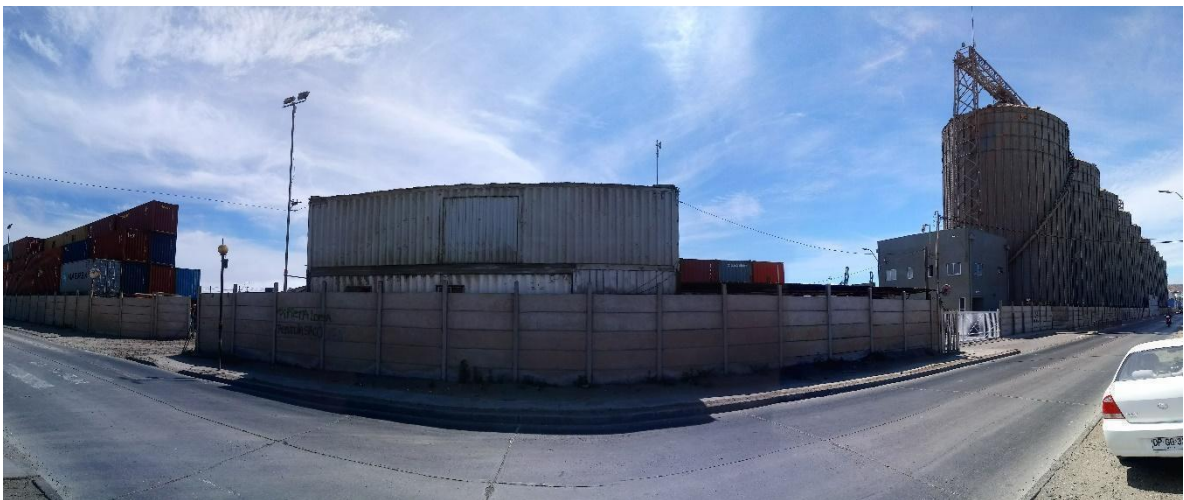


Fig.32. Vista del centro del puerto de San Antonio, desde la ciudad. Elaboración propia, 2019

Esta situación continua por al menos dos kilómetros sin posibilidad siquiera de poder ver el mar, mucho menos acceder a él, tanto por los muros de contención como por los guardias de las casetas de control. Luego de esto la visual de muros y construcciones pasan a ser container que también impide la visual al mar. La no existencia de acceso al borde costero imposibilita a los ciudadanos de poder tener contacto con el mar, produciendo una disociación con él, y quebrantando la identidad con la ciudad.

7.3.4.1.2 Contaminación acústica

Existe una contaminación sonora en el lugar por el constante tránsito de camiones de carga en el lugar. Lo cual afecta principalmente a las poblaciones que viven cerca del puerto, pero que también afecta a toda la ciudad, *“los camiones viven pasando por ahí...vibraciones, sonidos”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020).

Esta contaminación se podría acentuar con la construcción del puerto exterior, por la entrada de miles de camiones más que tendrá que soportar la ciudad. Esta situación se podría mejorar si se construye una entrada subterránea al puerto sin tener que pasar por la ciudad.

7.3.4.1.3 Contaminación atmosférica

Aunque los niveles de contaminación atmosférica no son tan malos como en otros lugares del país, existe un elemento que es bastante contaminante en la ciudad, este es el transporte de Clinker *“que es el material base para hacer cemento, que tiene mucho asbesto...entonces el transporte de ese Clinker lo hacen los camiones que igual tienen cierta polución, igual contaminan a las poblaciones que viven cerca”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Esto es una cuestión que es poco tratada como problema en general en la ciudad, donde se acentúan más los problemas de las contaminaciones mencionadas con anterioridad.

7.3.4.1.4 Contaminación por residuos

La contaminación por residuos que se da en el borde costero de San Antonio se ve principalmente en el Humedal Ojos del Mar, donde *“se veía la contaminación diaria de los camioneros que pasan por ahí, y que arrojar muchas botellas de bebidas con orinas, como no tienen baño, y orinan ahí”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Esta contaminación es producida también por las malas condiciones que le hacen trabajar a los camioneros. Siendo también responsabilidad del puerto, ya que, no hace algo al respecto para solucionar este problema. Otra cuestión que se relaciona con los camioneros, y que hace una contaminación por residuos es que en *“ciertas maestranzas de camiones que hay por ahí, que acumulaban los neumáticos”* (D. Pizarro, comunicación personal, 13 de marzo de 2020). Los cuales algunos se queman afectando a la atmósfera, o son dejados en cualquier lugar convirtiéndose en una contaminación por residuos o basura.

7.4. El borde costero de San Antonio como una frontera entre la ciudad y el puerto.

Considerar al borde costero de San Antonio como una frontera hace analizar la situación desde una perspectiva diferente. Ya se sabe que un borde es una separación de una cosa con otra, es en definitiva una frontera entre cosas, donde pueden ocurrir conflictos. Pero en cambio, si se toma la noción de frontera que viene desde Simmel, Park y Star (Vergara-Avenidaño, 2020), también se puede pensar la frontera como: *“un objeto de cooperación inesperado y espacial donde operaciones de intercambio y traducción pueden ser realizados”* (Vergara-Avenidaño, 2020, pág. 4). En definitiva, un espacio de frontera es donde ocurren intercambios y disputas entre actores que pueden estar o no en conflicto, pero que también tienen puntos en común, y actúan por objetivos compartidos sin estar en consenso necesariamente.

En un espacio de frontera se encuentran actores que, por diferentes motivaciones, circunstancias, objetivos, realizan acciones comunes en un mismo espacio, o aunque los intereses en la frontera sean diferentes o inclusive estén en conflicto actúan de igual forma allí. Estas acciones comunes por ejemplo se ve en los acuerdos que alcanza la municipalidad y el puerto en materia del humedal Ojos del Mar, y del resto del borde costero, como lo fue para la municipalidad transar la parte sur del borde costero donde se encuentra la playa de Lollole por el sector norte del borde costero, donde está actualmente el puerto panul y todo el camino por el borde costero desde el paseo Bellamar hasta el límite con la comuna de Cartagena. Pero la problemática aquí es cómo hacer que otras colectividades que hacen uso de este espacio de frontera como lo es la comunidad representada en parte por agrupaciones de protección medioambiental como lo es la agrupación “Humedal Ojos del Mar”, también lleguen a consenso con el puerto, la municipalidad y el Estado, para lograr esta cuestión es necesaria una buena “traducción”.

Considerando al borde costero de San Antonio como una frontera entre el puerto y la ciudad, asumiendo que por parte de la ciudad es la comunidad quien ocupa este espacio de frontera. Es necesario crear y considerar una especie de traducción entre los lenguajes de las distintas posturas enfrentadas en el borde costero de la ciudad. Durante el análisis se ha visto la postura de la comunidad a través de la agrupación “Humedal Ojos del mar”, también la municipalidad debería haber sido un vocero de la comunidad, pero tiene una cercanía bastante palpable con el puerto, a pesar de esto, en teoría la municipalidad y la agrupación

no debería tener mayores problemas en la traducción de sus criterios a la hora de que intereses defienden, deberían ser los de la comunidad. El puerto en cambio utiliza otro tipo de lenguaje para hacer valer sus intereses en este espacio de frontera, sus intereses están claramente en una continua expansión en el borde costero para seguir siendo más capaz de competir a nivel internacional, esto también impulsado por otro actor importante en esta situación, el Estado. Es este último quien hace hincapié en la continua expansión del puerto en el borde costero. Para llegar al consenso del que se hablaba con anterioridad una solución a esto es que exista una buena traducción del lenguaje que se emplea para conseguirlo, la traducción es fundamental para conseguir un consenso entre diferentes partes que a priori no tienen relación, “*Latour y Callon han llamado a este proceso interesement, para indicar la traducción de las preocupaciones del no científico a las del científico*” (Star y Griesemer, 1989, pág. 389).

Sumado a los intereses mostrados por los distintos actores del borde costero sanantonino, hay que agregar que la compatibilidad informática entre los actores del puerto y la ciudad, permite que se logre una ruta a seguir en pos del mejoramiento del borde costero, tal es el caso que los representantes municipales están dispuestos a ceder el borde costero sur de San Antonio con tal que el puerto ceda el borde costero norte, para que así la ciudad pueda tener una costanera amplia en el acceso norte y el puerto pueda expandirse hacia el sur con el proyecto del puerto exterior.

A pesar de que el borde costero se constituya como una frontera entre la ciudad y el puerto, la separación y esclarecimientos de “sectores específicos” para la ciudad y el puerto puede otorgar una mejor relación en el uso del borde costero y esto es lo que está planteando los encargados municipales al proponer este plan.

Ahora bien, los funcionarios portuarios en este esquema dual en conflicto tienen rasgos característicos de ambos, y eso es porque ellos trabajan en el sector portuario que, dentro de sus intereses, vela por su mejoramiento y funcionamiento y a la vez, los funcionarios portuarios son ciudadanos que habitan San Antonio en su mayoría, entonces de alguna forma ellos “producen los lugares que están habitando”, tal como lo mencionan Law y Joks (2018). De igual forma, algún especialista en el tema que haya trabajado en ambos sectores, desde alguna institución ciudadana hasta el portuario, puede otorgar una a visión de ambos lugares para plantear los diferentes puntos de vista de ambos contextos en el cual se ha desarrollado

Entonces, lo fundamental es comprender que en esta frontera entre la ciudad y el puerto habitan algunos “objetos de frontera” que según Star (2010) serían objetos no concretos o difusos pero lo suficientemente buenos como para que en las diversas comunidades de prácticas permitan una cooperación entre ellas que puedan articular una posibilidad de frontera que de alguna forma en el caso de San Antonio, se observa desde la identidad local que otorga el borde costero hasta sus componentes más concretos como el puerto, la playa, los humedales hasta incluso la caleta de pescadores, que requieren un mejoramiento en su uso, ya sea desde expandir y dar más terreno a la ciudad para su disfrute, como expandir el puerto y otorgar una maximización de los recursos portuarios y estatales para mejorar y producir un mayor crecimiento económico y mejorar los índices de desempleos, esto dependiendo de qué perspectiva se mire. Entonces esta disputa de alguna forma debe encaminarse a una “infraestructura de frontera” (Star, 2010) que otorgue una estandarización en las concepciones del uso general del borde costero en pos del bien general de los distintos actores y colectividades que lo usan.

VIII Conclusión

A principio del siglo veinte comienza la primera gran expansión del puerto de San Antonio, impulsado por el Estado de Chile. También se construyó una línea y una estación del ferrocarril, producto de esto, mucha gente comenzó a transitar por el borde costero, así encontramos que para principios del siglo veinte tanto el Estado, como el puerto mismo, sumado a la comunidad que transitaba por la estación del ferrocarril que estaba en el borde costero de la ciudad, eran colectividades que lo ocuparon. En el caso del Estado fue quien lo diseñó, e impulsó su transformación. Unas décadas después se construyó el paseo Miramar, ahora llamado paseo Bellamar en el borde costero, haciendo que más personas lo ocuparan, y ahí comenzó una disputa entre la ciudad y el puerto por el borde costero, en esta época aún existían muchas playas a disposición de la comunidad que vivía en la ciudad de San Antonio, los ciudadanos las usaban, pero durante todo el siglo veinte hubo una continua expansión del puerto sobre el borde costero, haciendo que casi todas las playas de la ciudad desaparecieran, produciendo que el acceso al borde costero de los ciudadanos fuera cada vez menor y más difícil de lograr. Podemos decir que al momento de zonificar el borde costero durante toda la historia de la San Antonio se priorizó las cuestiones económicas y de beneficio para el Estado de Chile por sobre los intereses de la comunidad San Antonina, haciendo que la zonificación históricamente beneficiará al puerto por sobre por ejemplo crear lugares turísticos, o expandir el paseo Bellamar.

8.1. Colectividades, actores, y los conflictos en el borde costero por los programas impuestos en los últimos treinta años.

El borde costero sin duda representa un lugar de mucho interés en su uso, desde el goce para la ciudadanía misma, hasta su empleo para el desarrollo diversas actividades económicas, siendo el sector portuario la más importante de ellas. En Chile, el borde costero de San Antonio tiene similitudes con otros, por ejemplo, con el puerto de Valparaíso y Antofagasta en el abandono de estos por parte de los gobiernos locales que desvinculan la relación de sus ciudadanos con el borde costero, siendo similar la perspectiva desarrollista neoliberal, con soluciones dadas bajo una perspectiva de modernización comercial, basada en la competencia y dinamismo del sector privado que reestructura el aspecto y la funcionalidad de las ciudades, transformando las ciudades orientadas hacia la industrialización, a ciudades que están orientadas a los servicios. Teniendo grandes similitudes con las ciudades

anteriormente mencionadas, la diferencia recae en que San Antonio se seleccionó como el puerto principal de Chile para el proyecto de un megapuerto sin que se haya considerado la identidad de los ciudadanos de San Antonio en este cambio programático de su borde costero. La identidad narrativa de los ciudadanos con elementos del borde costero, como el Humedal Ojos del Mar, la playa Llole, el antiguo paseo Bellamar, y la antigua estación de trenes. El cambio en la infraestructura de estos lugares fue transformando la identidad ipse de los sanantoninos sin tomar en consideración su opinión.

Existen cinco colectividades principales que han hecho uso del borde costero de San Antonio, el Estado, la municipalidad, el puerto, los pescadores, y la comunidad. Esta última se ha visto afectada por la expansión portuaria constante, con la pérdida de playas, además los escasos accesos que tiene el borde costero de la ciudad, el cual ha quedado reducido a casi solo el paseo Bellamar, agregando que la expansión portuaria amenaza al humedal Ojos del Mar que es uno de los pocos lugares que quedan de borde costero, junto a la playa Llole que también se ve amenazada por el proyecto de puerto exterior, el cual tiene por objetivo seguir con la expansión y modernización del puerto de San Antonio

Los conflictos que mayoritariamente se han dado en el borde costero han sido por parte de la ciudadanía de San Antonio y la defensa de sus áreas silvestres y playas amenazados por la expansión portuaria en el proyecto del puerto exterior que se pretende construir. Esta situación intensificó el reclamo por abogar por la protección de sus áreas silvestres como el Humedal Ojos del Mar que está siendo contaminado por los residuos del constante flujo de camiones del sector que afecta al ecosistema interno de esta zona. Así lo muestra la consulta ciudadana del 2019, realizada por la Municipalidad de San Antonio, que visualizó que el 97,1% de la ciudadanía está de acuerdo con la conservación del humedal como un parque ecológico municipal. También tenemos la problemática del aumento del desempleo debido a la modernización portuaria y la poca diversificación económica de la ciudad. Los cambios programáticos que se hicieron en el borde costero fueron con un sentido comercial y de profundización del modelo económico. Pero la promesa de bajar la cesantía falló, ya que la constante modernización portuaria necesitó menos trabajadores para mejorar su eficiencia interna, lo que provocó que estos conflictos se acrecentaran.

Entonces los diversos conflictos que se han dado en el borde costero de San Antonio han hecho que las agrupaciones y colectividades ciudadanas choquen con la esfera municipal y

portuaria exigiendo la recuperación de estos espacios y la defensa de sus zonas de áreas silvestres. El borde costero de San Antonio como una frontera es un espacio donde estas colectividades trabajan en pos de un desarrollo portuario pero sin consenso, sin que se quiera lograrlo de la misma manera. El Estado centralizado y el puerto no consideran las externalidades negativas de la expansión portuaria actual, y tampoco toma en cuenta las necesidades de la comunidad con respecto a la protección ambiental, como se ve en la consulta ciudadana sobre el Humedal Ojos del Mar. También en la entrevista realizada a un vocero de la agrupación del mismo nombre, daba cuenta del riesgo en la cual se encuentra el humedal debido al proyecto de puerto exterior, que tiene vinculación con el programa asignado por el Estado para la expansión del puerto sobre el borde costero de la ciudad. Aún así la comunidad quiere un desarrollo portuario, porque entrega puestos de trabajo y mejoraría la calidad de vida de la ciudad de San Antonio.

En el programa del borde costero de San Antonio se observa que los intereses económicos priman sobre los intereses de la comunidad sanantonina. Como por ejemplo, con la ley de puertos que los concesionó en todo el país, y que finalmente generó una ruptura mayor con la ciudadanía e incrementó los conflictos socioambientales. Estos programas se han desarrollado en un contexto de una nación con un Estado centralizado que ha tomado las diversas decisiones en el uso del borde costero. Los planes reguladores realizados por el actual gobierno municipal en los dieciséis años que lleva en su gestión proyectaron el uso del borde costero en pos del crecimiento económico, que ha generado que el sector portuario se haya incrementado. Esta profundización del modelo se hacía necesaria bajo esta lógica, que imposibilita la toma de decisión real de las comunidades locales. Esto se puede observar desde el desarrollo de su plan regulador, hasta cuando se lograba una mesa de trabajo resolutive, que estaban compuestas por representantes portuarios, excluyendo a la ciudadanía en la toma de decisiones y posturas, y asumiendo, el gobierno municipal este rol de intérprete de las necesidades de la ciudad.

El enfrentamiento entre las agrupaciones y colectividades ciudadanas con el gobierno municipal y el puerto ha llevado a una transformación de la identidad por parte de la comunidad con el borde costero, con el mar, y por sobre todo con el puerto. Porque ha habido una pérdida de la vinculación con el borde costero, porque son menos personas las que trabajan en algo relacionado con el, y también menos las que van a pasar su tiempo de esparcimiento en este lugar. Con la problemática del Humedal Ojos del Mar gran parte de la

comunidad se ha levantado para defenderlo de la expansión portuaria, lo que esto dice, es que no necesariamente hay o hubiera una falta de identidad, lo que ha ocurrido en San Antonio es que dicha identidad se ha transformado. En un contexto mundial de lucha contra el cambio climático, la defensa del humedal parece algo lógico. Por esto sería bueno considerar al borde costero como un espacio de integración, y poder hacer partícipe a la comunidad garantizando un acceso en buenas condiciones para su uso.

8.2. El borde costero de San Antonio: Espacios sociales en Intercambio y conflictos

El borde costero de San Antonio es un espacio de frontera, en este participan actores y colectividades de diferentes “mundos”. Se encuentra la comunidad sanantonina, que hace uso de esta. También el puerto de San Antonio, y la municipalidad como un ente intermedio entre la comunidad representadas en colectividades como la agrupación “Humedal Ojos del Mar”, y EPSA. Es una frontera porque en el borde costero chocan tres espacios sociales, en el existen conflictos como en el humedal Ojos del mar, entre la agrupación que lo defiende como zona protegida, y la municipalidad y el puerto que quiere destruirlo para realizar el proyecto de puerto exterior. También existen conflictos en el acceso a las playas de la ciudad, y además con el problema de la contaminación. Pero también ocurren intercambios entre la comunidad, el gobierno municipal y el puerto. El borde costero es necesario para que el puerto pueda existir, porque es el lugar físico donde se instala. Los ciudadanos son necesarios para que pueda funcionar el puerto, porque son la mano de obra que lo opera, y el puerto es necesario para la economía de la ciudad, y la propia subsistencia de la misma. Además, el puerto le cede el paseo Bellamar, y la comunidad le ha entregado las playas de San Antonio al puerto. Estos diferentes actores actúan por objetivos en común sin consenso, o en conflictos, y es necesaria una traducción para que logren conciliar sus posturas en pos de un beneficio para todas las partes involucradas.

Como se dijo anteriormente, en el borde costero de San Antonio existen tres espacios sociales que tienen su propia dinámica y forma en cómo las cosas interaccionan. En primer lugar, se encuentra el Puerto, donde en este espacio social prepondera las relaciones económicas y de intercambio comercial. La expansión portuaria sobre el borde costero es la piedra angular de cómo es su relación con los otros dos espacios sociales, donde este le quita espacio al borde costero, en cuanto a las playas que le ha ido tomando, y además choca con el avance de la ciudad, que se realizó a través de la construcción del Mall Arauco en el borde

costero. La ciudad es el segundo espacio social, y tiene su propia forma de interacción. Aquí es donde los ciudadanos en su mayoría hacen la mayor parte de sus relaciones sociales. El punto comercial y de intercambio de bienes es esencial para este espacio social, este se expandió sobre el borde costero a través de la construcción del Mall Arauco en ese lugar, dando claramente la preeminencia de la modernización comercial. El tercer espacio social es el borde costero propiamente tal, este tiene vinculación con el mar en el caso del paseo Bellamar y la playa de Lolleo, y con la naturaleza en el Humedal Ojos del Mar. En este espacio social se encuentran todos los ciudadanos que hacen uso de este, como pueden ser los transeúntes, los pescadores, o los que trabajan en el paseo Bellamar. Destacar que es el Estado centralizado quien ha sido el gran impulsor de la modernización y expansión portuaria de EPSA, con el fin de que sea más competitivo a nivel internacional y logre cumplir con las necesidades de carga del país.

Este espacio de frontera donde ocurren intercambios y conflictos está ligado a los programas que se han impuesto históricamente en el borde costero de San Antonio desde el siglo XIX hasta nuestros días. El borde costero, esta frontera de la ciudad y puerto de San Antonio, ha sido lugar de un programa modernizador comercial constante desde su primera gran expansión a principios del siglo XX. Y que se ha ido profundizando con las décadas posteriores a la dictadura militar chilena. En estos últimos treinta años, el programa modernizador comercial impuesto en el borde costero por el Estado centralizado, y con el aval de un gobierno municipal complaciente para llevarlo a cabo, han ocasionado conflictos con la comunidad local y ha producido una disociación de los habitantes locales con el puerto y el borde costero.

Sociológicamente hablando, la disociación del borde costero de San Antonio con la ciudadanía es un grave problema que puede incrementarse mucho más con los nuevos proyectos de modernización comercial que se quieren para la ciudad, pues además de no contar con una mirada integradora de las diferentes dimensiones sociales de esta, desvincularía aún más la identidad local de sus ciudadanos con su borde costero. Y este es el problema que debería lograr la cooperación de los diferentes actores y comunidades, pues aun cuando no lleguen a consenso en sus temas particulares del uso de este, logrará que el espacio producido a futuro tenga un arraigo local que permita retroalimentarse de las distintas perspectivas para lograr un desarrollo sostenible para la ciudad y sus habitantes. Pero este caso particular de San Antonio se puede generalizar a otras ciudades portuarias y

no portuarias. Todas las ciudades tienen borde, sea costero o no, y en esos bordes necesariamente ocurre un intercambio con otros espacios sociales, ya sean espacios sociales concurridos (otra ciudad), o más del imaginario de la comunidad (desierto, mar, bosques, etc.).

Las ciudades portuarias afectadas por la modernización comercial se ven enfrentada a la problemática de la reestructuración del borde costero, teniendo que decidir si el borde costero se reestructurará para el “aprovechamiento” de la comunidad, o para seguir la lógica impuesta por la modernización comercial de reestructuración de las ciudades orientadas a los servicios; los malls responden a esta lógica, como se muestra en el caso de San Antonio, Chile. Donde surgen conflictos porque la reestructuración que se dio en el borde costero dañó el patrimonio histórico de la ciudad, destruyendo el antiguo paseo Bellamar y la estación del ferrocarril.

8.3. Las tres variables fundamentales del cambio programático en el borde costero: La modernización comercial, el Estado centralizado y la expansión portuaria.

Las variables que dieron cuenta del cambio programático del borde costero de San Antonio fueron tres, la modernización comercial, el Estado centralizado, y la expansión portuaria. En cuanto a la modernización comercial, el modelo impuesto en la dictadura militar de Chile (1973-1990) se profundizó durante los treinta años después de su caída (1990-2020). La liberalización de los aranceles a las importaciones, la reducción del gasto (social) del Estado, la flexibilización del ámbito laboral, la eliminación paulatina de la “propiedad comunal” y la construcción de un marco jurídico que proteja la propiedad privada fueron las características principales de la modernización comercial chilena. Durante los 2000 se ideó el proyecto del Mall Arauco San Antonio, el cual abrió sus puertas el año 2009, este proyecto fue impulsado según la municipalidad para combatir la tasa de desempleo de la ciudad. Sea cierto o no, la problemática resultante de que su construcción haya sido en el borde costero fue que se privatizó un espacio anteriormente público bajo un programa de modernización comercial, y además produjo una contaminación visual y destrucción del patrimonio arquitectónico de la ciudad. Se observa la red de poder que está más allá del conflicto en particular, y como los mismos patrones se repiten en otros conflictos ambiental en el país, como en Ventanas y Quinteros, por dar dos ejemplos, donde se prioriza al capital por sobre el bienestar de la comunidad local, y por sobre lo que la propia gente de lugar desea. Entonces

esta red de poder que está unida entre el capital nacional, extranjero y el Estado centralizado chileno, configura de una determinada forma el espacio social. A las comunidades en general se les ha privado del uso libre y en plenitud del borde costero. Las partes que se les otorgaron a la ciudad fueron bajo una lógica comercial y de consumo, con ínfimas áreas verdes y espacio amplio para su esparcimiento. La particularidad del borde costero de San Antonio es que en su paseo Bellamar se construyó un mall que ocasiona una gran contaminación visual para la ciudad. También en San Antonio hay una falta de áreas verdes, y peor aún, se ha estado achicando cada vez más su única playa funcional que queda en la comuna, en el sector de Lollole, esto por el avance del puerto en el borde costero.

La segunda variable que influyó en el cambio programático es el Estado centralizado. En esta investigación queda claro cómo es que un Estado tan centralizado como el chileno pone en preponderancia “el bien nacional” por sobre la calidad de vida de las comunidades locales. La búsqueda del “bien nacional” se ha hecho bajo la lógica de crecimiento económico, ignorando las externalidades negativas que se han generado por dar incentivo a la expansión portuaria por sobre los intereses de la comunidad, sus demandas en muchos casos han sido invisibilizadas, como es en el caso de la protección del Humedal Ojos del Mar, o en la eliminación de playas restringiendo de esta forma a los ciudadanos de San Antonio el acceso al borde costero. También la problemática de centralización de recursos, la mayoría de ellos van al Estado centralizado, o sea a la capital Santiago, o la capital regional Valparaíso, y no se quedan en San Antonio. Ahora bien, cuando hablamos de “bien nacional” tiene sus matices. No es que el Estado chileno en estos últimos treinta años haya priorizado el bienestar de todos los chilenos necesariamente, sino, es “bien nacional” ha sido beneficioso para quienes controlan el Estado en un sentido más amplio, quienes detentan el poder económico y político en el país. Pero este tema necesita una investigación más profunda y se aparta de los objetivos de esta investigación, en todo caso queda abierto como tema interesante de investigar. Lo que sí se puede decir es que el rol del Estado ha sido el propulsar este proyecto portuario para que San Antonio siga siendo una ciudad puerto competitiva a nivel internacional.

La tercera variable es la expansión portuaria en el borde costero de San Antonio, que en estos últimos treinta años ha tenido un incremento exponencial, tanto en el sector norte con la llegada de Puerto Panul, cómo en el sector sur donde se encuentra la playa de Lollole y el Humedal Ojos del Mar. Esta expansión se ha producido en relación con las dos variables

antes mencionadas, la modernización comercial y un Estado centralizado. La necesidad de una mayor eficacia del uso del espacio, demandado por un mayor flujo de containers en el puerto de San Antonio produjo que el Estado impulsara una modernización tecnológica. Lo que a su vez llevó a profundizar en el programa de expansión del puerto por sobre el borde costero. También se produce bajo la lógica de generar trabajos para disminuir el desempleo de la ciudad, pero no tomando en cuenta la calidad de vida de los ciudadanos. Se dio primordial importancia a la protección de la propiedad privada, produciendo la desposesión de derechos con el fin de aumentar la rentabilidad del capital. Esto deja al descubierto la preponderancia en Chile de la privatización del uso de los espacios públicos. Influyendo en las personas que los espacios privados que son de uso público sean igual o más importantes que los propios espacios públicos como tal, en este sentido, en San Antonio sería lo de darle mayor importancia al Mall Arauco por sobre la pequeña playa que existe en la ciudad y que está abandonada en el sector, siendo usada por los lobos marinos, y los pescadores. El avance portuario ha provocado que la accesibilidad del borde costero sea cada vez peor, sumado a un desinterés de la municipalidad debido a que el proyecto puerto exterior contempla la expansión del puerto en el sector sur de San Antonio eliminando su playa y su humedal, por lo cual no hay mayor interés de ellos en mejorar la accesibilidad en esta zona. El puerto tiene un rol transformador en el borde costero, como se ha expuesto en toda esta investigación, lo ha transformado en función de los intereses nacionales por sobre los intereses locales de desarrollo. Los pescadores han sido un actor relevante en la historia del borde costero de San Antonio, pero su relevancia ha ido disminuyendo con el pasar de las décadas, hasta que en la actualidad, aunque sigue siendo importante, no son tan relevantes como otro de los actores expuesto acá.

Estas tres variables responden a un programa neoliberal sobre el borde costero de San Antonio, programa impuesto por un Estado centralizado que impulsa la modernización comercial de la ciudad, y también la expansión portuaria para generar un crecimiento económico sin importar las externalidades negativas que deja en la comunidad sanantonina. Desde una perspectiva estatal y con la constitución se garantizó que el desarrollismo neoliberal se ejerciera en todo el país más allá del gobierno de turno que estuviera. La comunidad vió las externalidades negativas, la contaminación que se ha producido en el borde costero, contaminación por residuos, visual, acústica, y atmosférica. Así quedó en

evidencia el programa neoliberal sobre el borde costero que se impuso en los últimos treinta años.

Respecto a todo lo anterior, lo que se aprende de la sociología de San Antonio es que en primera instancia las ciudades tienen borde, en el caso de esta ciudad tiene un borde costero. El mismo se puede tomar como un espacio del imaginario de los habitantes locales, en este sentido que los propios habitantes se imaginan este espacio según su interpretación de este por las relaciones que tienen con el y las demás personas que lo usan. Por esto, el borde costero se convierte a la vez en un espacio social y en una frontera. En el existen conflictos e intercambios de diferentes actores y colectividades. En San Antonio se tiene muy presente el puerto, este es uno de los actores claves en el objetivo del programa que se ve en el borde costero de esta ciudad. El programa de expansión portuaria que existe en parte del borde costero ha producido conflictos socioambientales en la zona, como de contaminación del borde costero por los camioneros y el puerto mismo, y por el riesgo de que este programa de expansión portuaria destruya un área de protección ambiental como el humedal Ojos del Mar, además el escaso acceso de la ciudadanía al borde costero. También se ve que tanto el puerto como la ciudad avanzan sobre el borde costero, la ciudad lo hace con el mall Arauco San Antonio, y el puerto a través de su continua expansión, lo que produce que su espacio de frontera física se expanda, haciendo que su infraestructura ocupe más espacio físico, disminuyendo así el espacio de integración, donde se da el diálogo entre los actores. Lo que significa que se complicaría aún más que exista un espacio de resolución de conflictos en donde los actores puedan llevar a cabo sus programas cooperando entre sí.

La solución no parece sencilla, pero se puede trabajar en pos de una mejor integración de la comunidad con el borde costero y el puerto creando mesas de trabajo resolutorias donde la comunidad tenga voz y voto. También aceptando las peticiones de la comunidad de San Antonio a través de consultas ciudadanas vinculantes. Y además plantear un desarrollo portuario con una directriz que otorgue mayores externalidades positivas a la ciudad y sus ciudadanos. Como lo dicen algunas experiencias europeas, en San Antonio se pueden crear entradas subterráneas al puerto para que se descongestione las entradas vehiculares de la ciudad, y sus calles principales que se ven congestionadas por la concurrencia de camiones diariamente, y esto también permitiría disminuir la contaminación que ocasionan los camioneros al circular por las calles, tanto la contaminación de residuos como la acústica. Además, que la expansión portuaria sea hacia el mar y no ocupando más borde costero. Que

exista un nuevo impuesto al puerto, y que dichos recursos se queden en la municipalidad para tener más para el financiamiento de programas y proyectos sociales. También crear un paseo que incluya el resto del borde costero, pero que tenga una mirada ecológica, entre otras soluciones, que no han sido el objetivo de esta investigación, y deja abierto para que futuras investigaciones den complemento a esta problemática.

La expansión portuaria, el aumento de su infraestructura en el territorio produjo la mayoría de los conflictos socioambientales de San Antonio, como se ha podido ver en esta investigación, en el humedal Ojos del Mar. La modernización comercial incentivó la construcción del mall Arauco San Antonio en el borde costero, teniendo relación con la expansión urbana sobre el mismo. El Estado centralizado repercutió en toda la toma de decisiones de los programas impuestos en todo el borde costero, con el aval del gobierno municipal a través de su plan regulador. En resumidas cuentas estas tres variables demuestran que el camino de progreso chileno va en pos de un modelo económico neoliberal que se proyectó al inicio de esta investigación. Los desafíos recaen entonces en lograr que la comunidad sienta una asociación con el borde costero y que el espacio de integración entre el puerto, el borde costero y la ciudad vaya en favor de los intereses de la comunidad sanantonina, como por ejemplo, que el paseo Bellamar se expanda sobre el borde costero. En clave sociológica se pueden entender estos conflictos como una falta del derecho a la ciudad que existe en Chile, y la transformación de la identidad narrativa de la comunidad sanantonina que se ha producido por la reestructuración de la infraestructura de los elementos del borde costero, o sea del puerto, el paseo Bellamar y el Mall Arauco San Antonio.

IX Bibliografía

- Abogasi, G. (2013). Regulación de la afectación y la zonificación del borde costero y el principio de coordinación de la administración del Estado. Concepción: Universidad de Concepción.
- Andrade, B, Arenas, F, Gijón, R, (2008). Revisión crítica del marco institucional y legal chileno de ordenamiento territorial: el caso de la zona costera. *Revista de geografía Norte Grande*. n°41, pp. 23-48.
- Andrade, B y Castro, C. (1987) La zona costera: evolución geomorfológica natural e interferencia antrópica. En: XII Jornadas Nacionales de Cultura, Chile y el Mar, Comisión 3 (Santiago, 4 al 6 de noviembre, 1987). Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas.
- Bailey, G. (2015). La reconversión portuaria del waterfront en . *Portus*, 2-14.
- Bailey, G. (2016). Transformación y crisis identitaria de una ciudad . *Eltopo*, 33-65.
- Basz, M. F. (2011). La identidad como relato cultural del sí y lo otro. Un aporte de Ricoeur a las ciencias sociales. *VI Jornadas de Jóvenes Investigadores* (págs. 1-17). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Cadagán, R (21 de junio de 2009). La obra que le cambia la cara a San Antonio. El Líder. Recuperado de: http://www.lidersanantonio.cl/prontus4_notas/site/artic/20090621/pags/20090621000834.html
- Cámara Chilena de la Construcción (2010). *Hacia un nuevo borde costero*. Santiago, Chile.
- Castillo, L. (2005). Análisis documental. *Biblioteconomía*, recuperado el 13 de Julio del 2019 de: <http://www.uv.es/macass/T5.pdf>
- Castro, C y Morales, E. (2006). La zona costera. Medio natural y ordenación integrada. Santiago de Chile: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Serie GEOLibros N° 5.
- Castro, G. (2012). *Recuperación del borde costero de San Antonio*. Santiago : Universidad de Chile.
- Caracuel, Daniela (2010). *Estudio de los diversos escenarios que se presentan en el borde costero Viñamarino: Elaboración de diagnóstico para su identificación y reconocimiento*. Universidad Tecnológica Metropolitana, Santiago, Chile

- Ceza García, D. (2014). Plan maestro de recuperación y rehabilitación del borde costero de la comuna de San Antonio.
- Cohen, E, Franco, R. (2005). Gestión social: Cómo lograr eficiencia e impacto en las políticas sociales. Buenos Aires: siglo veintiuno editores.
- D'Ancona, M. Á. (1998). *Metodología cuantitativa: Estrategias y técnicas de investigación social*. Barcelona: Síntesis.
- Decreto con Fuerza de Ley N°340 (1960). Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 6 de abril de 1960.
- Decreto con Fuerza de Ley N°18.695 (2006). Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 9 de mayo de 2006.
- Dexter, L.A. (1970). *Elite and specialized interviewing*. Evanston: Northwestern University Press.
- Doerr, O., & Sánchez, R. J. (2006). *Indicadores de productividad para la industria portuaria, aplicación en América Latina y el Caribe*. Santiago : Naciones Unidas .
- Encuesta de caracterización socioeconómica nacional . (10 de Mayo de 2020). *Ministerio de desarrollo social y familia* . Obtenido de Observatorio social : <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen>
- Encuesta Nacional del Empleo . (22 de Mayo de 2020). *Instituto Nacional de Estadísticas*. Obtenido de : <https://www.ine.cl/ine-ciudadano/definiciones-estadisticas/economia/encuesta-nacional-del-empleo>
- Fernández, P. (2013). *Plan maestro de regeneración del borde costero y expansión del puerto de Valparaíso*. Santiago: Universidad de Chile.
- Figueroa, R. Villalobos, R. Chaparro, C. Figueroa, J (2010). *Manual Educativo sobre el Entorno Ambiental y Sociocultural*. San Antonio, Chile.
- Gaudichaud, F. (2015). *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno: trabajo, "democracia protegida" y conflictos de clases*. Buenos Aires: CLACSO.
- Gobierno Regional de Tarapacá. (2016). *Actualización diagnóstico propuesta de Zonificación de usos del borde costero de Tarapacá*.
- Gómez, L. (2011). Un espacio para la investigación documental. *Vanguardia Psicológica* , 226-233.
- Griesemer, S. L. (1989). Ecología institucional, 'Traducciones' y objetos de contorno: aficionados y profesionales en Museo de zoología de vertebrados de Berkeley, 1907-39 . *Social Studies of Science*, 387-420.

- Grindlay, A. (2008). Ciudades y Puertos . *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 53-80.
- Ilustre Municipalidad de San Antonio (2006). Plan Regulador Comunal de San Antonio. Recuperado de https://gea-arccgis.sanantonio.cl/descargas/plano_de_uso_de_suelos_color_y_%20zonificacion.pdf.
- Imágenes de antaño, San Antonio en el recuerdo. (2006). *Diario El Líder*, págs. 1-40.
- Imágenes históricas de San Antonio. (2006). *Diario El Líder*, págs. 1-40.
- Instituto Nacional de Estadísticas (2012). *Síntesis de resultados*. Instituto Nacional de Estadísticas, Santiago.
- Instituto Nacional de Estadísticas (2017). *Síntesis de resultados*. Instituto Nacional de Estadísticas, Santiago.
- Justafré, Y. (2012). Consideraciones teórico-básicas sobre los actores sociales claves del manejo integrado de Zonas Costeras. *DELOS*, 1-15.
- Law, J. Joks, S (2018). Indigeneity, Science, and Difference: Notes on the Politics of How. *SAGE Publishing*.44(3), 424-447.
- Los censos de la población en Chile 1813-2002 . (14 de Mayo de 2020). *Biblioteca Nacional de Chile* . Obtenido de Memoria Chilena : <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-31530.html>
- Marinov, I. (2013). *Recuperación del borde histórico de Antofagasta: Parque costero de la pesca y de la gastronomía*. Santiago: Universidad de Chile.
- Marítimo Portuario. (2017). ¿La demanda portuaria de contenedores de la V región es compatible con su coordinación logística? *Marítimo Portuario*, 1-50.
- Mattos, C. A. (2006). *Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas*. San Pablo: CLACSO.
- Mayol A. Ahumada J. (2015). *Economía política del fracaso*. Santiago: Ediciones y Publicaciones El Buen Aire S.A.
- Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina (1994). Política Nacional de Uso del Borde Costero del litoral de la República. Santiago, Chile: Recuperado de: <https://www.ssffaa.cl/asuntos-maritimos/cnubc/politica-nacional-uso-del-borde-costero/>
- Mujica, J. (1947). *El puerto de San Antonio*. Santiago: El Esfuerzo.

- MundoMarítimo. (19 de Enero de 2021). *Mundomarítimo*. Obtenido de Mundomarítimo: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-san-antonio-transfiro-mas-de-22-millones-de-toneladas-durante-2020>
- Muñoz Corvalán, J. (2012): "*Proceso de planificación para la elaboración de programas*", en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, www.eumed.net/rev/cccss/20/
- O. Avendaño, J. Vergara. (s.f.). *Noción de frontera y objetos de cooperación en escenarios de diferencia epistemológica*.
- Page, A.G (2016). De ciudad Mediterránea a Metrópolis costera, el caso de gran La Serena. *urbano*, 31-43.
- Peretz, H. (2000). *Los métodos en sociología: La observación*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Portalportuario . (17 de Junio de 2019). *Portalportuario* . Obtenido de Portalportuario : <http://cadch.cl/transfencia-de-contenedores-en-puerto-san-antonio-sube-347-entre-enero-y-mayo/>
- Portalportuario. (16 de Enero de 2020). *Portalportuario*. Obtenido de Portalportuario: <https://portalportuario.cl/puerto-san-antonio-cierra-estadistica-de-2019-con-transfencia-de-22-680-847-toneladas/>
- R. Álvarez, R. Hucke-Gaete (16, 17, 18 de Junio de 2010). TRANSFORMACIONES EN EL USO DEL BORDE COSTERO. II SEMINARIO "CHILOÉ: HISTORIA DEL CONTACTO". Chiloé , Región de los Lagos, Chile: dirección de bibliotecas, archivos y museos.
- Reyes, R. F. (2006). *De Mar y Tierra. Cuando el trabajo depende del lugar y el lugar del trabajo. En torno a la experiencia laboral de los trabajadores de la industria pesquera de San Antonio 1970-1990*. Santiago: Universidad de Chile.
- Rodrigo Hidalgo, V. A. (2016). LA COMUNIDAD DISIDENTE: REACCIÓN, MÉTODOS Y CONFLICTIVIDAD SOCIO-ESPACIAL EN EL BORDE COSTERO DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 30-56.
- Ruiz-Tagle, C. H., Cortez, C. D., & Lira, H. D. (2010). *ASESORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UNA POLÍTICA DE DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO PARA LA V REGIÓN DE VALPARAÍSO*. Santiago : Soluciones Integrales S.A.
- Salcedo, E. (2016). La identidad personal como identidad narrativa en Paul Ricoeur. *Apuntes Filosóficos*, 117-131.

- Sánchez, I. A. (2019). *Recomendaciones para un plan de recuperación urbana de la relación ciudad-puerto. Caso de Estudio San Antonio, Región de Valparaíso*. Santiago: Universidad de Chile .
- Secretaría Municipal de San Antonio. (2019). *Consulta ciudadana, San Antonio se pronuncia. Unión comunal de juntas de vecinos de San Antonio*. San Antonio.
- Siebert, A. O. (15 de Enero de 2019). *PortalPortuario*. Obtenido de PortalPortuario: <https://portalportuario.cl/puerto-san-antonio-alcanza-nuevo-maximo-historico-al-transferir-mas-de-22-millones-de-toneladas/>
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Star, S. (2010). This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept. *Science, Technology, & Human Values*, 35(5), 601–617.
- Torrejón, F. I. (2015). *San Antonio: Llolleo, Tejas Verdes, Santo Domingo*. Santiago : Andros Impresores.
- Trenvías, historia de la infraestructura ferroviaria en Chile. (s.f). Recuperado el 10 de Agosto del 2019 de: <https://web.archive.org/web/20070716015623/http://members.fortunecity.com/trenvias/rcar>
- Valles, M. (1999). *Técnicas Cualitativas De Investigación Social*. Madrid, España: Síntesis
- Vergara, J., & Avendaño, O. (2020). Noción de frontera y objetos de cooperación en escenarios de diferencia epistemológica. *Cinta moebio*, 229-240.

X Anexos

1) Transcripción entrevista José Brito, Historiador Natural del museo de historia natural de San Antonio

Entrevistador: ¿Cómo se comenzó a ocupar el borde costero en San Antonio desde el inicio del siglo XX? En un aspecto general

José: Para empezar hay que saber que la llegada de los españoles va a significar durante la colonia la llegada a las costas, primero a Valparaíso que es el gran puerto, y van a descubrir esta caleta cierto, también, que hay indígenas, van a llegar encomenderos, que le van a ceder territorios y uno de los primeros encomendero en la costa es Juan Gijón en el tabo, Antonio Núñez de Fonseca aquí en San Antonio y él tiene terreno como capitán de Valdivia en Quillota, Villa Alemana hoy día pero también aquí en San Antonio, que lo va a llamar San Antonio de las bodegas, con los indígenas que son parte del territorio que ellos toman, van a construir una sociedad, no con los indígenas, con los españoles y seca pescado para enviarlo al virreinato del Perú, recuerda que Chile es una capitania, ¿Se acuerda de eso del colegio no?, entonces como capitania, tiene que comerciar y rendirle tributo, a lo más importante, que es el virreinato del Perú, entonces ahí va a aparecer por primera vez San Antonio de las bodegas a través de este encomendero, Antonio Núñez de Fonseca, entonces no se sabe si a este lugar le pusieron San Antonio por el nombre de él, Antonio, o/y, porque como eran católicos estos gallos, el santo patrono de los portugueses, ya que Antonio Núñez de Fonseca era portugués al servicio de los españoles, era el santo patrono católico San Antonio de Padua, entonces no se sabe si el nombre lleva el nombre por el santo católico y/o por el nombre del encomendero, ¿se entiende?, entonces, que más, va a aparecer una ciudad pesquera porque para salar pescado este gallo tiene que mandar indígenas a pescar, ¿sí?, me imagino que ni les compraran el pescado, porque como son terrenos de él, él les dice “les permito vivir acá y ustedes acá me traen el pescado” así era la sociedad. Era media esclavista, no era esclavista, pero era casi. Se supone que los encomenderos tenían que cuidar a los indígenas, pero eso no ocurría en la práctica, además muchos indígenas morían porque, aprovechando de moda esta pandemia, hubo muchas epidemias y la mayoría de las epidemias ocurridas fueron entre 1541 más o menos y 1800, donde la mayoría de los que morían eran guaguas, mujeres y jóvenes indígenas, por eso que se diezmaron tanto las poblaciones de indígenas, más que por las guerras fue por las epidemias: viruelas, sarampión y otras cosas comunes que traían los españoles, entonces las costas se van despoblando y los españoles se ven obligado a traer mapuches del sur, porque los mapuches no eran del centro, eran del sur, al empezar a acabarse los aconcaguas en la zona central y al ver que los españoles no eran buenos, se traspasan a las filas de los mapuches, porque hablaban la misma lengua, el mapudungun, entonces le era fácil, por eso hay tantos nombres en Chile central en mapudungun y uno cree que los pusieron los mapuches: Maipo, Curalemu, Melipilla, Llolleo, Llay-Llay, Con-Con, Manquehue, Curicó, no son nombres dados por los mapuches, si no que por los Aconcagua, pero están en mapudungun porque ellos hablaban la misma lengua, ¿se entiende?, ya, entonces los aconcaguas finalmente van a desaparecer, hoy, sería difícil saber qué chileno, pese a que tenga el morfotipo, es descendiente directo de los Aconcagua. Es más fácil saber quién es Aimara, quien es Rapa-Nui y quien es Mapuche, pero ya está mezclado, los pocos aconcaguas fueron las mujeres violadas masivamente y dieron origen a los campesinos, costeros y centrales, por lo tanto, muchos González, Pérez, Vergara, etc. Nunca fueron españoles en el fondo, adquirieron el apellido que le dieron los españoles, le daban un terreno que incluía todos los indígenas del lugar, entonces el español

hacia guagua a las indígenas, no le ponían el apellido, pero las mujeres le ponían igual el apellido aunque el papá no los reconociera, y otras veces, el encomendero le daba el apellido a todos los indígenas aunque no fueran pariente de él, pero el apellido original se perdía, ¿se entiende?, muchos chilenos nunca tuvieron un ancestro español, pero se les dio un apellido español, por eso es que hay algunos chilenos que parecen más indígenas que otros.

Entrevistador: Y por eso igual algunos tienen el apellido español

José: Claro, nunca fueron de origen español, después igual se mezclaron sus parientes con los españoles, pero eso es después, ¿se entiende?, ya, bien, entonces así es como va cambiando la costa, y obviamente que todos estos indígenas sacados de su cultura, van creando pequeños ranchos y rucos costeros y se van a transformar en los famosos changos, que no son un grupo étnicos, pero si son un grupo cultural que son indígenas pertenecientes a distintas etnias de Chile central o norte y que van a ser pescadores, entonces “chango” es como decir “ah, pescador”, entonces estos changos tienen rucos que van a durar hasta 1960 en la costa, se van a mezclar como son altamente migratorios, se van a mezclar con africanos, se van a mezclar con indígenas del norte y del sur y con españoles y van a formar estos grupos costeros de changos costeros, ¿sí?, y mezclándose con los grupos españoles, que son la élite, cierto, y van formando una nueva sociedad, van apareciendo caletas, caletas de pescadores chilenos, que son huasos costeros, que ya lo saben que son resultados de las violaciones de las indígenas, entonces por eso que la batalla de Maipú la mayoría de los jóvenes que batallas allí, están enojado, porque son el resultado, son hijos de las violaciones de las nativas y por lo tanto, para la batalla de Maipú, 1817 Chacabuco, 1818 Maipú, ya tienen 20 años, 18, 21, 22 tienen edad de soldados y son los patriotas que conforman el ejército, por eso cuando pelean con tanta rabia contra los españoles, porque son huasos pero son el resultado de las violaciones de las indígenas ¿se entiende?

Entrevistador: Si

José: Ven que es importante la historia, pero como no se le presta atención confunden los militares con otras cosas, al final no entienden nada y no entienden que es ser chileno, entonces no entienden toda la historia y no la comprenden. Pero bueno, eso es la falla del sistema educacional hoy. Entonces estamos en esa época y los pueblos costeros para poder llegar tienen huellas que son usadas por los indígenas, después por los Incas, después los españoles las agrandan para comercializar y aparecen ciertas suertes de carreteras con carretas, por eso se le llaman carreteras porque eran de carretas. Entonces para llegar a la costa se llegaba en carreta. 3 días y medio para llegar de San Antonio a Santiago. Entonces se comercializa, pero alguno de estos españoles más avezados que se van asentando en las costas, adquieren tremendos territorios que son gigantescas parcelitas de varios miles de kilómetros y se la van heredando o vendiéndola a hijos, primos parientes o al mejor postor y van apareciendo entonces los fundos, gigantescos fundos, más grande que los de ahora. Alguno todavía queda de la colonia, por eso hay chilenos de apellido importante que todavía siguen siendo dueños de una parte de Chile porque nunca lo soltaron, ¿sí? La reforma agraria en los 60 algo trató de hacer, pero el pueblo sin instrucción, cierto, no supo arar los terrenos, se comieron todas las ovejas, vendieron todo el maíz, y al final quedaron pobres igual, porque el que tenía el conocimiento era el que sabía, no el campesino, entonces cuando trataron de quitar terreno, no los pudieron manejar, ¿se entiende por qué falló? No tenían el conocimiento, se comieron todas las ovejas, las vendieron toda pero no sabían cómo producir más oveja o como cultivar, los mandaban a cultivar, pero no sabían en donde se compraba la semilla, el conocimiento lo tenían los dueños de los fundos, por eso fracasa, ¿ya?, no era

llegar y tomarse los fundos y listo. Y como se vieron con poder, vendieron todo, se robaron todo y al final llegan los militares y le quitan algunos de los terrenos que había, y se las devuelven a los terratenientes y tenemos la misma historia. Entonces por eso que es importante saber de historia, por eso uno escucha hoy en día, porque la gente no le pone atención a la historia, por eso después habla tontera y escucha al más tonto y lo repite, bueno, entonces, la costa con toda esta gente que se va asentando, va siendo un buen lugar para vivir, hay mejores carretas, mejores diligencias, van apareciendo los primeros autos y por lo tanto, aparece la idea que en el verano la costa es agradable, Santiago es un valle recaliente, cierto y por lo tanto aparece el sentido de veranear, y van a aparecer primeras ideas de balneario. Viña del Mar no existe, Concón tampoco, bueno Con-Con algo. Está Llole, está Algarrobo, Cartagena que es muy importante. Va a aparecer el tren en 1910, 1920 llega a Cartagena, 1910 llega a San Antonio, entonces la gente se puede transportar a la costa y se van vendiendo los fundos a gente rica que puede comprar terreno; ¿Dónde compran? En las cruces, en Algarrobo, Cartagena y aparecen estas segundas viviendas, porque algunos van a ser primeras, cierto, y van a aparecer, pueblerios más grande que los que habían y de pueblerio van a pasar a poblados, de poblados van a pasar a pequeños pueblos y de pueblos a pequeñas ciudades que son algunas capaces de sustentarse, porque al principio no se sustenta, porque no tienen dónde comprar, entonces van a aparecer los llaveros, van a aparecer el gallo del fundo que vende harina para que hagan pan, otros ya tienen sus propios terrenitos dentro del terreno que les da el dueño del fundo y pueden cultivar y van apareciendo una suerte de comercio, porque antes no existen, acuérdense que les dan todo

Entrevistador: claro

José: Son inquilinos antes. El inquilino paga con trabajo el maíz, el trigo, todo lo que le da el patrón...pero no puede comprar por sí mismo ¿sí?

Entrevistador: si

José: Así va apareciendo la costa, de esa forma va apareciendo la sociedad chilena actual. Que se desarrolla primero como la conocemos no en San Antonio...se desarrolla primero en Santiago, Concepción, Caldera, Curicó, las grandes ciudades chilenas, Puerto Montt, los otros pueblos son pueblos, que van a mantener una forma casi colonial hasta 1930, son muy primitivos, uno para el terremoto del año 85 que yo era chico. Muchas casas en la costa eran de barro todavía, de adobe, siendo una mezcla de la forma como la hacían los indígenas y una forma más modernas de los españoles...entonces... pero eso ustedes no lo vieron porque ya se cayó con los terremotos de los años 71, del 85, 65, 85, entonces cuando ustedes ya llegan a despertar y son más grandes, ya no existe.

Entrevistador: Aunque mis padres me han contado sobre cómo era antes, ellos lo vieron porque vivieron el terremoto del 85, como eran las construcciones.

José: exactamente, se cayó todo porque era de barro, las últimas de adobe. Ya que las modernas construcciones...Chile se va modernizando, llegan nuevos materiales de construcción. Por lo tanto se abandona la forma de construir antigua, los mapuches en el sur dejan de hacer rucas, y tienen casa pre-fabricada de madera. Lo mismo va pasando en Chile central. Va desapareciendo la forma de vivir antigua...yo iba al baño cuando tenía tu edad todavía... a un baño de pozo en el patio...y eso lo habrán vivido tus papás, tus abuelos, alguien. Y ahora uno tiene papel higiénico, y antes era como papel de diario y no había más, no había papel higiénico. Era de otra manera la vida, entonces...hoy día la vida es fácil y bonita, pero antes era de esfuerzo y de esfuerzo, antes hace poco...hasta los 80'...así que rápidamente el terremoto del año 80...en 1910 se empieza a confabular la construcción y de crear un puerto aquí en San Antonio. Algunos se oponen porque dicen que va competir con

Valparaíso, al final era cierto, y en 1912 empieza la construcción del puerto de San Antonio. Y la construcción del puerto va significar traer gañanes de Santiago, de Melipilla, huasos, y también gentes más profesionales que vive en Santiago, algunos médicos, los primeros profesores, toda la gallá que se va necesitar para un pueblo más grande ahora que está construyendo un puerto...van a llegar comerciantes que tienen que venderle azúcar a los trabajadores, harina, alguien que hace pan, alguien que le lava la ropa. Se fija que va cambiando la forma, por lo tanto llega gente de Santiago, extranjeros también, que tienen que construir los muelles, etc. Algunos se quedan aquí, le hacen guaguas a las mujeres, nacen la mezcla, hay más hijos, hay prostíbulos que nacen porque hay muchos hombres trabajando, no hay mujeres, se tienen que saciar, y aumentan las “trabajadoras sociales” de ese tipo, etc. Como buen puerto, y por lo tanto todos los problemas que significa eso también, de sanidad, etc. Empiezan a llegar los buques, llegan extranjeros que se enamoran de alguna chilena, se quedan o le hacen la guagua y se van. Y se va mejorando la raza, en vez de ser todos morenitos, van apareciendo algunos ojos azules, unos ojos, por la mezcla de los...va empezar la primera guerra mundial, y algunos que no quieren pelear, los papás a los jovencitos los mandan escondidos en un buque o le pagan a un buque para que los traigan escondidos en un barril o en la bodega, y llegan aquí jovencitos...solos de 17 años...16...y tiene que empezar a trabajar. Después llegaron los papás, los hermanos, y como tienen dinero que le envían de Europa a través de algún buque, hacen alguna, y tienen más experiencia, más educación. Forman una panadería, un emporio y van apareciendo los locales comerciales más gran de que los que conocía el territorio. ¿Se entiende cómo va formándose?

Entrevistador: sí, y en ese contexto se empieza a construir el puerto.

José: En 1910 se planifica, en 1912, y ya la creación del puerto va significar de a poco que este pueblerio va transformarse en un pueblo. Va a necesitar una Alcaldía, se va crear en 18, un poco antes en 1881 la primera municipalidad, después la comuna en 1893, en fin. Y en el año 74' con los militares gobernando se va acabar los departamentos y se va a transformar en la regionalización, y ahí San Antonio se separa de la región metropolitana, pasa a la región de Valparaíso, navidad se le quita a San Antonio, y pasa a la región de O'Higgins y queda la provincia de San Antonio actual como la conocemos, con Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio y siendo la capital, y Santo Domingo.

Entrevistador: ¿Cuándo fue la construcción del puerto, también se pensó en la construcción del paseo Bellamar?

José: No inmediatamente, el paseo Bellamar se construye después porque ahí donde está el paseo Bellamar era el patio de trenes para llevar las rocas, la cantera para construir los molos. Después como en 1930, por ahí, el espacio está libre, y hay una línea férrea todavía...dos...pero queda un espacio, y ahí con el espacio costero se piensa ya por primera vez en construir algo costero para que la gente pasee por la costanera. Siendo siempre terrenos del puerto lamentablemente, hasta hoy en día. Son terrenos portuarios.

Entrevistador: ¿La estación del ferrocarril entonces influyó mucho en la transformación del borde costero de San Antonio, el ferrocarril mismo, la conectividad con Santiago?

José: Todo, el tren lo es todo...el tren permitió traer los materiales de trabajo, facilitar la llegada, en vez de tres días de viaje, en un par de horas de llegar a la costa. Traer recursos, comercializar el pescado más rápido hacia Santiago, de Santiago traer granos y otras cosas para comercializar con la costa, etc. Cambio todo. Todo bien, cambio...aceleró el balneario de Cartagena donde llegaban ricachones de Santiago, no existía Viña del Mar...era Cartagena. Algarrobo tampoco era grande por lo tanto Cartagena era el balneario principal de la costa de Chile central. Por eso tantos presidentes vivieron ahí en Cartagena, tenían casas, después Algarrobo...ya en los 50', 60' era Algarrobo... pero antes era Cartagena, 20',30', 40', en ese periodo.

Entrevistador: ¿La situación después de los 90' con la expansión del puerto?

José: Después del terremoto del 85' cambia porque San Antonio que abandonado, destruido. Pero después llega la reconstrucción del puerto, y la reconstrucción del puerto significa construir un puerto moderno que poco a poco va ir dejando atrás a Valparaíso, y eso significa que iban a llegar más bancos, más supermercados, más gente de Santiago que viene a vivir acá, llegan los “buenos”, llegan los “malos” también, llegan ladrones. Hasta los 80' por ejemplo, uno podía dejar una bicicleta en la calle en San Antonio pero ya al modernizarse el puerto mucha gente de Santiago cree que aquí está la panacea y se viene a vivir acá pero con ellos llegan amas de llaves, jardineros, y son buenas personas. Pero también llegan malos, llega el primo de algunos de ellos, el amigo, y esos son lanzas de Santiago que van a empezar a robarse todo, llegan los drogadictos Santiaguinos, y por lo tanto empieza a cambiar profundamente y para siempre la costa...después se mejora la carretera autopista del sol, después con los trenes excursionista de los 90', ya se abaratan los pasajes. Antes venían los que tenían más plata nada más, pero después llega el pueblo, como se dice, llega la zona periurbana, el santiaguino bajo, medio, y ese gallo ya no es tan bueno, y ya queda la embarrada...como lo conocemos hoy en día... empiezan a tomarse los terrenos costeros, empiezan aparecer pueblos por todos lados, empieza a agrandarse El Tabo por la toma de los terrenos de los santiaguinos que llegan a la costa...la situación...las municipalidades se ven aporreadas porque empieza a aumentarle el número de los individuos y tienen que ponerle cables, agua, electricidad, y todo gratis...un problema. Pero a la vez la ciudad se va modernizando porque con la llegada de la modernización del puerto, significa que alguien debe venderle agua a los buques, tienen que combustible, pan, pertrechos, y van apareciendo más negocios. Se tienen que mejorar los remolcadores, por lo tanto llegan nuevos especialistas. La gobernación marítima tiene que aumentar el número de marinos para controlar el tráfico, tienen que aumentar los buques, o sea, las patrulleras... más grandes...va cambiando de a poquito todo...por las necesidades... más que nada del puerto. Por lo tanto el puerto es el que moderniza de alguna manera a la ciudad, pero eso tiene costos ambientales. Lo primero fue destruir una playa grande para poder construir el puerto, se destruye la playa de San Antonio y de barrancas. Y hoy en la actualidad, se quiere construir un megapuerto gigante, ya está aprobado, algo que nació en los 60' como idea...vamos atrasados ¿cierto? Está pasando ahora pero era una idea del año 60', solo que se ha ido modernizando y cambiando, y con cada gobierno se ha ido perfeccionando y venía el cuco, y venía el cuco y ahora llegó, y como que con el estallido social y después la pandemia se ha ido olvidando él cuento, y el puerto ya pronto va presentar, para esta semana el estudio de impacto ambiental, y ellos quieren hacer desaparecer el humedal Laguna Llolleo, “Ojo de Mar” que le llama la gente que no es ni un ojo ni es del mar, sino que es de agua dulce, una laguna costera, y por ahí va la cosa. La gente recién, de San Antonio, hace un año, un año y medio algunos grupos despertaron y entendieron lo que eran los humedales, porque si uno...muchas gente defiende los humedales. Pero si uno le pregunta ¿Qué es un humedal? No sabe describirlo y eso pasa con profesionales, estudiantes universitarios, que uno los pilla y no tienen idea, pero se peinan hablando de humedales, pero si uno le dice ¿Qué es un humedal? No saben lo que es...si no saben describirlo, no saben el concepto, entonces. Bueno, hay gente que recién ha despertado, que hay que cuidar estos ecosistemas, cuando ya el puerto tiene años de avances, de estudios, quiere pasar por encima de este humedal, Laguna Llolleo, que la gente sigue llamando “Ojo de Mar”, que no es un nombre constructivo porque los ojos en geografía no existe, y no es de mar, si es de mar es de poca importancia porque lo que falta en el mundo es agua dulce.

Entrevistador: Entonces la forma correcta de llamarlo es Laguna Llolleo.

José: Claro, ¿Es importante una laguna de agua salada? ¿Para qué? Si tenemos al océano pacífico al frente ¿entiende?

Entrevistador: Si, esta situación es la que se va a ver, pero ¿Hasta ahora el puerto igual a afectado a la Laguna Lollole? ¿De qué forma?

José: El puerto achicó la laguna pero fue un daño menor, los que realmente han dañado la laguna Lollole es la propia gente y la municipalidad. La comunidad es la que la contaminaron, dejando sus desperdicios ahí, los camioneros que tiran botellas plásticas con orina. Los perros que bota la gente, se ponen a cazar a las Aves y otros animales silvestres de la zona. La municipalidad, porque luego del terremoto del 2010 los restos de las construcciones que se cayeron las tiraron a la laguna.

Entonces si usted me pregunta si hasta ahora es el puerto el responsable de la situación actual (contaminada) de la laguna, yo le digo que NO, pero si el puerto amenaza la laguna con el proyecto del megapuerto que hará desaparecer la laguna, y eso no hay que permitirlo. Luego del terremoto del 2010 el puerto ordenó estudios ambientales a profesionales medioambientales, colegas que se han pasado al bando rival, esto fue en 2012, los mandó a hacer porque la laguna se había secado, la zona sur luego del terremoto. Pero el puerto sigue presentando aún esta información ahora, cuando la situación ha cambiado radicalmente, ya que la laguna se ha recuperado e incluso está mejor que antes del terremoto.

Cuando había cabañas era peor, porque la gente que iba contaminaba más, tirando desechos, los niños corriendo por la zona, etc. Los humanos muy cerca de las aves hacían que se fueran porque las asustaban o incluso iban jóvenes ricachones a cazar aves a postones. Y yo tenía que ir a echarlo, como ahora es difícil el acceso y como el puerto está al lado, los cazadores furtivos ya no van, y las Aves crecen mejor sin humanos.

Entonces el puerto ha sido el que menos ha afectado a la laguna, pero es su mayor amenaza a futuro.

Entrevistador: No quedan más preguntas que realizar, muchas gracias por la entrevista.

2) Transcripción entrevista Danilo Pizarro, vocero perteneciente a la agrupación “Humedal ojos del Mar”

Entrevistador: Buenas tardes ¿Cómo ustedes partieron como agrupación y qué les motivó a hacerlo?

Danilo: La agrupación partió...un amigo me invitó a hacer una limpieza del lugar. Pero así muy tranquilamente, como ir a pasear. Yo no lo conocía, y ese es el asunto principal, creo que les va interesar esa parte, porque yo viviendo acá toda la vida no conocía el lugar. Entonces la accesibilidad ahí es primordial... Eh... no conocía el lugar, lo había oído muchas veces pero nunca había ido, pero esa vez cuando fui, este amigo no pudo ir, y terminé yendo solo, al final me di cuenta que este lugar era enorme, y que era muy lindo.

Entrevistador: ¿Hace cuánto fue más o menos?

Danilo: Esto fue en el 2015, yo creo.... O 2016... ehh. Entonces me di cuenta que el lugar era muy bonito, que tenía mucha vida, había como mucha belleza escénica. ¿Cachai? Un lugar muy bonito para disfrutar, pero que estaba muy contaminado, que había mucha contaminación de lo que había sido el tsunami en algún momento que salió en el 2010 ¿cierto? Que dejó la embarrada en ese sector, y el tsunami, o sea, el humedal actuó como un amortiguador del tsunami, pero además de la contaminación de ese evento, se veía la contaminación diaria de los camioneros que pasan por ahí, y que arrojar muchas botellas de bebidas con orinas, como no tienen baño, y orinan ahí...

Entrevistador: O sea estamos hablando no solo de contaminación de CO2, sino contaminación.

Danilo: Si contaminación sólida, y directa... ciertas maestranzas de camiones que hay por ahí, que acumulaban los neumáticos... entonces se veía un contraste muy grande entre... y muy cercano ¿cachai? Como que... el agua termina aquí y cinco metros más allá está pasando un camión metiendo cache de ruido y ahí están los pajaritos haciendo sus nidos, a cinco metro... entonces el contraste es enorme... y me di cuenta y dije ohh, o sea, se necesita hacer algo más. Y empecé a organizar una jornada de limpieza voluntaria por redes sociales, Facebook, y me di cuenta de que mucha gente estaba interesada, y se terminó organizando un... una limpieza a la que fueron como 80 personas, tuve que coordinar también para que el retiro de los voluminosos de toda la contaminación para que viniera el municipio a retirar eso, porque una cosa es sacarlo de la naturaleza, y otra cosa es que se lo lleven de la calle.

Entrevistador: ¿Fue en el mismo momento cuando dijiste que tengo que hacer algo?

Danilo: Si, fue en el mismo momento, fue para la primera jornada de limpieza que se hizo. Y después de eso, en verdad me di cuenta de que quedaba muchísima basura todavía, de que no se iba, que el lugar no se iba salvar sí que lo limpiabas mil veces, como que la basura iba llegar seguir llegando. Pero más allá eso, me llegó la información de que el puerto de San Antonio iba expandirse sobre ese humedal y tapanlo con cemento para hacer más estacionamientos para camiones.

Entrevistador: ¿El humedal en sí?

Danilo: El humedal en sí. Y eso está ahora en proyecto concretándose prácticamente.

Entrevistador: ¿Ustedes desde que se inició hasta ahora, el puerto han visto que se ha expandido?

Danilo: Han hecho pequeños movimiento de tierra...pero el permiso para hacer esto lo tiene que dar por Estado, tiene que pasar por el sistema de evaluación de impacto ambiental y todo eso..., entonces supuestamente ahora en marzo iba ingresar al SIA que es el sistema de evaluación de impacto ambiental, porque habían querido ingresarlo el año pasado pero con el estallido social... toda la gente aquí en San Antonio...o mucha gente de San Antonio, no sé si toda... quieren que se mantenga ese lugar... ese humedal...porque es una de las pocas áreas verdes y de esparcimiento que tenemos en la ciudad.

Entrevistador: En la consulta ciudadana salió con amplia mayoría de protección del humedal...

Danilo: Si, exactamente con 19000 votos de 20000...una cosa así.

Entrevistador: Con respecto a la misma línea de lo que está diciendo ¿Usted cree que esta expansión del puerto afectado el acceso como tal al borde costero?

Danilo: Totalmente, en el año 2010, luego del tsunami, o sea, en el sector del humedal había hasta al año 2010 un sector de camping...era un camping playero de 300 cabañas más o menos...en que era un turismo popular ¿cachai? Acá se saben muchas...hay mucha gente que vivió en tiempos antiguo...y que decía que llegaba la micro hasta la playa de Llolleo, porque había playa...y que se bajaban los veraneantes con maletas y había gente que le ayudaban a carrear maletas a la gente... y el camping contaba con servicios higiénicos, juegos, canchas y toda la onda, cachai? Era para pasarlo genial... pero después del tsunami todas esas cabañas se destruyeron y quedaron encima de la laguna, y el puerto aprovechó ese momento para comprar esos terrenos a bienes nacionales...entonces se expandió legalmente, y luego ya por el año 2015 hizo un cambio en el uso del suelo a nivel municipal en el plano regulador.

Entrevistador: ¿En San Antonio?

Danilo: En San Antonio, y con eso como que ya quedó permitido que toda esa zona, que hasta antes del año 2015 era consideraba zona de valor ambiental, un humedal urbano...ehhh

después del 2015 pasó a ser zona portuaria exclusiva, o sea, salió del mapa la laguna, son tres lagunas.

Entrevistador: ¿Todas lagunas salieron del mapa completamente?

Danilo: Las tres lagunas salieron del mapa...

Entrevistador: O sea realmente están amenazados por la expansión del puerto.

Danilo: Por supuesto, sí, entonces ya es intenso de que te borren del mapa algo, como que hay una negación de la realidad, y una invisibilización de los espacios públicos, y del acceso a la playa, que está ahí el humedal y está a 100 metros la playa. Te explico, está el río, están las lagunas y la playa, entonces todo ese sector tiene un valor ecológico enorme, y además para acceso a la playa, ahora nos quedamos como ciudad interina porque no tenemos accesos a la playa.

Entrevistador: Prácticamente lo que está pasando con Valparaíso.

Danilo: Sí, entonces...bueno, Valparaíso al menos tiene unas playas yendo para viña del mar, como la San Mateo. Pero acá no tenemos ni una playa, la playa Llolleo es la última que queda, y tenemos caletas problemas de acceso.

Entrevistador: Hablando algo más en general, borde costero en general ¿Usted cree que la remodelación del paseo Bellamar y la construcción del mall afectó en el acceso al borde costero?

Danilo: Sí, o sea, la expansión portuaria hacia el norte también, porque esto es desde el centro del puerto hacia el sur. Pero hacia el norte también tenemos todo este espacio que llega ahora hasta la punta donde está el faro, y hacia todo ese sector pretende ser ahora una zona. Se va remodelar supuestamente para que sea de uso público, como un paseo también. Pero sí que con el mall hubo un bloqueo al espacio, a la puesta de escena del mar.

Entrevistador: ¿Hubo una contaminación visual?

Danilo: Exactamente, hubo un cercenamiento de la visual ahí para los sanantoninos, la imagen, la identidad sanantonina también, porque estar mirando al mar, y ahora no está mirando al mar, ahora como que está de espaldas al mar.

Entrevistador: Pero en este sentido ¿cómo agrupación que piensan del uso que se le está dando al borde costero? Expandiendo el puerto digamos hacia el sur...pero en el norte se quiere hacer una especie de paseo de uso público. ¿Cuál es su postura como agrupación?

Danilo: Como agrupación pensamos de que el proyecto megapuerto no se ha planteado con la seriedad y responsabilidad que se requiere en estos tiempos...porque necesitamos que los proyectos sean sustentables, que sean sostenibles y con una mirada ecológica... porque el calentamiento global y toda la onda...entonces es muy extraño que se permita que el crecimiento no considere... o que este crecimiento económico considere la destrucción de ecosistemas que son valiosos y que se están perdiendo en todo el mundo como son los humedales... entonces acá por ejemplo en el sector costero de San Antonio (provincia) hay como 40 humedales...es una red de humedales pero se están secando todos... se está secando el humedal del Peral, se está secando el humedal en Algarrobo... están siendo amenazados por la industria inmobiliarias...Entonces hay amenazas por todas partes... ahora el Río Maipo está prácticamente seco... entonces...toda esta red de humedales funciona para el ecosistema funciona como una red de parada para las aves migratorias, y entonces ellas necesitan de cada una de esas paradas para irse alimentando, para ir descansando...y si es que van faltando esas paradas...en el fondo las aves tienen que moverse y trasladarse mucho más para lograr conseguir algo de alimentos, y eso van quedando... muriendo en el camino algunas... o simplemente no llegan, o se quedan en un lugar y no terminan su migración porque ya llegan a un nivel de estrés y de cansancio muy grande...Entonces...que el crecimiento del puerto no considere como esto...es inaceptable...se están quedando muy muy atrás...además de que la ciudadanía no lo permite...no quiere...que el puerto se

expanda destruyendo el humedal, sino que... mucha gente de San Antonio quiere que se construya este megapuerto pero que se haga sin destruir la naturaleza, que se haga de otra forma.

Entrevistador: Entonces, digamos están los intereses del puerto, que entran directamente en conflicto con los intereses de las personas, de la ciudadanía.

Danilo: Si, de la ciudadanía, eso se ha visto reflejado también en las marchas, en los movimientos sociales

Entrevistador: ¿usted piensa en algunos motivos porque se dan este conflicto? Intereses puestos.

Danilo: Económico solamente... si porque el proyecto megapuerto se trata como de expandir un kilómetro hacia el mar el puerto... y como 500 metros en tierra... o menos, 200 metros en tierra... y esos doscientos metros serían los que tapanían el humedal, es poco... o sea considerando la cantidad de dinero que mueve la economía del puerto... no es tanto expandirse 200 metros más extra hacia el mar... y dejar el territorio intacto... expandirse solo hacia el maritorio

Entrevistador: ¿Usted cree que lo lógico, lo mejor sería expandirse solo hacia el mar?

Danilo: Claro, dejando intacto el sector natural que ya es parte de la identidad sanantonina también, se ha generado un vínculo hacia ese lugar que a través de leyendas, historias y vivencias de nuestros padres o de nuestros abuelos que fueron a vacacionar allá... entonces... claro que la gente no quiere que se tape el humedal y que... también busca mucho este crecimiento porque digámoslos... la gente sigue queriendo... este... crecimiento económico... a mí me importa poco el crecimiento económico pero la gente lo prefiere.

Entrevistador: Un argumento que por lo general que usan qué crecimiento económico da empleo... Y una ciudad como San Antonio que tiene una alta tasa de desempleo

Danilo: Es como una promesa.

Entrevistador: ¿Es como una presión psicológica?

Danilo: Claro pero la verdad es que el proyecto megapuerto viene muy automatizado, y no va dar tanto como se espera

Entrevistador: ¿Usted cree que el cambio de uso del suelo de la municipalidad ya venía porque sabían que iba venir este megapuerto? ¿Hay un vínculo ahí?

Danilo: Si sabían... totalmente.. se hizo en pos de esto... si ustedes leen los archivos del municipio se habla de esta alianza del puerto y municipio para facilitar la expansión y todo lo demás... es algo que se hizo concienzudamente... y se hicieron estudios de impacto ambiental en el municipio... y ahí es donde está como lo trucho. Porque si uno lee esos informes... eh... se analiza qué pasaría que se tapan estas lagunas... o no, no es eso lo que se analiza, lo que se analiza es que pasa si se cambia el uso del suelo en esas lagunas, de ser zona protegida a zona portuaria exclusiva, y ese cambio en el uso del suelo, lo que se ve en ese estudio de impacto ambiental es irónicamente es que beneficia al medio ambiente... no sé cómo ¿cachai?? Entonces uno lee eso y ve una inconcordancia absoluta, y como es tan inconcordante, uno dice obviamente acá... esto no es la realidad, o sea cambiar el uso del suelo de esa forma no va beneficiar el medio ambiente... es absurdo... y uno dice aquí hubo gato encerrado, algo pasó.

Entrevistador: Aparte de este tema que hemos hablado ¿usted cree que hay algún otro motivo que la expansión del puerto afecte a la gente en general?

Danilo: Si.. hay hartos motivos más... la expansión del puerto tiene que ver con el atochamiento de la ciudad... el colapso de la ciudad... porque actualmente hay una ruta que se hizo nueva para el acceso de los camiones que pasa por debajo de la avenida principal de San Antonio, y que llega directo al puerto... pero siempre se producen accidentes ahí... prácticamente cada dos semanas hay algún accidente de camiones y se bloquea y los

camiones tienen que acceder por el acceso particular a la ciudad...por así decirlo...no por el acceso directo al puerto...sino a la ciudad ...y eso genera un colapso de las avenidas principales y ha habido muertes también por eso... y ha habido atropellos a niños de los camiones, los camiones se meten a zonas que no tienen permitidas...a zonas residenciales...y además...eso es el impacto de hoy en día...pero el megapuerto...lo que pretende también es expropiar ciertas poblaciones para generar accesos vehiculares para camiones o para generar estas zonas de logística...entonces...obviamente impacta a la ciudad negativamente

Entrevistador: Además los camiones traen otra cuestión, que es la contaminación auditiva.

Danilo: Contaminación auditiva...vibraciones...hay camiones que se dedican a lo que es el transporte de Clinker que es el material base para hacer cemento, que tiene mucho asbesto...entonces el transporte de ese Clinker lo hacen los camiones que igual tienen cierta polución...igual contaminan a las poblaciones que viven cerca...en San Juan...localidad rural que hay por acá cerca...y que...obviamente que pasan ahí día y noches durando una o dos semanas cuando llega el embarque de este Clinker a granel.

Entrevistador: ¿Aquí también hay?

Danilo: Si hay...es un material grisáceo, como plomo, es la base del cemento

Entrevistador: ahora una pregunta como su agrupación en sí ¿Cuántos años llevan más o menos?

Danilo: Desde esa vez que hicimos esa limpieza, será 2016 o 2017...como dos años o dos años y medio

Entrevistador: ¿Usted cree que habido un progreso de la situación?

Danilo: Si...lo que pasa es que...ehhh...bueno...el aporte que veo que la agrupación ha hecho ha sido lo de visibiliza más que nada...porque luego de lo que fue el tsunami ese lugar quedó como en abandono...si...se hizo un abandono de la misma gente que vio toda la contaminación...igual se hicieron muchas jornadas de limpiezas se restauró ese lugar muchísimo pero...quedó en un abandono que ya nadie va para allá a disfrutar del lugar...o a pasear...el mismo puerto empezó a cerrar, a cercar para hacer sus trabajos... y desde el municipio los accesos que principales que venían a la playa...no se si te ubicas al puente Lollito...está el puente de Lollole...y un poquito más abajo, hacia el mar...hay un puente más pequeño que se llama Lollito... y justo ahí hay una bencinera terpel...por ahí un camino de tierra que va hacia el mar, avenida la playa...y por ahí...son terrenos municipales...pero imagínate que no están pavimentados...o sea es...no está pavimentado porque da el acceso a la playa...da el acceso a la laguna ¿cachai?... y toda esa avenida...habían poblaciones de gente que vivían ahí...población Juan Asper... y hay gente de esa población que todavía resiste...por así decirlo...en ese territorio...porque no lo expropiaron...o lo intentaron comprar pero ellos no quisieron vender...los camiones viven pasando por ahí...vibraciones, sonidos... se instalaron estas cosas de, donde hacen mantención de los camiones, las mecánicas, las vulcanizaciones...entonces hay un montón de perros abandonados, las veredas no existen prácticamente, 0 mantención, 0 área verde, es una zona que de ser residencial pasó a ser industrial sin que nadie lo declarara así.

Entrevistador: ¿desde el punto de vista de la agrupación podría hacer más cosas? ¿Qué cosas podría hacer?

Danilo: Obvio que si...ha caído en una inacción...como que la municipalidad ha hecho el abandono del espacio público ahí...ha hecho el abandono a su suerte para que sea expropiado indirectamente ¿cachai?... entonces... claramente...el acceso principal a la playa y al humedal está invisibilizado y eso ha sido algunas de nuestras batallas de poner carteles...de anunciar a la gente de que si tú te metes por aquí llegas a la playa...si tú te metes por acá llegas al humedal...visibilizar en redes sociales de que la gente asista...además de la jornada

de limpieza...que el año pasado estuvimos haciendo prácticamente todos los meses, una por mes...eso ayudó mucho a que la gente conociera el lugar nuevamente...de que asistiera...de que en el fondo si tú lo conoces algo lo puedes cuidar mejor, lo puedes querer más, puedes empaparte del territorio y sentirlo más propio...entonces...eh...nosotros vemos como que ha habido un avance de esa perspectiva...de que la gente asistió más el año pasado a las actividades que nosotros organizábamos y por eso mismo se generó más visibilización y más vínculo con el territorio y ahora hay más...está más en boga ¿cachai?

Entrevistador: Además de visibilizarlo ¿hay alguna otra forma que se pueda hacer para que la ciudadanía tenga acceso al borde costero, teniendo en cuenta la coyuntura en la que se encuentra San Antonio?

Danilo: Realmente...en lo personal yo le tengo 0...muy poca fe a los procesos institucionales actuales... como municipio y todas esas cosas, si tuvieran la voluntad de hacerlo lo hacen así, pero no tienen la voluntad de hacerlo. Y por eso creo que la gente debe empoderarse y tomar acciones directas, y...esto te lo digo personalmente, no como agrupación. Tienen que tomar acciones directas en lo que es empoderamiento...nosotros cuando instalábamos señaléticas, letreros, no le pedíamos permiso a nadie, poníamos letreros en la avenida principal de San Antonio o...duraban un mes o dos meses los letreros, y luego chao...pero hacer acciones que sean así, y también...ahora que están estos procesos...de participación ciudadana más como...enfocados hacia la nueva constitución...participar en eso y...ponerle el hombro en todos los frentes, porque en verdad...el gigante del puerto es un gigante económico enorme y darle la lucha a ese gigante es como...hay que darle con todo...entonces...ehh...todos los frentes son útiles y todo lo que se haga desde la ciudadanía es un aporte.

Entrevistador: ¿Usted cree que ha habido más participación después del estallido social del 18 de octubre o es un proceso que ya venía pasando?

Danilo: Es un proceso que ha venido pasando desde antes, cachai, desde antes emm, no solo mi organización si no que otras organizaciones también han intentado poner en valor el tema, cachai y demostrar que en San Antonio se pasan a llevar los derechos de los ciudadanos, del territorio, de la naturaleza ¿cachai? y que nos faltan como un espacio digno también para las familias, para (...) tenemos esta pura placita aquí; en San Antonio tienen una plaza pero así, asquerosa cachai, entonces necesitamos áreas para esparcirnos ¿cachai? somos como el dormitorio del puerto y no tenemos áreas de esparcimiento de calidad ¿cachai?

Entrevistador: Ya, y aparte del puerto, la municipalidad, ¿Usted cree que otras colectividades han transformado el borde costero?, por ejemplo, los pescadores por poner un ejemplo, ¿Han habido otras organizaciones o la que más afecta es el puerto?

Danilo: El puerto es la que más afecta, en el fondo emmm déjame pensar; no, principalmente a sido el puerto y la acción de la naturaleza; la acción de la naturaleza con el tema del tsunami también modificó harto el tema po, cachai, pero eso es natural, no se puede (..) o sea eso se puede dentro de lo que es el calentamiento global, hacer algo, pero la naturaleza exige su espacio también po (...) ha, otro tema que podría ser la remoción de dunas; ya, ahí hay un tema muy interesante del punto de vista medioambiental, que el río trae consigo sedimentos desde la cordillera arrastra sedimentos y nutrientes, de pasada, y alimenta el mar para que todo se genere la riqueza marina, cachai, sin el aporte de los ríos que son como las venas, el mar también se empobrece, mucho, desde el punto de vista como ecológico, o sea, de biodiversidad, pero también del punto de vista del proceso físico, como es el aporte de sedimento a las playas. Los ríos traen sedimentos, el oleaje los saca y regenera las playas. Hay un proceso de erosión de las playas y hay un proceso también de renovación de las

playas. Entonces el actual proyecto de megapuerto, que se expande un kilómetro hacia el mar, hace que los sedimentos que trae el río, no avancen, no sean esparcidos por el oleaje hacia las playas del litoral; que se queden ahí estancados y entonces las playas no van a tener ese aporte de sedimentos para formar nueva playa, si no que la erosión va írsela comiendo, comiendo como está pasando, bueno, aquí en Santo Domingo hay mucha erosión costera, en Algarrobo también, Cartagena; ustedes han visto, no sé si se han fijado de que ya no hay playa en Cartagena, el agua llega hasta el borde costero, cachai, entonces son procesos fuertes desde el punto de vista de la naturaleza y la expansión portuaria o el desarrollo económico está lejos de ver esos impactos

Entrevistador: O sea, ¿la ley medioambiental todavía no es lo suficientemente... no se como decirlo, “buena” o que abarque todos estos temas?

Danilo: No hay una ley de cambio climático, se requiere esta nueva ley de zona costera, no considerar al borde costero como el ochenta metro de playa no más, si no, considerarlo como toda una zona que se ve afectada y que el territorio afecta al maritorio y el maritorio al territorio, todo eso. Entonces (...)

Entrevistador: Bueno, aparte de lo que hemos hablado de la participación de la ciudadanía y todo el tema, ¿Usted cree que pueda hacer algo más, algo concreto la ciudadanía como para poder hacer uso del borde costero, o sea, como imponerse y poder hacer uso del mismo?, algo más aparte de la conciencia.

Danilo: ¿Cómo a que lo enfocai tu?

Entrevistador: Tomar medidas como, por ejemplo, así como lo que usted hizo, formar organización, visibilizar y llevar el tema judicial, podría ser incluso

Danilo: Sí, mira, el tema judicial es un tema importante, o sea como te digo; a ver, nuestra organización buscaba llegar a ese punto cachai, buscaba llegar al punto judicial de poder demostrar de que el cambio de uso de suelo no fue hecho de manera legal, cachai, fue hecho de una forma horriblemente mal hecha, sin embargo, cuando conseguimos los medios o mejor dicho un buen abogado ambientalista, se genera también esto de los pagos que hay que hacer y se genera todo un esfuerzo y un compromiso extra que lamentablemente yo no pude seguir el ritmo para dar ese compromiso porque también ahora estoy con otro proyecto de que quizás me vaya a trabajar a otro lado, cachai, entonces no pude seguir como dándole esa dirección a la organización, pero sin embargo, hablamos nosotros con diputados, senadores, vinieron acá a visitar el lugar, cachai, a conocer la situación entre el puerto, la naturaleza y la ciudadanía y la idea es si, llegar a esas instancias legales y poder hacer una demanda tal vez al puerto o al estado de Chile, cachai, porque emmm, o sea, necesitamos, uno es velar más que por nosotros mismos es velar por la naturaleza y también de paso por nosotros mismo, cachai, hay algunos datos que no les he dicho pero acá el río, la desembocadura del río y las lagunas, forman partes de un santuario que igual es reconocido internacionalmente, cachai, entonces hay un reconocimiento internacional por organismos (...)

Entrevistador: ¿De protección del medio ambiente?

Danilo: O no de protección, pero que reconocen el valor ecológico, cachai, te dicen, esta es una zona de valor ecológico importante y (...)

Entrevistador: ¿Un patrimonio natural?

Danilo: Exacto, además de que hay como vestigios de cultura precolombina, como cultura Vato, cultura Lollole, cultura Aconcagua, entonces tiene un valor ecológico y patrimonial importante, visto desde afuera, cachai, pero el estado, el municipio no lo ha querido reconocer. Ahora lo reconoció desde Santo Domingo como una zona de santuario, la ribera sur del río, pero la zona de importancia es mucho más amplia, cachai, entonces hay que llegar a ser tramitaciones e investigación científica; por eso conocí yo también a esta mujer a Carolina Martínez, para que nos pudiera ayudar con la parte científica, cachai, pero generar levantamiento de información como lo están haciendo ustedes, cachai, para que se conozca también que esta es una zona importante y que esos estudios puedan avalar la importancia y que puedan usarse para defenderlo en caso de po, cachai, delante del ministerio del medio ambiente, delante de no sé, del MOP, que tiene su proyecto de expansión de carretera y toda la onda, cachai, entonces, ante todos los organismos del Estado hay que demostrarle de alguna forma, al SAG a todos estos de que esa es una zona de importancia y que no debe ser tocada, cachai

Entrevistador: Hay otro punto que habíamos hablado hace un rato que había tocado respecto al paseo Bellamar, la remodelación y la instalación del mall como afectó. En un momento anterior, porque antes habían puesto digamos de vendedores y había acceso a la playa también antes de la remodelación. Estaba la estación del metro, estaba las líneas ferroviarias en mejor estado y había otro (...) había la posibilidad de ver el mar, de tener acceso

Danilo: Si, era un área de esparcimiento más amplia, o sea, ahora pasó a ser un área comercial, no de esparcimiento, si no que comercial netamente y, claro que bloquea todo lo que es la vista y la belleza escénica que podría haber tenido San Antonio, cachai, y obviamente hay como una melancolía también de parte de la ciudadanía de, puta, aquí habían árboles cachai, había una zona de uso familiar más que comercial, como de esparcimiento más sano, más en contacto con la naturaleza, con el mar, con los animales también que habitan el borde, cachai, entonces todo eso también se ha ido perdiendo por lo que es el comercio no más, por el mall, por los puestos de artesanía, o sea, toda esa zona es realmente del puerto, que el puerto la administra, cachai, y si, todo el borde del paseo Bellamar es zona portuaria, no es de San Antonio, no es zona pública, es una zona privada de uso público

Entrevistador: Es super interesante el asunto de los puestos porque, claro, en un momento anterior tampoco había ferias de artesanía como tal pero también había vendedores (...)

Danilo: Claro, sí, había unos puestitos así como Cartagena también

Entrevistador: ¿Informales?

Danilo: No informales pero una caseta más de madera

Entrevistador: Pero las de ahora, los que están trabajando ahí

Danilo: Todo eso fue construido por el puerto como una zona, una forma de mitigación también respecto de los cambios que ha hecho la ciudad

Entrevistador: ¿Pero básicamente los puestos pertenecen al puerto, los que están ahí arriendan no más no?

Danilo: Exacto, exacto, el puerto da las licitaciones para que se pongan ahí los carros, los churros o no, cachai, y por lo tanto el mall, seguramente también debe tributar al puerto

Entrevistador: Esa información no la sabíamos

Danilo: Es interesante, porque si tú te pones a pensar también, hay un asunto con la dirección marítima, que el borde costero, los ochenta metros de playa, que son eh, como la autoridad de la marina, también, fueron vendidos po, cachai, o sea, es una zona que es de uso público que es de todos los chilenos como es la playa, también se vendió, para que el puerto pueda expandirse, entonces el puerto es una empresa estatal, ya, es una empresa estatal, pero que no toma o no ha tomado (...) a ver las decisiones se toman desde la cabeza pero no se dan cuenta si afectan a la ciudadanía local, cachai, claro para país es súper importante de que haya un puerto que maneje harta transacción, que pase hartos camiones, que pase muchos contenedor, cachai, porque eso genera lucas, para el estado, pero no ven el sacrificio, la zona de sacrificio que se genera acá también

Entrevistador: ¿Y esto se podría también mitigar de alguna forma que se tribute en la ciudad y no los tributos vayan a Santiago?

Danilo: Exacto, sí, totalmente, sería la raja, porque acá se mueve mucha, mucha plata, pero toda esa plata va a quedar a la empresa estatal, sede Santiago y chao, cachai, y además de que el puerto en sí mismo no tiene como autorización como para construir o para hacer cosas fuera de su área, cachai, como que todas las lucas que ellos tienen la ocupan en el puerto (...) a ver, el puerto acá es como el papá de San Antonio, cachai, entonces dice lo que hace y lo que no se hace y es un papá que tiene las manos atadas también, porque no puede meterse tampoco en la ciudad y decir, sabí que voy a arreglar esta calle, cachai, porque la ley es así, no se lo permite, tiene que estar dentro de su área, invertir ahí, y el resto son como otro tipo de, no sé po, de movimiento monetarios que pueden hacer, por ejemplo, construyeron el museo, con fondos del puerto, el museo de San Antonio que es uno de los museo más importantes acá de la quinta región, se construyó con fondos del puerto, pero hay como todo un proceso legal para que el puerto pueda hacer algo por la ciudad, cachai, entonces eso también es importante hacerlo notar y sería ideal, como tu dijiste, que todo este movimiento tributario deje algo para la ciudad, para el municipio o no sé qué entidad tenga que manejar esas platas, pero que se invierta en la ciudad porque esta super abandonada

Entrevistador: ¿Y eso crearía, no como una mejor conexión con el puerto, una mejor relación?

Danilo: Sí, ellos se lavan mucho, o sea, se afanan mucho de tener buena relación con la ciudadanía, pero la verdad hay mucha gente que los odia

Entrevistador: ¿Cuáles creen que sería una política pública, ya puede ser municipal o del estado que beneficiaría este tema, o sea, esta conexión con la ciudadanía y el puerto y el borde costero en sí?, una política pública

Danilo: Ya, al respecto, bueno, cuando hablé con el abogado ambientalista que nos iba a representar, él estaba bien así como (...) a pesar de manejar mucho todo el tema de las leyes está como “no sé qué va a pasar” porque queremos hacer una nueva constitución y eso significa empezar de cero, poner nuevas leyes desde cero, entonces en verdad esa es una gran herramienta que tenemos para replantear las cosas y que todas las cosas se hagan de

una manera distinta, pero también hay que moverse con las leyes actuales, también hay que saber manejarse y hacer algo hoy día, cachai, lo que se podría hacer al respecto como para generar mejor relación dices tu con el puerto y con el territorio

Entrevistador: Si, la accesibilidad al borde costero...

Danilo: La accesibilidad al borde costero sería generar una declaración de ¿santuario?, cachai, una declaración de zona protegida, área silvestre protegida, no sé, pero que incluya el humedal, el río, la playa, cachai, que incluya el estero que pasa por ahí cerca y que se genere una zona de uso ciudadano consciente, como que esté protegido para la naturaleza pero que también sea de uso ciudadano consciente, con un control de acceso para las personas, con mejores (...) que el municipio no se po, invirtiera en remodelar esa avenida; yo me la imagino con palmeras, cachai, como debió haber sido antiguamente, turístico, bonito, cachai, una puerta de acceso a lo que son los cruceros que llegan internacional; tener una puerta de, de llegada a Chile que sea como bonita, llegai y llegai a un santuario, llegai a un lugar “pulento”, bien cuidado, con buena conservación, eso sería una política que yo creo que los dejaría a todos contentos, que el puerto se pueda expandir de una forma pero que también sea un eco puerto, un puerto con conciencia ambiental, que quede bien parado internacionalmente y toda la onda cachai

Entrevistador: ¿Ustedes creen que es posible revertir la situación del humedal ojos del mar, la situación de que prácticamente la eliminaron como un humedal...?

Danilo: Si es posible, de hecho, como te decía, hay senadores y diputados que ya conocen la situación y que se han hecho también como comentarios a nivel de parlamento generando un poco de conciencia porque también este proyecto cuando ingresa al sistema de evaluación de impacto ambiental, ahí vamos a poder poner todos los contrapuntos, cachai, y poder de alguna forma darle la vuelta la mano al sistema

Entrevistador: Porque hace poco hubo una aprobación de una ley de protección de humedales urbanos o algo así

Danilo: Si, la ley de humedales urbanos

Entrevistador: ¿Pero ahí los ojos del mar no?

Danilo: Mira, es un buen acercamiento esa ley, cachai, a lo que debe pasar, porque no solo lo urbano debiera protegerse si no todos los humedales, pero son los urbanos los que están en mayor riesgo, porque están cerca de la urbe, cachai, pero lo que pasa es que habían en esa discusión que hubo en el senado, se nombraron dos o tres caso de humedales que estaban en zonas como prioritarias, como de proyectos grandes como de una carretera; había uno parece que no sé dónde, pero uno que pasaba justo; había un proyecto de una carretera que pasaba por encima y estaba este de acá del puerto de San Antonio que también es un humedal grande y también estaba amenazado. Entonces, la gente, los tomadores de decisiones que son los políticos, ehh lo tienen ahí como en conversación, pero hay siempre la parte como económica que quiere abaratar costos no más po, si esto es un (...) abaratar costos igual podrían hacerlo poniendo unas lucas más y (...)

Entrevistador: ¿Y desde la alcaldía no ha tratado de hacer una especie de mesa ciudadana, digamos con la agrupación el puerto, todos reunidos?

Danilo: Mira, hay algo así, hay algo así desde el municipio, pero no es con la ciudadanía. Es una mesa técnica del municipio que habla estos temas con el puerto, cachai, es como puertas cerradas y emm, por otro lado (...) te iba a decir una cuestión muy importante, se me fue (...), ¿Cuál había sido tu pregunta?

Entrevistador: Si desde el municipio no ha habido alguna especie de iniciativa.

Danilo: A ya, al respecto de eso; una iniciativa; sabes que, en el año 2017, los alcaldes de toda la provincia de San Antonio, de todas las comunas firmaron un acuerdo de protección de los humedales, es irónico cachai. Firmaron este acuerdo de protección de los humedales en el año 2017 que estaba la firma de Omar Vera, el alcalde de acá y de todos los demás, cachai, pero es un papel, entonces de verdad; ya está firmado y todo el asunto, pero (...) una declaración de intenciones, no se ha transformado en algo más, cachai

Entrevistador: ¿No era vinculante?

Danilo: No, o sea, es por cómo poner el sello verde

Entrevistador: Una declaración de intenciones

Danilo: Si, entonces es interesante; Bueno, Cartagena por otro lado tiene un humedal urbano municipal, no sé si ustedes saben de él; desemboca un estero, creo que se llama San Jerónimo, llega a la playa y justo ahí, lo que similar a lo que podría ser acá también, hay una zona de un humedal, o sea, se encapsulo parte de estero, se hizo un humedal artificial, cachai, y eso es una zona que está administrada por el municipio, que no depende del estado, que es algo local pero el municipio de Cartagena igual se ha puesto en parte las pilas de alguna forma, mucho más que el de San Antonio

Entrevistador: ¿Usted cree que las consultas ciudadanas servirían mucho para solucionar estos temas?

Danilo: Si fueran vinculantes po...

Entrevistador: Si fueran vinculantes

Danilo: Claro, o sea, la ciudadanía ya se manifestó respecto de lo que quiere y ojalá eso sea tomado en cuenta, porque hoy en día estamos así de perder, o sea, de que el estado pierda el control del control ciudadano, o sea, cualquier cosa la ciudadanía se prende y le dice “sabi que no te lo aguanto”, cachai, y si pasa eso (...) y acá en San Antonio es donde más protesta hay, contra el puerto, contra la actividad portuaria principalmente, los camiones y todo esto

Entrevistador: Claro, es curioso que se produzca esta situación y el municipio lo único que haga es hacer mesas técnicas, pero no está considerando a la ciudadanía dentro de estas mesas, solo entre el técnico y dentro de los mismos intereses del puerto, si no hay una parte de la ciudadanía, está quedando de lado

Danilo: Si, es complicado, porque, como te comentaba al comienzo, el mega puerto es un proyecto país, un proyecto sudamericano

Entrevistador: Algo que va más allá que pueda controlar una municipalidad

Danilo: Si, pero a la vez, se generan estas zonas de sacrificio, como que sabí que ya “un megaproyecto para tal ciudad, Quintero, aquí vamos a poner las industrias químicas y toda la onda” y cago la gente no más po, cachai, es un sacrificio que hay que aceptar, algo así (...) pero, claro, es algo mucho más grande dentro de lo cual el alcalde ha sido un lamebotas de las empresas, del estado y de lo que tiene que pasar, pero no ha defendido los intereses de la ciudadanía local, si no que se ha puesto más en armonía con los intereses económicos del puerto y del estado, cachai y bueno, de los árabes que ahora compraron el puerto, cachai

Entrevistador: ¿Pero podría hacer algo más, si quisiera, tiene la facultad?

Danilo: Si, totalmente, si es como el alcalde este, el Jadue, po cachai, podría hacer algo, totalmente podría hacer algo, es cosa de que se ponga la camiseta por la gente y no por el puerto. Bueno el alcalde creo que igual, no sé si tiene o va a tener un puesto como honorario dentro del puerto después, algo así

Entrevistador: Sí, porque ahora va a salir

Danilo: Si, entonces es brígido el asunto ahí. Ojalá cambiemos rápido nuestra constitución, leyes, autoridades, todo. ¿Más preguntas?

Entrevistador: No, muchas gracias por la entrevista

- 3) Transcripción entrevista Armando Sabaj, Elvio Vasalina y Juan Donoso, miembros pertenecientes a la dirección de obras Municipales de la Ilustre Municipalidad de San Antonio

Entrevistador: ¿Cómo se ha desarrollado la planificación del uso del borde costero en la ciudad de San Antonio, en general?

Armando: ¿Cómo se ha desarrollado la planificación?

Entrevistador: Claro, los logros y objetivos de la gestión comunal respecto al borde costero, en el período ¿usted está del primer periodo? ¿Desde el 2004?

Armando: si, yo estoy hace muchos años...en el cargo de director hace menos tiempo, pero estoy...muy antiguo en el servicio, tengo 40 años en esto. Mira... Una pregunta que más bien correspondería a la asesoría urbana, el planificador urbano...consideró que en nuestro borde costero un... borde costero más bien portuario, y...el único paseo costero de...tradicional, antiguo en la comuna de San Antonio es el paseo Bellamar, posteriormente hacia el año...hace unos años atrás cuando se detectó un primero...voy a empezar un poco más atrás, hacia el año 2006 cuando se proyectó el plan regulador 2006...se destinó como área portuaria prácticamente todo el borde costero con excepción de la playa de Lolloe...y hacía unos años atrás...cuando el puerto ya necesitaba la playa de Lolloe para...desarrollar el puerto a gran escala... el municipio le pidió al puerto a cambio...quitarle la condición portuaria al borde costero norte...eso significa de que podemos proyectar el paseo Bellamar desde su lugar existente hacia el norte hasta el límite con Cartagena...y en esas primeras etapas pedía hasta el sector donde se encontraba la pesquera camanchaca, por cuanto hasta ahí era de la propiedad de EPSA, el puerto...por tanto...en el borde costero norte solo quedó el muelle donde está el muelle Panul y Policarpo-toro de forma transitoria... transitoria como actividad portuaria hasta el 2029, y al resto se le quitó la actividad portuaria de forma inmediata...y a este tramo donde está actualmente el muelle Panul había consideración de que había una concesión hacia el puerto Panul...justamente hacia el...la condición portuaria se va

mantener hasta el año 2029 fecha que termina el...que termina el contrato con EPSA, el Panul...y pasaría a ser también parte del borde costero...lo segundo fue que el municipio le pidió al puerto en esta oportunidad...que hicieran ellos la inversión de...la prolongación del paseo Bellamar hacia el norte...hacia el borde costero norte...durante todo el tramo que hay entre el paseo Bellamar actual hasta el sector camanchaca...saltándonos el pedacito del Panul y el Policarpo-Toro...tramo que tendría que completar el puerto también pero después que...el año 30'...el puerto ha iniciado faenas de este borde costero norte no hace mucho tiempo...dado la condición pandémica no sé si están avanzando o no porque no he ido a verlo... pero San Antonio en definitiva...lo que ha hecho este alcalde fue entregar...este alcalde y este consejo fue entregar la playa de Lolloe para que se desarrolle el puerto a gran escala y perder ese pedazo de borde costero y a cambio de ello ganar un borde costero mucho más amplio, sin playas...pero mucho más largo, de varios kilómetros...hasta el sector camanchaca que es la zona que es propiedad de EPSA y de ahí hacia el norte hasta la Punta de la Yegua que es el deslinden con Cartagena...que eso ya no es portuario y esperamos que la planificación urbana, el plan regulador que se cayó...pero estuvo en estudio el plan regulador completo pero se cayó...cuando se vuelva hace incorpore nuevamente...no nuevamente...incorpore la prolongación de este borde costero hasta el deslinden con Cartagena...y por qué no soñar que Cartagena haga lo mismo a partir del deslinden hacia su playa chica y grande, y por qué no soñar que algún podamos tener conurbado por un borde costero este paseo Bellamar de San Antonio y la playa de Cartagena...obviamente nosotros podemos hablar solamente de la comuna de San Antonio...y la comuna de San Antonio...el hecho más cierto es que hasta el sector de camanchaca que deben ser unos 2500 metros del paseo Bellamar, Elvio?

Elvio: aproximadamente

Armando: 2500 metros...digamos un par de kilom...más de dos kilómetros, generar este borde costero que agranda el paseo Bellamar generando una costanera...y...posteriormente el regulador incorporar el...dejar el espacio reservado para que este borde costero continúe hasta el deslinden de la comuna de Cartagena...situación que todavía no ocurre porque el regulador actual no lo considera, pero esperamos que el futuro si...por lo tanto lo que podemos decir como hecho cierto porque ya está regulado en el regulador...porque ya están los convenios con EPSA, por lo menos vamos a tener un borde costero que nace en el paseo Bellamar en el sector de puertecito y que terminaría en el sector camanchaca que está a unos 2500 metros más al norte aproximadamente desde donde termina actualmente el paseo Bellamar por el lado norte.

Entrevistador: perfecto

Armando: El otro borde costero que sería el del río, ahí el regulador también tiene un espacio reservado pero ahí nos ha ido mal en el desarrollo.

Entrevistador: ¿Por qué?

Armando: Nos ha ido mal en el desarrollo de ese borde costero.

Entrevistador: ¿Faltan políticas públicas ahí? ¿Para implementar en ese espacio?

Armando: Políticas públicas y marraqueta...porque significa adquirir terrenos...entonces no es fácil...no todos los terrenos son bienes nacionales de uso público...y San Antonio es una ciudad...más bien desordenada...no hay mucho respeto por los espacios públicos y hemos tenidos en los últimos tiempos...una cantidad de tomas de terreno inmanejable para el municipio, sobre todo cuando esas tomas en terrenos privados porque nosotros no los podemos desalojar...y tú puedes ir a pasarle...decretarles una demolición que al final es una construcción sin permiso por no cumplir con las normas y con la ley general de urbanismo que al final es letra muerta, porque además si tu metes un inspector ahí...vamos a ver si el inspector sale vivo...entonces...y si tienen la suerte de no tener problemas con su integridad

física... nadie le va dar su nombre y su carnet de identidad para pasarlos a una citación al juzgado de policía local...entonces una situación compleja...y eso afecta no solo al borde costero...sino al ordenamiento general de la ciudad...tenemos en los últimos... desde Octubre a la fecha tenemos unas 350 hectáreas más o menos de tomas, Elvio?

Elvio: si y va in crescendo

Armando: Estamos hablando de una cantidad demasiado importante...entonces nosotros teníamos considerados...digamos, un crecimiento un poco más ordenado de la ciudad y con esto se va a las pailas...porque qué planificación urbana, que plan regulador, que plano de loteo, que urbanización va lidiar con esto, digamos...es muy complejo. Entrando a materia del borde costero que a ustedes le interesa...nosotros esperamos que se pueda cumplir este convenio con EPSA y durante...el año...presente año podemos tener terminada algunas etapas de ese borde costero norte y que al año 30 podamos tener todo el borde costero norte hasta el sector camanchaca. Y que al año 30 tengamos ya que rato un regulador nuevo que nos permita resguardar desde camanchaca hasta la punta de la yegua.

Entrevistador: Cómo le había preguntado anteriormente respecto a las políticas públicas del uso del borde costero, y en general en todo el borde costero de San Antonio, si no puedes comentar respecto a que políticas públicas hay.

Juan: Ahí bueno, las políticas públicas están definidas por los planes reguladores prácticamente. El plan regulador es el organismo rector

Armando: el PLADECO

Juan: Claro, el PLADECO de todas maneras...el plan regulador define los usos del suelo, como comentaba don armando... en qué sectores se puede construir actividad portuaria, en qué sectores se puede hacer áreas verdes o espacios de esparcimiento...existen áreas de restricción por el tema de las mareas, pero el plan regulador llega hasta ese límite y depende de lo que el definió lo que se puede realizar o no...y como te comentaba don armando...la última modificación del plan regulador, de qué año fue aproximadamente?

Elvio: Hace dos años atrás

Armando: El regulador completo fue el año 2006...y la modificación fue hace 4 años más o menos...el 2015-2016 más o menos

Juan: Ahí podríamos averiguar la fecha exacta si la necesitan...pero esa modificación fue puntual para el sector sur del borde costero...de la comuna...donde se eliminaron áreas de protección y se definió como actividad portuaria a cambio de que se entregara a la ciudad el área norte, desde el paseo Bellamar hasta el límite con Cartagena.

Elvio: Ahora, con respecto a las políticas, digamos, de intervención del borde costero, nosotros tenemos una situación al debe...el plan regulador del año 2006...dejó sin normativa el sector denominado como ZET, que básicamente es el paseo Bellamar...y lo dejó inconcluso...por cuanto ese tema se iba abordar por un seccional que iba abordar también parte del centro de San Antonio...situación que no ha ocurrido probablemente...bueno, eso es un tema que escapa un poco de la dirección de obras, desgraciadamente nosotros somos los que aplicamos esas normas pero no tenemos mucha intervención en generar esas normas...la asesoría urbana es la que tiene de alguna manera avanzar en ese tema...es necesario que el borde costero de San Antonio se trabaje por seccional...seccional es de alguna manera una especie de lupa que se le pone al plan regulador y se le pueda definir incluso ciertas condiciones de diseño, situación que ahora no existe, a tal punto que en esa zona le da ciertas facultades...arbitrariedades de repente...a los directores...al director de obras para decidir alguna norma urbanística a aplicarse en esa...a esa...a ese sector...entonces está claro que si uno quiere realmente intervenir desde el punto de vista de la planificación urbana tiene que generar el diseño de ese borde costero a través de un seccional, situación que a la fecha no ha ocurrido.

Lo que está mostrando Juan es un predial que está puesto en la página web de la municipalidad...y que tiene la virtud de sobreponer no solo el regulador, sino que los reguladores posteriores que se han incorporados con pequeños espacios como por ejemplo el regulador del sector portuario comparado en este predial, y también está incorporado el regulador también pequeño de una zona industrial que está en el límite urbano oriente. Por lo tanto este plano predial reúne... tiene la virtud de... incorporar todo lo vigente en planificación urbana...ahí está marcado con rojo la zona ZET que es donde está el paseo Bellamar actual...y de esa zona donde termina la zona roja norte...se pueden ver los dos muelles Panul y Policarpo-Toro...y a continuación se observa el borde costero con la zona ZET1 que es una zona de protección...que le quitó la condición portuaria...y una zona de áreas verdes precisamente para proyectar ahí el borde costero norte...ahí está marcado la zona verde...y ahí llega hasta...el sector camanchaca es...donde se está en construcción actualmente el edificio EPSA...hasta ahí llega el convenio con EPSA de que hagan...de que desarrollen el Paseo Bellamar...digamos el borde costero norte hasta ese sector...hasta ese lugar es donde llegará el borde costero norte...el paseo Bellamar comienza donde está la punta del espigón...de ahí para allá son fácil 2500 metros...y tal vez un poquito más...por lo tanto sería un borde...en línea recta serían 2230 metros...por lo tanto con la curva estaremos hablando de unos 2800 por lo menos...quizá 3000 metros, estamos hablando de 3 kilómetros de borde costero que para nosotros sería bastante interesante...ahora el sector ZDU de arriba...es un sector que nosotros...probablemente pueda tener un buen desarrollo aunque parte de eso está tomado...y el sector ZR4 acá arriba...esperamos que tenga desarrollo urbano, y es la zona que fue completamente tomada por terceras personas...también el borde costero continúa hasta la Punta de la Yegua donde termina el sector norte...y allí se ve la calle de Antonio Núñez de Fonseca...por esa avenida que era nuestro...un poquito, el filetito comunal para desarrollar un borde costero interesante del punto de vista de desarrollo inmobiliario pero lamentablemente parte de eso ha sido tomado también...entonces está...estamos pasando un momento bien difícil porque...un momento que si no se retrocede esto...el desarrollo comunal se va ver muy deteriorado producto de que estas tomas no van respetar loteo ni van a respetar poder tener...desarrollar el borde costero que pensamos desarrollar hacia el norte que es lo que pretendíamos... es un momento difícil para la comuna... sobre todo a lo que respecta el tema de borde costero por cuanto estas tomas podrían impedir que se desarrolle...por lo pronto... de por lo menos esperamos que hasta el sector camanchaca si se desarrolle y tengamos estos tres kilómetros de borde costero... ausente de edificaciones que lo tapen como fue...lamentablemente este feo mall que está en la zona ZET...y que fue permitido precisamente por el plan regulador del 2006...que posibilitó que el director de obras de la época otorgara ese permiso por las condiciones que hablaba el de que podía definir una norma urbanística...él podría haber sido más estricto en ese ámbito...lamentablemente no lo fue y salió ese...edificio que...no nos gusta mucha...o no nos gusta nada.

Elvio: Ahora desde el punto de vista de la legislación urbana curiosamente en Chile...a pesar de ser un país con tanta costa...no está consagrado los derechos de vista...entonces el tema de cómo se puede manejar eso...a través de los reguladores pero a través de definir ciertas condiciones urbanísticas indirectas por ejemplo: ocupación de suelos menores, alturas menores...pero si tú me pregunta ¿por qué en este país teniendo un borde costero tan grande y que es tan importante desde el punto de vista urbanístico, no existe una planificación o una norma urbanística que hablen o por lo menos normen el derecho de vista? No existe, en estos momentos no existe.

Armando: y un regulador no lo puede incorporar en forma directa a menos que...como dice Elvio, sea en forma indirecta a través del tamaño ideal, de la altura máxima y ese tipo de

cosas...pero el derecho de vista no lo pondrían consagrar un regulador porque un regulador no puede ir más allá de la legislación...por lo tanto no podría un regulador decir: vamos a defender el derecho de vista en forma directa...esto ha generado conflicto en todo Chile...no sé si recuerdan este que fue a la corte suprema que demandó por derecho de vista por ahí por Zapallar creo que fue...y perdió porque no...la legislación urbana no considera el derecho de vista...considera distanciamiento, antejardines, etc. Pero no el derecho de vista, no es un derecho consagrado...imagínate los edificios en altura que están a lado de esas viviendas que han quedado de isla en Santiago...la privacidad de esas viviendas se perdió absolutamente porque de arriba se ve todo el patio

Entrevistador: Tenía una duda con respecto a lo que dijo antes, cuando dijo que para hacer esta parte norte del paseo Bellamar habían dejado de lado la playa de Llolleo, la situación de la laguna es algo parecido.

Armando: no necesariamente de lado, lo que pasa es que el puerto necesita...el puerto de San Antonio es el que mueve más carga en el país...y...proyecciones de crecimiento son bastante grande...entonces cuando se hizo ese regulador...a ver retrocedo un poco...el acceso al puerto es por la ruta que se observa por el plano que está a la vista...esa es la única vía que tiene una trinchera que pasa por debajo de la ciudad para llegar al puerto sin pasar por la ciudad, por el lado norte donde estaba el puerto panul y Policarpo-Toro no hay ninguna posibilidad a precio razonable...a valor razonable que pueda haber un acceso portuario sin pasar por la ciudad...entonces cuando el puerto decidió que tenía que...esto fue en el gobierno pasado de la presidenta Bachelet...el Estado decidió que había que generar un puerto a gran escala...y el Estado decidió que ese puerto a gran escala fuera en San Antonio...nosotros pensamos que hacer...que...era el momento de si el puerto necesitaba crecer lo hiciera de un lugar donde pudiera accederse al puerto sin pasar por la ciudad...como son los puertos importante del mundo...y no llenar de camiones la ciudad que es lo que en estos momentos nos pasa...el puerto desarrolló su proyecto en el borde costero sur...pero para desarrollarlo en el borde costero sur...implicaba ocupar la última playa que le quedaba a San Antonio...San Antonio ha ido perdiendo sus playas en el tiempo por una situación de expansión portuaria claramente, por ahí en el año 50' se perdió la playa Montemar que estaba en el sector de San Antonio un poquito hacia el norte...hacia barranca...una playa que la gente recuerda muy elegante que se perdió por ahí en la década del 50'...los primeros años de la década del cincuenta, la playa Montemar estaba donde esa curvita que...entre el espigón del molo sur...y...posteriormente la playa de barrancas se fue perdiendo también por el crecimiento del molo sur...y nos quedaba la playa de Llolleo...y esta playa...el regulador...el ultimo modificación del regulador hace como cinco años más o menos...no consideró...o consideró eliminar la condición o permitir la condición portuaria en ese lugar para el desarrollo de este puerto a gran escala...ahí habían...hay dos lagunas...lagunas que nacieron...porque los ríos cargan su salida hacia el norte...y al cargarla hacia el norte...cuando se hicieron unas escolleras para que el río salga directo al mar quedó un gran "ojo de mar" que luego fue rellenado...la mitad para tener justo la playa de Llolleo formándose los dos "ojos de mar"...por lo tanto...en el plan regulador que permite el crecimiento del puerto por el sector sur...tiene una obligación el puerto...que tiene que reponer esos cuerpos de agua...y tenerlos un año antes de poder tapar los cuerpos de agua actuales...es decir...lo que se pretende es que...esos cuerpos de agua se mantengan y si el puerto necesita modificar ese espacio para su crecimiento, entonces que lo trasladen hacia el extremo norte en el estuario del río...generar ahí la laguna...de la laguna actual...inmediatamente al norte de la laguna actual...por lo tanto ahora el puerto está estudiando la conveniencia de no generar esa laguna y mantener la actual...al menos la laguna norte que es la más grande y la que tiene una mayor cantidad de fauna silvestres,

avifauna...pero eso no está definido todavía porque el compromiso era que ellos generaran al lado del río en una zona que es de ellos nuevas lagunas...y que estas lagunas una vez que ya la avifauna las hicieran de ellas, recién podrían tapar las otras lagunas pero hasta el momento no han tomado una decisión, decisión que también pasa por el municipio, por el alcalde y por el consejo porque la ciudadanía ha defendido las lagunas...y el gobierno actual del presidente Piñera confirmó lo trabajado en el gobierno anterior de la presidenta Bachelet en el sentido de que se construyera en San Antonio este puerto a gran escala. Obviamente la situación actual...la pandemia y un poco antes los desórdenes sociales han puesto un poco en jaque este proyecto y yo diría que en estos minutos no hay una certeza de que el puerto a gran escala pueda ser construido realmente...ahora para la comuna el puerto ha pasado algo muy especial...San Antonio el año 1900 era unas pocas barrieros muy pequeños situados al borde costero Arévalo, lo que es hoy en día el centro histórico de San Antonio...y...cuando el año 14 empezó a construirse la vía férrea y el puerto o el año 12, ya terminado el puerto y ya terminada la línea férrea, San Antonio tuvo un desarrollo sumamente importante y se transformó hacia los años 30 en una ciudad muy moderna, muy bonita que siguió creciendo y desarrollándose muy bien...yo diría... hasta los años 60'...en los años 60' o 70' empezó a desordenarse... en esa época empezó a desordenarse... lo que hasta el año 60' fue muy bonito...por lo tanto, digamos, la ciudadanía tenía una identificación con el puerto tremenda, tremenda...y hacia los años de la dictadura...hubo hasta un cabildo en San Antonio donde...de las fuerzas vivas de toda la ciudadanía...en defensa del puerto, especialmente de una grúa que se iba instalar en San Antonio en esa época...que era la grúa Eurosal y de que en definitiva se instaló en Valparaíso porque el Almirante Merino y ultramar estuvieron de acuerdo que se instalará en Valparaíso... o sea lo que quiero señalar con esto, es que hasta los años 80 la identificación de la ciudad y el puerto fue tremenda...sin embargo el crecimiento portuario de las...dos décadas...o de la última década y media ha sido tan exponencial que empezó a generarle externalidades negativas a la ciudad...y empezamos a ver camiones por toda la ciudad...y esto implicó que se fuera...empezará a perder ese lindo patrimonio de la ciudad y el puerto...y esto implicó de que hemos llegado hoy en día a una situación...yo diría cismática de parte importante de la ciudad ya no está identificada con el puerto...ya no tiene esa identificación tan sostenida...y en consecuencia hoy en día hay una parte de las personas que siguen pensando que el desarrollo portuario pueda significar a la ciudad un tremendo desarrollo...en su economía que ha estado decaía hace muchos años...yo diría de los 70' que viene en franca decadencia...y otros piensan que el puerto solo trae externalidades negativas...entonces a que se ha abocado el municipio...el municipio se ha abocado a ver como el puerto tiene posibilidades de desarrollo sin afectar la ciudad...y esa ha sido la gran tarea del municipio...¿Cómo el puerto se desarrolla sin afectar la ciudad? Y para eso el municipio ha emprendido una serie de funciones y labores con los ministerios señalando por ejemplo...que una condición básica para el desarrollo portuario es necesariamente la accesibilidad...la accesibilidad actual es sumamente insuficiente hoy...porque hoy hemos llegado a tener tres mil camiones en un día...con el puerto a gran escala podríamos duplicar o quizás triplicar esa situación...por lo tanto...hoy día cuando hay un accidente en la trinchera o cuando pasa cualquier cosa en la trinchera...los camiones se meten por donde caigan y eso afecta a la ciudad, y eso hace que los ciudadanos se pongan contra el puerto...entonces una condición básica es la accesibilidad...fundamental, si no tenemos una buena accesibilidad...la posibilidad de desarrollar un puerto a gran escala es nula...es nula... por lo tanto necesitamos de que...así como se metieron la mano al bolsillo con el camino de la pólvora y financiaron un acceso que cuesta diez veces lo que cuesta el acceso a San Antonio... para acceder al puerto...al segundo puerto que mueve más carga y

no al puerto que mueve más carga...con cinco veces menos que el camino de la pólvora se pondrían acceso que lo solucionarían.

Elvio: y con recursos estatales

Armando: pero aquí no ha pasado eso...porque mientras el camino de la pólvora se hace con recursos del Estado...el acceso a San Antonio se hace con recursos de los sanantoninos porque se hace vía concesión y se paga en el peaje...por lo tanto... nosotros...¿Qué es lo que ha hecho el municipio? ¿A qué se ha dedicado últimamente? Ha decir, puerto quiero desarrollarse, bienvenido... pero como hacemos de que al puerto lo que sea del puerto, y a la ciudad lo que es de la ciudad...en otras palabras...cómo hacemos que el desarrollo de la ciudad no se vea afectado...y por el contrario se vea...se vea...mejorado...por su condición portuaria...como lo son los puertos en Europa...si uno va a cualquier puerto importante...uno no ve camiones en la ciudad...y es una ciudad completamente desarrollada...y no ve el puerto en la ciudad...si uno va a...que se yo...Róterdam...que fuera el puerto más grande...ya no ya...porque ahora los chinos tienen varios puertos más grandes...y si uno va...Hamburgo que fuera el segundo puerto más grande, ya no por los chinos, digamos...si uno va a países...que se yo...como Dinamarca que basa su economía en el desarrollo portuario había consideración de que son puras islas...uno no ve...en puertos importantes como Hamburgo, Copenhague, que se yo...Barcelona en España...uno no ve que la ciudad está afectado...muy por el contrario...porque tienen sensibilidades y porque al puerto lo que es del puerto, y a la ciudad lo que es de la ciudad...nosotros hemos intentando como municipio...y esto ha sido una labor de este alcalde te diría yo...de que el puerto devuelva a la ciudad con creces...los problemas que le genera...esto es porque...a la diferencia de Europa que viene de vuelta...nosotros como chilenos vamos por el camino de ida todavía, es decir, mientras los europeos hace mucho tiempo entendieron que la industria y en general...los puertos en particular tenían la responsabilidad de no generar externalidades negativas... y por el contrario tenían que generar positivas...en Chile todavía vamos en camino...vamos en el camino de ida...en el que queremos desarrollar una industria...queremos desarrollar un puerto y al diablo lo que pase con el resto, digamos...entonces mientras no entendamos de que todo es posible desarrollarlo pero hay que tener claro que no se puede por eso afectar la ciudad...y que es responsabilidad del que genera una externalidad negativa...buscarle una solución y buscar la compensación...entonces iríamos por un mal camino...y desde ese punto de vista el municipio ha estado haciendo un trabajo con EPSA en los últimos años...que viene precisamente conversando eso...como nosotros como ciudad no nos oponemos al desarrollo portuario, muy por el contrario...bienvenido sea...pero como el desarrollo portuario no afecta a la ciudad...como el desarrollo portuario...devuelve a la ciudad las externalidades negativas...y como el puerto se desarrolla sin pasar por la ciudad...nosotros tenemos un regulador donde...que no permite estacionamiento de camiones y tenemos camiones paseando por la ciudad que no sacan patente porque son camiones que las personas llevan sus camiones a su propiedad...y nosotros estamos en un plan de fiscalización...que obviamente después de octubre fue bastante complicado...porque la gente nos decía...bueno, que nos vienen a fiscalizar a nosotros, y que pasa con las tomas y que pasa con esto, y que pasa con esto otro...que pasa...entonces...esto que se venía trabajando...después de octubre con el tema del estallido social y después de la pandemia...se ha complicado más...y este minuto el futuro es incierto

Entrevistador: Bueno, hemos hablado de las externalidades, y a esbozado esto pero quería ver si podía profundizar un poco en las razones de ¿Por qué es necesario la expansión continua del puerto? A tan gran escala digo, porque es un puerto que se ha expandido muy rápido y muy exponencialmente. ¿Qué razones hacen que pase eso?

Armando: Esas son razones de Estado, no son comunales

Entrevistador: pero qué cree usted

Armando: Por el comercio internacional, obviamente el mundo está globalizado y el desarrollo de los países hoy en día de importaciones y exportaciones hace necesario que los puertos crezcan. Porque el gran traslado de carga es por vía marítima...y vía aérea es muy inferior por razones...supongo de costo...entonces...el Estado necesita desarrollar sus puertos...mira lo que está pasando en Perú, digamos...en Perú están desarrollando un puerto a gran escala no solo en el Callao...sino que al norte del Callao están haciendo otro puerto más grande que el Callao...no se recuerdo como se llama...y sin pensar lo que está pasando más al norte...entonces si tú te fijas...Chile ha tenido un desarrollo importante sin embargo...como puerto Guayas está muy arriba de nosotros, Callao está muy arriba de nosotros...ni para qué decir el nuevo puerto que están construyendo al norte del Callao los peruanos y Chile necesita del comercio exterior para su desarrollo...y el comercio exterior, tanto como de importaciones, como de exportaciones...entonces el Estado ha requerido...de que sea...la presidenta Bachelet definió que este puerto a gran escala...que ahora EPSA lo llama puerto exterior...lo llama puerto exterior porque el puerto no se mete a la ciudad, sino sale mar afuera...por eso necesita el sector de Llolelo porque el proyecto megapuerto es mar afuera...por eso el puerto ya no le llama puerto a gran escala sino puerto exterior...y esa fue una definición de Estado que se hizo en el periodo de la presidenta Bachelet que mantuvo el presidente actual...por lo tanto, digamos...¿Por qué ha crecido el puerto? Por necesidades del país, y ¿Por qué necesita seguir creciendo? Por necesidades del país, porque un país sin puerto tiene un desarrollo que se va haber afectado...por supuesto... es cuestión de ver cómo ha crecido el movimiento portuario...en todos los puertos de Europa y para qué hablar de los puertos del Asia, y en la medida ¿Por qué los chinos tienen los puertos más grande del mundo con el mayor movimiento de carga? Mira el desarrollo de los chinos, mira la potencia que son económica...que son hoy en día...entonces, digamos...En Chile se necesita...y ¿En qué parte se necesita? En la zona central...y ¿Cuáles son los puertos de la Zona Central? Valparaíso, San Antonio y Quinteros...y ¿Por qué el gobierno decidió aquí? Porque después de estudios vieron que aquí era más rentable desde el punto de vista económico, desarrollarlo en San Antonio...ahora ¿Eso afecta la ciudad? Esa es la gran pregunta...o más bien...más que la gran pregunta...el gran desafío ¿Cómo hacemos que este puerto a gran escala no afecta a la ciudad? Y por el contrario ¿Cómo hacemos que este puerto a gran escala beneficio a la ciudad? Y para eso hay que mirar como lo hicieron los europeos...los europeos lograron hacerlo ¿Por qué nosotros no podemos? No hay una razón municipal de que quiera que el puerto se desarrolle, por el contrario, en este minuto el puerto nos está generando externalidades negativas...por supuesto genera trabajo pero también nos está generando externalidades negativas...entonces el municipio ¿qué es lo quiere? Que el puerto trabaje pero que no le genere externalidades negativas, pero no es el municipio el que necesita que el puerto crezca...del punto de vista...de...del movimiento de carga, más aún...el municipio estuvo interesado en que pudiera desarrollarse los...cruceros en la comuna de San Antonio, con la finalidad de poder atraer un poco de turismo...y a través del turismo generar empleo...pero ¿Qué pasó? Como los cruceros no venían originalmente para acá, ya tenían todos los paquetes turísticos comprados...igual hicieron sus paquetes turísticos fuera de la zona, la gente. Pero en la medida que fue pasando el tiempo, al año siguiente ya habían algunos operadores turísticos locales...que vieron un segmento en que podían tener un desarrollo económico y empezaron a trabajar con estos turistas...y si bien el primer año todos se fueron, el segundo año quedó porcentaje acá, el tercer año quedó un porcentaje un poco mayor, bueno, y este año se fue a las pailas con el coronavirus...pero, digamos ¿Por qué el puerto tiene que crecer? No es un por una razón municipal, es por una razón de Estado.

Entrevistador: ¿Y qué externalidades positivas beneficiosas para la ciudad usted cree que podría darle el puerto?

Armando: Bueno, trabajo po; trabajo, industria, comercio, servicios y San Antonio es una ciudad que tiene una cesantía histórica, histórica... digamos, aquí basados en una economía de una empresa, estoy hablando de los años 60, que era la Bayonil, que después se terminó y después estuvimos una posibilidad de desarrollo interesante, se desarrolló el famoso PISA, parte industrial San Antonio en el sector de Malvillas que a nosotros nos interesaba porque era trabajo y era trabajo en malvillas que era tenerla 12 km de la ciudad, no en la ciudad misma, para no generar externalidades y llegó una empresa super importante que era la MAERSK y llegó a tener proyectada 3000 trabajadores y llegó a tener como 2200 por ahí, y que decidió levantar campamento po, sin quebrar, porque le fue mal y los propietarios dijeron que iban a aguantar números rojos tres años y al cuarto año levantaban campamento porque habían hecho un galpón de 10 hectáreas y de hormigón armado, un galpón desarmable; a lo mejor el techo puede sacar, pero un galpón de casi 10 hectáreas y de hormigón armado, entonces no se le imaginaron que se podían ir, y se fueron y estaba generado dos mil y tantos empleos por primera vez había gente de afuera a trabajar aquí porque no habían San Antonino suficiente en condiciones de trabajar en esa empresa, y esa empresa pretendía ocupar varias otras empresas locales en la generación de sus insumos, que se yo, los motores de frigorífico (...) un montón que cosas que ellos requerían, pero nunca lograron eso porque aquí no había posibilidades de tener a la escala que ellos necesitaban y al final terminaban importando de China y como ellos tenían otra fábrica en China y aquí pasaba la gente en huelga y en toma y cuestión, levantaron como campamento y se fueron y volvimos a esa gran cesantía, entonces que beneficio nos puede traer el puerto, estimamos, el puerto trajo mucho trabajo en los años eh, que se construyó emm el año, en la década de 1920 en 100 años y 1930 cuando las cargas no llegaban en contenedores entonces existían los movilizadores portuarios que eran camiones muy fuertes y generó mucha plata, mucho trabajo y generó mucho bienestar a la comuna de San Antonio en los años 30, 40 ,50 y 60; hasta el 70 diría yo, de ahí ya empezamos a decaer. Hoy día que le puede generar al puerto, problemas, si claro, pero si nosotros trabajamos bien con el puerto para evitar las externalidades negativas puede traerle beneficios, claro que puede traerle beneficios, si no es cuestión de ver lo que pasa en los otros puertos del mundo, el trabajo que estos puertos generan. Hoy día ya no tenemos la MAERSK y todo ese sector lo único instalado son almacenes extraportuarios, entonces pretendemos que en algún momento volvamos a tener alguna empresa o empresas que puedan generar mano de obra que es lo que se necesita, porque la cesantía en San Antonio ha estado muy alta desde la década de los 80 que está alta y si bien logró bajarse en los periodos de la MAERSK, volvió a subir po. Y ahora con la pandemia, peor, peor.

Entrevistador: Ya que estamos hablando sobre el puerto y el borde costero le consultó sobre la accesibilidad de las personas al borde costero, ¿Usted cree que la expansión del puerto afecta a esto?, entendiendo que ya sabemos que se hará ampliará al norte el paseo Bellamar, pero en la otra zona, ¿hay algún plan o es solamente dejárselo al puerto?

Elvio: Acuérdate que el proyecto del EPSA sur implica hacer un parque, incorporar el parque DIR, incorporar también un recorrido a través del borde del río y llegar a la zona del futuro parque de la biodiversidad, donde se supone que ahí podrían generarse el reemplazo de las lagunas, ese digamos, el proyecto original que se tiene considerado. Existiría entonces en consecuencia la ampliación del borde costero norte, pero además se le entregaría a la comunidad un sector de borde al río en su desembocadura.

Armando: El borde costero sur

Entrevistador: De parte del puerto ¿Ha habido alguna propuesta de parte de ellos para suplir esta disputa que puede generar externalidades negativas?

Armando: Sí, claro, claro, ellos como te digo, cuando se hizo el regulador se llegó a un convenio con ellos que está escrito, suscrito y notariado en que donde desarrollaban el borde costero norte y donde desarrollaban el borde costero sur en la laguna de reposición, entregando esa parte a la ciudad.

Elvio: Ahora, también hay que decir que el sector sur donde se proyecta la ampliación del puerto, desde incluso antes de la modificación del regulador, era una zona industrial portuaria y lo único que de alguna manera se modificó hace unos 4 o 5 años atrás, fue la posibilidad de reemplazar las lagunas que estaban de alguna manera, entre comillas protegidas con el regulador anterior para tener la posibilidad de reemplazarlas, ese fue de alguna manera, el cambio que se hizo con la modificación del regulador, pero el dominio de esa propiedad y la condición portuaria industrial existía desde antes

Armando: Desde el 2006

Elvio: Claro, pero el 2006, pero lo único que se está, se modificó, fue la posibilidad de reubicar las lagunas en esta modificación del regulador

Armando: Así es, así es. (Muestra una foto) Ahí se ve el puerto a gran escala y así se ve por qué se necesita este sector donde está la actual playa. Ese es el puerto a gran escala o puerto exterior, por eso se le llama puerto exterior porque está todo afuera, ¿se fijan?

Entrevistador: O sea, básicamente la playa de Lollole dejaría de existir con este gran puerto

Armando: Claro, pero se generaría, este puerto que también tiene una playa en el costado sur, genera un pedazo de playa, menor si quieres tu. No lo queremos ni mencionar porque no sabemos cómo va a funcionar esa cuestión, porque más vale no generar una expectativa de la playa ahí, pero si como decía Elvio, parte del compromiso es el borde costero norte y la reposición de la laguna y el desarrollo de ciudad de ese espacio que no es menor ah, tres hectáreas. Además, nosotros tenemos, que fue donado por unos particulares, el parque El Piñe que no está ni desarrollado todavía. El puerto ha pensado también en colaborar en el desarrollo de este parque, son cincuenta y tantas hectáreas de parque, urbano y eso sería un lujo para la ciudad, tener un parque urbano de cincuenta hectáreas, no lo tiene cualquier ciudad.

Es decir, como dice Elvio, el sector donde se desarrolla el puerto a gran escala, es un sector que es portuario desde hace muchos años, solo se sacrifica la playa y se modifica (muestra otra imagen).

Ahí se ve la laguna con el borde costero sur, esa sería la laguna de reposición, ¿la ven?

Entrevistador: Si

Armando: Esta es la laguna de reposición que cambia de posición la laguna. Pero ahora como les decía anteriormente el puerto está evaluando la conveniencia de mantener la laguna en

su condición actual, es decir, no cambiar la laguna pal norte, no hacer la de reposición, si no que mantenerla donde está.

Entrevistador: ¿Este mega puerto garantizaría que haya infraestructura vial para que todos puedan ingresar?, pues si vemos ahora como es, es complicado entrar en el acceso vial que hay, ¿el nuevo mega puerto garantizará este acceso vial para la ciudadanía?

Elvio: Sí, pero por el borde costero sur, a través del parque, tendrías acceso a través del parque (...) no directamente digamos donde se está entrando ahora por avenida la playa, que es una zona que va a ser...

Armando: De hecho lo que ese sector donde está la laguna hoy día, el estado, por bienes nacionales se lo vendió y lo compró EPSA (...), esa parte ya es de EPSA, no es que ahí se ha marcado, (muestra otra foto), ¿te fijas donde está marcado el deslinde rojo?, lo que pasa es que el rojo son las calles, no está marcando un deslinde, está marcando accesibilidad de camiones, pero ese es más o menos el deslinde del puerto por el oriente, ya, por lo tanto, este sector que está ahí, fue el que el puerto ya adquirió y se lo cedió al municipio, se lo cedió a bienes nacionales

Elvio: Hace muchos años. Ahora, lo importante es que la ciudadanía va a tener acceso al borde costero sur a través del parque que se va a integrar con el parque DIR que es un parque que está entregado por bienes nacionales al municipio, está desarrollando un proyecto el municipio, se van a integrar todas esas áreas

Armando: (mostrando una foto) El parque DIR es donde el mouse en este momento, y a la derecha de la pantalla se observa en la laguna la cuestión que es parte de la propiedad de EPSA, eso que está en la laguna de reposición es de propiedad de EPSA hoy día y lo que es el parque DIR que está detrás de la línea roja, es propiedad de bienes nacionales administrado por la municipalidad y en postulación de financiamiento para la ejecución de ese parque

Elvio: Correcto, ahora a mi me parece buena la solución del sector sur, porque en realidad el acceso actual está en un sector de alto deterioro y el regulador lo consideró como una zona industrial y cada vez hay menos vivienda y hacia el lado sur hay más posibilidades de tener un acceso hacia la zona más residencial de Llolleo, en ese sentido me parece lógico y razonable que las vialidades se separen; una vialidad para el camión y una viabilidad para el uso de la ciudad

Entrevistador: ¿Y cómo se llegó a esta situación?, porque la situación actual la accesibilidad actual es muy complicada para la gente y es donde pasa los camiones

Armando: ¿A qué te refieres con que es complicada para la gente, que parte te refieres?

Entrevistador: A la de la playa de Llolleo

Armando: A ver, la playa de Llolleo, a ver, primero que nada, señalar que todo ese sector es industrial y no permite vivienda desde hace muchos años, ese sector de Llolleo no permite viviendas y la playa de Llolleo como te decía, hoy día es parte de lo que es propiedad de EPSA, por lo tanto el acceso a la playa no es que sea (...) más que complicado es que es propiedad de EPSA, ya no es un bien nacional de uso público, porque bienes nacionales se lo vendió a EPSA

Entrevistador: Claro, aunque bienes nacionales se lo vendió a EPSA, ellos de alguna forma deben dejar un paso en estos momentos hacia la playa, que si está

Elvio: Es que tú puedes tener acceso a la playa por el lado más sur a través del parque DIR

Entrevistador: Sí, lo sabemos

Elvio: Ahora, hay un tema de seguridad ahí, acuérdate que es un recinto portuario, ahí hay movimiento de camiones; allí hay un tema también de seguridad, tampoco tu puedes decir “oye, yo tengo derecho a ir a todas las partes”, es como si yo tuviera que dejar pasar a cualquier persona entre a mi propiedad por mi casa, no sé si me explico, o sea, hay una lógica de seguridad en esto, entonces lo importante es que haya alternativa de acceso. Ahora, en estos momentos, claro, la alternativa existe, pero no está del todo consolidada, pero una vez que se haga un parque que se incorpore el parque DIR, obviamente va a ver una; incluso se está pensando hacer hasta un pequeño puente de acceso por el lado del estero, entonces evidentemente que va a ver una solución incluso más amigable de acceso al borde costero sur

Armando: Y lo que la gente no sabe es que ahí donde está el mouse (muestra otra imagen), ahí está la playa que se generaría, pero eso no se ha dicho mucho por cuanto eh, podría haber una expectativa mayor a lo que resulte ¿Te fijas que hay una playa ahí al borde?

Entrevistador: Si

Armando: Donde está el mouse, eso no se ha dicho, lo que se ha dicho, lo que se ha hablado, lo que si se ha dicho porque forma parte del compromiso del convenio es la laguna de reposición que es la que está ahí, y el parque que hay alrededor de esa laguna y la entrega a la ciudad de esa parte, pero claramente la actual playa de Llolleo ya la perdimos, si ya es propiedad de EPSA

Elvio: Hace muchos años

Armando: Por lo tanto, digamos, eh... además que la playa de Llolleo nunca fue buena, yo soy de aquí ah, soy de Llolleo y esa es una playa que nunca fue una playa muy apropiada para baño digamos, una playa más o menos. Pero independientemente de eso, esta playa es el sacrificio de la ciudad en beneficio del desarrollo portuario, evidente, no se puede negar, la playa es el sacrificio de la ciudad en beneficio del desarrollo portuario, sin lugar a duda, no se puede desconocer

Entrevistador: Al haber la expansión del puerto, hay agrupaciones como por ejemplo como ojos del mar, de defensa del uso de estos espacios, entonces queremos saber si ha habido otras agrupaciones que se hayan acercado a ustedes y si han puesto alguna mesa de trabajo entre las agrupaciones la municipalidad y el puerto

Armando: (...) Ha habido una mesa de trabajo entre la municipalidad y el puerto y emm y y hay otras mesas donde la comunidad organizada se ha manifestado en defensa de la laguna (...) pero digamos, este, yo me atrevería a decir que más que defensa de la laguna es oposición al crecimiento portuario, oposición al desarrollo portuario, porque la laguna está, su mantenimiento está asegurado en compromiso con el municipio, por el borde costero sur y como les decía, esto ha hecho, esta situación de las personas ha hecho que el puerto se

replantee la posibilidad de dejarla donde están y de prescindir de ese espacio, pero eso significa no construir la laguna de reposición po, entonces esto yo no creo, no estoy seguro que sea lo mejor, yo prefiero la laguna de reposición, porque la separó del puerto y porque te permite ir a pasear a un lugar que no es puerto

Elvio: A usarla

Armando: Y te permite usarla de mejor manera. En este minuto estas lagunas están desprotegidas en el sentido de que hay bastante ave y fauna, pero no las podemos visitar po, entonces generar un parque a mí me parece mejor, pero esta, ustedes tienen una información correcta, hay un grupo personas que se opone a que esta laguna sean tapadas por el puerto. Pero yo insisto, el puerto no puede tapar estas lagunas mientras no exista la laguna de reposición y mientras el ave y fauna no se haya trasladado a esta laguna de reposición. Mientras no tengan un año construidas la laguna de reposición, por lo tanto, digamos, yo no estoy tan seguro de que la gente que defiende esas lagunas actuales, este, sea lo mejor, por cuanto esas lagunas actuales, si el puerto decide dejarlas, va a significar que no va a construir la otra y la otra es más grande, y nos permite incorporar la ciudad y nos permite pasear por ella; nos permite generar espacio de recreación; nos permite tener espacio de observación de esa ave y fauna. Efectivamente, así como están las cosas, un día el puerto va a decidir no se renueva la laguna.

Elvio: Menor costo

Armando: Y menos costo para ellos, claro

Entrevistador: Sí, aunque en la última consulta ciudadana, la municipalidad hizo una pregunta respecto al humedal ojos del mar y ganó con una amplia mayoría la defensa de este humedal

Elvio: Estamos todos de acuerdo que hay que defender el humedal, pero el problema es cómo defenderlo. Lo que está planteando Armando son esas dos posibilidades: o se deja la laguna o se reemplaza por otra incorporada a un parque; todos estamos de acuerdo que hay que respetar el humedal, el tema es cómo hacerlo, qué es lo más beneficioso para la ciudad, y eso es un tema técnico

Entrevistador: Es un tema técnico según lo están planteando ustedes ¿no?

Elvio: Claro, los ecologistas tendrán que dar su opinión y evaluar todas las posibilidades, pero así, personalmente, pienso que el hecho que se mantenga esas lagunas y esten aisladas y rodeadas de del área portuaria y la persona o el ciudadano común no puede acceder o si puede acceder, accede de forma parcial, no creo que cumpla con el objetivo de incorporar ese beneficio a la ciudad. Ahora, es una opinión personal, puedo estar equivocado, pero insisto, está claro que tenemos que defender el humedal, pero cuál es la mejor solución, bueno ese es la que teníamos que, ojalá, consensuar entre todos. Ahora, está claro que cuando hay que tomar decisiones en este tipo de situaciones, nunca vas a obtener el 100% de la aprobación. Aquí de alguna manera, tenemos que alguien, ya sea los expertos, que se yo, tomar una decisión, pero no podemos seguir discutiendo esto en forma eterna y no darle solución a esto, porque en estos momentos, no tenemos ni área portuaria ni tenemos resuelto hacia el tema del humedal, o sea, estamos en una situación indefinida. Yo creo que hay que tomar una decisión

Entrevistador: ¿Esta decisión ustedes quieren tomarla con todos en la mesa?

Elvio: ¡Por supuesto po! por supuesto, todos

Armando: Esto no nos corresponde contestarlo como director de obras

Elvio: ¡No, claro! como ciudadano

Armando: Nosotros, cuando nos hace este tipo de preguntas, conversemos po, pero conversamos como ciudadano, no como director de obras, porque evidentemente todos tenemos una opinión como ciudadanos, pero no corresponde a la dirección de obras tomar decisiones y levantar banderas de qué es lo mejor po. Nosotros cumplimos una función técnica. La dirección técnica dice relación con aprobar expedientes que cumplan normativamente y observar los que no cumplan normativamente, entonces las consultas de ustedes apuntan a como si nosotros tuviéramos algún poder de decisión que no tenemos.

Juan: Yo quería recalcar lo que dice don Armando y lo que pasa es que hay muchas personas que no tienen claridad en la labor específica de la dirección de obra. La dirección de obra es una unidad del municipio que aplica la normativa vigente al momento de que se haga alguna presentación, entonces es más bien rígida las facultades que tiene dentro de la organización. Hasta hace un tiempo, la fiscalía urbana que es la unidad encargada del desarrollo de los plan reguladores, las modificaciones y estas situaciones estaban incorporada en las direcciones de obra, pero fue sacada de ella, porque era una labor distinta a lo que hace al resto de las funciones de la dirección de obra, entonces por eso lo que te dice don Armando es super importante a muchas de las opiniones que se han dicho acá es de un funcionario en el fondo, porque la dirección de obra más allá no tiene mayor opinión o no es la encargada de desarrollar este tipo de acciones

Armando: Ahora, dando nuestra opinión por lo que conocemos de la materia, respecto a lo que tu consultas; este sector de la Juana Fe es un sector que actualmente es industrial y va seguir siendo industrial porque así está en el regulador y así digamos se ha desarrollado el sector portuario y la laguna hoy día lo único bueno que tienen es que tienen ave y fauna y tenemos nosotros dentro del municipio una persona que hace censo del ave y fauna, así que sabemos lo que hay, y son rica en ave y fauna y es lo único que hay. Entonces, no es un espacio, no sé si ustedes lo conocen, no es un espacio para la ciudad, no es un espacio para la ciudad, entonces si tú me preguntas como ciudadano, que me gustaría a mí, como San Antonino de toda mi vida, nacido acá, es tener un espacio para la ciudad, es poder visitar esa ave y fauna, es poder tener un lugar de observación, es poder tener un parque urbano y si me preguntas si estoy de acuerdo con defender la laguna, diría sí, pero no defendiendo la laguna, defendiendo el espacio para que se desarrolle esa ave y fauna. Yo prefiero en el borde donde está proyectado que donde está actualmente. No me gustaría que el puerto se ahorrrará la plata del cambio, porque me parece que dentro de las externalidades que el puerto tiene que solucionarlo es el cambio de esa laguna. Ahora no me quiero meter en esto, pero detrás de esto hay un tema político que no me voy a meter, porque el tema de echarla abajo más que un tema técnico, ha sido un tema político y en ese aspecto yo no puedo opinar, porque yo puedo opinar técnicamente. Entonces qué es lo que me gustaría a mí como ciudadano, que el puerto no afecte a la ciudad, eso es lo que yo quiero, pero como ciudadano, como dirección de obras que me corresponde hacer, aprobar expedientes y juntar con lo que no cumple con la normativa y quitar las obras que aprueba el estado a través que ha postulado a la sexta porque lo pidió el alcalde en el consejo y licitarlas e inspeccionarlas. Especificar las acciones

que están establecidas en la ley, que se yo, levantar el plano predial, no sé si ustedes lo conocen, pueden entrar por la página web, donde tenemos información de los grifos, información del pleno, información de los roles, tenemos casi un tip ahí formal, el plano predial que hemos estado viendo todo este rato, es decir, tenemos funciones técnicas, el resto, no es nuestro, entonces a lo mejor yo veo que esta entrevista ha sido apunta más a un tema político que a lo mejor sería conveniente que hubiesen entrevistado al alcalde o a los concejales o al gerente de EPSA, pero las preguntas de ustedes apuntan más que técnicos a un tema de lo que opinamos, como vemos la ciudad en el futuro y las direcciones de obras dejamos de desarrollar los planos reguladores hace hartos años ya po, les quitaron a las direcciones de obras el desarrollo de los reguladores y cuando nos quitaron el desarrollo de los reguladores, nos quitaron el desarrollo de la ciudad. ¿Y que nos pasaron a cambio?, señores ustedes aplican el regulador, o sea nos dejaron de pagar pa cantar y eso yo no estoy de acuerdo con eso, yo creo que quien mejor ve el desarrollo de la ciudad está en la dirección de obras, no en las SECPLAN porque la asesoría urbana depende ahora de la SECPLAN y la SECPLAN son un componente político y las direcciones de obras son un componente técnico de la municipalidad, somos un componente técnico. El desarrollo de la ciudad lo vemos técnicamente y no políticamente en cambio los reguladores son revisados por las asesorías urbanas y las asesorías urbanas dependiendo de la SECPLAN y la SECPLAN siendo de confianza dejó de ser un componente técnico y por lo tanto un componente político, entonces ¿Quién desarrolla los reguladores en este país?, ante las direcciones de obras, hoy, hace 20 o 30 años, las asesorías urbanas aplica las SECPLAN y no las direcciones de obras y que les corresponde a las direcciones de obra: la aplicación del regulador, es decir, nos cortaron las alas, nos metieron en una caja cuadrada y nos dijeron señores ustedes volarán hasta ahí no más y ustedes no tienen ninguna atribución para no aplicar la norma, ninguna atribución para salirse de la norma, ninguna atribución para aplicar criterios cuando la norma sea absurda.

Juan: Esta norma de atribución fue cambiada hace 20 años, habría que analizar la modificación de la ley orgánica constitucional de municipalidades porque hasta algún momento aparecía la asesoría urbana de parte de la DOM y por alguna ley que la modificó, cambia esta figura. El año específico en la fecha, solo la puedes encontrar ahí

Entrevistador: Y lo planificado, antes de que fuera cambiado sus competencias, ¿estaban acorde con lo planificado por la dirección de obras?

Elvio: Los planos reguladores, si bien es cierto, eran de responsabilidad del asesor urbanista, estaba adscrito a la dirección de obras. Acuérdate que los planos reguladores es una iniciativa del municipio en su globalidad, o sea, es cierto, en esa época la dirección de obras tenía más injerencia en opinar, y dar alternativas, pero evidentemente las decisiones al final son del alcalde y del consejo

Armando: Y con los reguladores, el alcalde, el consejo y los reguladores

Elvio: Ahora, nosotros teníamos más participación en el tema de la elaboración de los reguladores, ahora, es cierto, el alcalde actual no ha querido participar en las reuniones de modificación del regulador, pero no somos vinculantes, pero si tengo que reconocer que el alcalde actual nos ha dado la confianza de participar en estas reuniones.

Armando: Y por eso todo lo que te hemos contado, apunta a lo que nosotros hemos propuesto como dirección de obras, que a nosotros nos interesa como dirección de obras, el desarrollo

del borde costero norte, del borde costero sur, de generar espacios residenciales más exclusivos que no sean mezclado con espacios comerciales o industriales, por último, comerciales, pero no industriales y de generar que el puerto y la industria no genere externalidades negativas. Nosotros siempre pensamos en el desarrollo industrial del plan regulador intercomunal hecho en la región de Valparaíso, no en el municipio y dejó una tremenda, enorme zona industrial que permite industrias hasta peligrosas que es la zona ZEU-7, que también está contenida en el plano predial, el plano predial tiene la virtud de reunir todos los reguladores incluyendo el regulador comunal con sus modificaciones posteriores y el regulador intercomunal y ahí pueden ver ustedes una tremenda zona ZEU-7 que permite industrias inofensivas, molestas y peligrosas. Ustedes saben que las industrias tienen 4 clasificaciones: inofensiva, molesta, insalubre o contaminante y peligrosa. Felizmente insalubre o contaminante no está permitido en ninguna parte de la comuna, pero si está permitido inofensiva, molesta y contaminante en toda la zona ZEU-7 en todo el plan regulador intercomunal. Y nosotros como dirección de obras siempre hemos estimado que esa zona es tan grande, que nuestra zona urbana no requiere zona industrial, porque esa zona ZEU-7 está bordeando la comuna, y es lo suficientemente grande para ello, y segundo, de que esta zona ZEU-7 es un anillo que va a impedir el día de mañana que el crecimiento de la ciudad, porque va a tener un cordón industrial y no lo va a permitir, por lo tanto nosotros no estamos de acuerdo tampoco con este plan regulador intercomunal, en el sentido de que ustedes pueden ver predial que es bastante grande la zona ZEU-7 pero ustedes en el predial ven la comuna de San Antonio no más, entonces aquí la zona ZEU-7 sobrepasa la comuna de San Antonio, porque es un plan regulador intercomunal que llega desde San Antonio hasta Algarrobo, solamente deja fuera la comuna de Santo Domingo, por lo tanto esta zona ZEU-7 pasa para la comuna de Cartagena también, y es bastante grande también, si sumamos dos áreas estamos hablando más de como 1000 hectáreas industriales po, entonces que van a impedir el día de mañana el desarrollo de ciudad, cuando la ciudad crezca hacia el oriente, cuando la ciudad ya por 50 o en 100 años más necesite crecer hacia el oriente.

Entrevistador: Me parece bien todo lo que ha expresado usted en esta entrevista, en especial lo de las competencias que había señalado

Armando: En general, en el país, todo los entes técnicos, les quitaron la posibilidad de desarrollar o pensar la ciudad y como que el componente político es la que tiene ese poder y por eso que hay tanta, yo diría, que hay tanta bastante situaciones cismáticas, porque a veces los componentes políticos llevan detrás intereses que no son necesariamente técnicos, si no que por un interés político de que un proyecto salga o por un interés políticos que un proyecto no salga, por lo tanto, esa conjunción de lo técnico y lo político no deja de ser complejo. Pero la organización hace que en definitiva, los componentes técnicos nos encierren en una jaula normativa, y la componente política es la única que al final define cosas que no necesariamente apuntan a lo que uno espera del punto de vista técnico, para que se desarrolle una ciudad.

Entrevistador: Una última pregunta que queríamos hacerle es respecto al mall, respecto a las razones para la construcción del mall y si cree que esto benefició a la ciudad o trajo más externalidades negativas a la ciudad

Armando: Bueno, las razones son simples po, pidieron un permiso y el director de la época la aprobó porque cumplía con la normativa. Respecto a las externalidades, eh, ahí ya tengo que hablarte de forma personal, a mí no me gusta, yo creo que fue el peor lugar, digamos, yo creo que fue el peor lugar y aun así por ahí cerca y el paseo Bellamar y este sector del

mall era parte de mi área de juego de niño, entonces yo tengo una vivencia que el borde costero debiera ser un poco más tranquilo y no un borde costero contaminado como está hoy día, porque uno va a ese paseo Bellamar y esta, bueno, ahora no sé porque estamos en cuarentena, pero antes de la cuarentena veía comercio ambulante, gente tocando su música, gente (...) toda haciendo su negocio y uno cuando quiere ir a un borde costero, es cuando necesita un poco de tranquilidad, de paz, de reflexión, un momento de reflexión, quiere ese espacio y no está po, quiere ese espacio y no está

Entrevistador: ¿Y remodelándolo seguiría eso?

Elvio: Bueno, hay proyecto de remodelación del paseo Bellamar, pero evidentemente hay muchas personas involucradas en eso, porque están los pescadores, está el comercio, está el ambulante, entonces es muy complicado ponerse de acuerdo del punto de vista social, porque hay muchos intereses en un recinto tan pequeño, uno diría, “oye este es un proyecto relativamente simple”. Es un área territorial muy pequeña, pero sin embargo es tan importante, confluyen tantas personas y hay tantos intereses en eso que ponerse d acuerdo es muy difícil, ah, y te voy a mencionar algo en relación con la planificación urbana. La planificación urbana tiene que ser a largo plazo o a mediano, pero el problema es que aquí, entienden la planificación a corto plazo y eso evidentemente para una ciudad no funciona. Y lo otro es que para que las políticas, los diseños, las cosas que se planifiquen desde el punto de vista urbanístico en la ciudad, tiene que partir desde una premisa básica que es que la respeten, y ahí yo vuelve a la situación que señala armando en relación a las tomas, o sea, no hay planificación urbana que resista un resorte en relación al territorio y eso yo creo que al final nos va a impactar y nos puede limitar el desarrollo del territorio

Entrevistador: Muchas gracias por la entrevista y su tiempo

- 4) Transcripción entrevista Manuel Allende, funcionario representante de la empresa portuaria “San Antonio Terminal Internacional” (STI)

Entrevistador: Buenos días, gracias por aceptar la participación en esta entrevista.

Manuel: Yo trabajo hace diez años en STI, trabajo en la parte de operaciones. Somos prácticamente los que administramos la parte operacional de todo el puerto. Aparte de STI, hoy en día el principal puerto de Chile en lo que es transferencia de carga, movimiento de contenedores y bueno, STI, el puerto de San Antonio es uno de los, a veces sexto, séptimo, octavo de los puertos principales de la costa oeste de América, de Sudamérica, o de América Latina por llamarlo de alguna manera...yo como les dije llevo un poco más de diez años...y antes de esto...yo igual...mis inicios fueron ligados al tema portuario y soy hijo de un trabajador portuario que afortunadamente cuando yo era chico me llevaba al puerto. Pude conocer de cerca algunos cambios que ha tenido el puerto, o sea los principales cambios que ha tenido el puerto, que han sido unos cambios tremendamente de lo que era treinta años atrás el puerto... Eso, trabajo en operación, planifico, planificación de lo que es todo el sistema operacional. Y aún también soy estudiante, tengo algunas carreras que no he terminado y sigo estudiando

Entrevistador: Mencionó de la planificación de hace treinta años ¿Cómo era antiguamente, desde que existe esta empresa portuaria? ¿Con qué objetivo se instaló desde un inicio?

Manuel: Ya bueno...el tema como en toda empresa, todo esto va de la mano de la tecnología, y hablemos...no vamos hablar de 100 años atrás obviamente, pero hace dos décadas o tres, o tres décadas el sistema...el puerto...tanto lo que es el registro, el computacional...tanto lo

que es la maquinaria. Todo ha tenido un cambio de lo cual hoy en día ya no existe. Antiguamente lo que era...se trabajaba todo con registro escrito...si yo quería embarcar un contenedor desde un lugar de origen de acá de Chile y enviar al extranjero. Todo este proceso se ocupaban en todo ese proceso...ejemplo diez personas que tenían que hacer diferentes trámites manuales...llevar los documentos a la compañía naviera, llevar un documento al puerto...tenía que haber timbre, tenía que haber digitación manual...tenía que inscribirse, e incluso el contenedor...para saber dónde iba un contenedor, en la parte de afuera del contenedor...en la puerta le pegabas un logotipo de siglas que decía este contenedor va a China, y va al puerto de Shanghái, y todos esos contenedores tú lo agrupabas y después para embarcar ese contenedor...tu...revisabas todas las etiquetas de ese puerto y los embarcabas. Cosa que hoy en día el registro es totalmente por sistema...tu con un numero...el número del contenedor es tu código de barra que tú lo registras en un inventario, y ese inventario...tu al revisar ese contenedor te arroja todos los datos de lo que el contenedor lleva.

Entrevistador: Entonces en resumen es un asunto de tecnología y digitalización.

Manuel: O sea tu antes tenías el puerto y tu decías en tal lado voy a dejar todos estos contenedores, e ibas con un cuaderno y anotabas que en ese lado estaban los contenedores y en otro lado anotabas otros contenedores. La máquina no sabía lo que embarcaba, la máquina simplemente le hacía caso a la persona. Por llamarlo de alguna manera este registro...esta carta y la máquina embarcaba estos contenedores. Hoy en día por ejemplo las máquinas tienen computadores a bordo que lo... el mismo operador le aparecen los datos de los contenedores e incluso tiene GPS por donde deben moverse las máquinas para poder...todo este tema hacerlo más rápido, más eficiente, más moderno, así como opera hoy en día la tecnología, es una de las principales herramientas que tienen los puertos a nivel mundial. San Antonio es un puerto que si bien es cierto es el séptimo de Sudamérica tiene tecnología mundial.

Entrevistador: En este sentido la empresa portuaria tal vez necesita expandirse más en el puerto de San Antonio. En cuanto ustedes STI ¿están bien con el espacio?

Manuel: Ya...al tema del espacio...lo que son los puertos de Chile y el mundo. Uno de los recurso que necesita un puerto. El puerto yo lo defino como una gran bodega y tú sabes que una bodega... tus espacios son limitados y tienes economizar tus espacios para poder almacenar tus cargas de la mejor manera posible. Hace quince años atrás tu ocupabas el diez por ciento o el veinte por ciento de lo que es el espacio del puerto STI hoy en día. STI cuenta con 32 hectáreas, hace diez años atrás, quince o veinte años atrás tu ocupabas el quince o veinte por ciento de lo que es el puerto. Hoy en día estamos llegando a ocupar casi el ochenta por ciento de lo que es el espacio... en los días de peak estamos alcanzando hasta el ochenta por ciento de lo que es la ocupación del suelo disponible para acopio de contenedores. Y esta ocupación para nosotros...es prácticamente quedarnos sin espacio, porque ese quince por ciento don espacios que están reservados para contenedores que tienen cantidad, o que tienen que descargar. Para nosotros una medida correcta de funcionamiento es hasta un sesenta y cinco por ciento de ocupación, así que un ochenta por ciento, ya es demasiado...demasiado...y lamentablemente en este minuto el puerto STI no tiene donde más sacar espacio, no tiene donde expandirse y es ahí donde entramos nosotros... a poder planificar de la mejor manera posible estos espacios, la demanda de contenedores estos últimos años ha aumentado mucho, quintuplicando lo que era veinte años atrás. Y sigue aumentando y va seguir aumentando. Cada día son más cargas. Por ejemplo antes se embarcaban directamente a un buque como son las cargas a granel, de frutas...antes, antiguamente existían los barcos fonderos que embarcaban directamente los palé, la carga palizada a la bodega de un buque. Hoy en día esa carga palizada por tema de costos, por tema de...economizar... transporte, faenas...procesos, todo se llevó directamente a un

contenedor, y todos esos contenedores se acopian en el puerto, y obviamente son partes del porcentaje de ocupación que tenemos hoy en día.

Entrevistador: Entonces en ese sentido ¿Que tienen pensado para solucionar ese problema de la necesidad de espacio? Por eso ¿El proyecto del Mega-puerto?

Manuel: a ver...no...no...acá hay que separar algunas cosas, y aclarar unos puntos. Que es que hace veinte años el puerto, los puertos eran públicos. STI empezó sus actividades en el año 1999 en San Antonio, y fue uno de los primeros puertos concesionados de Chile. Antiguamente todos los puertos eran del Estado, los administraban el Estado pero la necesidad de mejorar el...los procesos, la necesidad de inversión. Estos puertos se fueron licitando y San Antonio Terminal Internacional...no sé si ustedes saben que es una firma de SSA Marine, una firma norteamericana, y SAAM se fusionaron y adquirieron la...este puerto...este espacio arrendado al Estado y empezaron a funcionar. Después vinieron otros puertos en el norte y sur de Chile, y hoy en día San Antonio hace más o menos seis años atrás entregó la otra parte estatal que quedaba, que es Puerto Central. Que es un puerto que opera de forma similar a lo que es STI...pero está...como se puede decir... aún en pañales... tiene una proyección buena...ha hecho una inversión bastante grande... el mayor movimiento de carga, setenta o setenta y cinco por ciento de la carga la mueve STI. Estos puertos se fueron entregando y...con el compromiso obviamente que las inversiones le van dando plazo a las empresas para que puedan seguir operando...en este caso STI ha prolongado con las inversiones que ha hecho, con que STI amplió el muelle 1, el muelle 3, ambos puertos...ambos muelles los ampliaron, hicieron un sitio de atraque nuevo. Son inversiones de muchos, muchos millones de dólares. Y esto le ha significado que pueda ir extendiendo su años de...arriendo, de concesión. En este caso STI tiene una concesión hasta el año 2025. Se acabaría la empresa, pero hay unos proyectos, debido a las inversiones, y debido a los...temas de contrato... pueden extender hasta el 2030. Porque en un principio STI era hasta el 2020, pero con el muelle que hicieron lo extendieron hasta el 2025. Y ahora es probable que lo hagan hasta el 2030. En este sentido, temas de expansión de suelo no hay posibilidades. Se han hecho estudios pero no hay posibilidades, porque el espacio pactado para entregar a STI, a la concesión son las 31, 32 hectáreas, no hay más espacio. Lo que hacemos nosotros es tratar de ir nosotros...optimizando internamente como empresa los espacios, se han dado caso que antiguamente por ejemplo era una bodega, esa bodega ya no se ocupa, lo echamos abajo y lo ocupamos como espacio. Diferente yardas, yardas son las áreas de acopio de contenedores, las hemos ido modificando para tener más espacio. Ahora se han adquirido estas grúas RTG, que son unas grúas que están en el patio grande. Pueden acopiar hasta seis de alto, y así vamos ideando diferentes procesos, técnicas para poder optimizar mayormente el espacio que tenemos. Ahora ustedes me mencionan del mega-puerto. El mega-puerto es una necesidad país, una necesidad del Estado, una necesidad del país para la exportación e importación de carga. ¿Qué sucede? Los puertos, yo les mencioné que teníamos un ochenta por ciento de ocupación, el peak que hemos llegado. Eso quiere decir que en cinco, seis, siete años atrás el puerto no va poder operar de manera adecuada, en diez años más el puerto va estar saturar. Y esto obviamente va afectar la...va afectar los temas comerciales del país, lo que es exportación e importación, va a ser un poco más lento el tema. A lo cual la necesidad del Estado determinó que Chile necesitaba un mega-puerto, un puerto a gran a escala que fuera capaz de moverse seis millones de contenedores al año, hoy en día nuestro puerto mueve un millón y medio de contenedores al año. Pero...y es el principal puerto del país, el que más mueve carga, seguido por Valparaíso, que ha llegado a mover...este año...el año pasado creo que movió 980.000 contenedores, o un millón de contenedores. San Antonio en sí mueve un millón y medio, y este puerto pretende mover seis millones de contenedores al año. Lo cual es una cifra bastante alta, se acerca al puerto

top one, número uno de movimiento de contenedores de Sudamérica, entonces este puerto lo hace el Estado, y tiene que entregarlo su concesión a una nueva empresa, a una nueva firma o holding. Para que esa empresa lo opere, no tiene que ver STI. Y en este sentido por temas de legislación chilena STI o la firma de SAAM no puede entrar a negociar un sitio de esa concesión, por un tema de políticas...de ley de concesiones. Entonces acá tiene que venir nuevos capitales, otras firmas, Mediterranean Shipping Company, Lippi Works, pero esta ya se adjudicó acá también...tampoco pueden entrar a la carrera de la concesión porque también tienen acá por no sé cuántos años el Puerto Central. Y ese puerto viene a cubrir las necesidades del país, no las necesidades de nuestra empresa, sino que las necesidades del país. Esa es la misión del puerto a gran escala.

Entrevistador: si el proyecto del mega-puerto, en lo que respecta a STI como tal, entonces...

Manuel: En este caso lo más probable que el mega-puerto lo entre operar una de las principales compañías navieras de Chile, o sea, perdón, del mundo. Las principales compañías navieras del mundo meten sus capitales...se cambian el nombre...con otra razón social...tu sabes que las empresas tienen muchos giros y...esa empresa secundaria comienza a operar ese puerto, lo más probable es que sea así.

Entrevistados: Y esta expansión del puerto, como una necesidad país ¿Puede traer beneficios a la ciudad de San Antonio?

Manuel: Bueno, acá el puerto, lo que es el puerto tiene muchas críticas por parte de la población, ya que el puerto paga una patente de una empresa que no es más de \$70.000 al menos, podría ser, no manejo muy bien el monto porque ese es un tema netamente de patentes, de la patente empresa que paga STI, pero no es mucho lo que paga de patente, o sea cómo dicen...la gente dice que las utilidades del puerto a la ciudad. A los dineros que gana son nada. Porque el impuesto que paga la empresa se lo paga al Estado. No sé si me entiendes eso...los impuestos de las ganancias son tributables al Estado...y lo que paga la empresa a la ciudad es una patente que no es mucho...es poco. Pero...yo acá tengo mi punto de vista personal y lo que he visto durante el tiempo...la empresa hoy en día, STI no está ajeno a esto, tiene una responsabilidad social bastante grande, que...no sé, apoyar hogares de niños, apoyar casas de acogidas, apoyar internados...alguna actividad social, STI está presente apoyando y prestando ayuda en lo que se necesite. Además el empleo que da STI son más de 1200 empleos directos...directos...y deben ser más de tres mil o cuatro mil empleos indirectos que aporta a la población en tema portuario. O sea STI tiene tres empresas dentro de esta misma firma que acá en San Antonio, son muellaje STI y muellaje del Maipo, entre estas tres empresas deben dar más de 1200 empleados directos, y a esto hay que sumarle todas las agencias de aduana, todos los transportes, todos los proveedores que se benefician de esto. Acá la empresa tiene muchos proveedores, todos los transportistas son un sin número de empleos que aporta el tema portuario a la comuna.

Con respecto al mega-puerto...para complementar la respuesta. Con respecto al mega-puerto, hay que tener conciencia de que hay un tema de impacto ambiental. Dónde está el proyecto del mega-puerto, hay dos humedales. Los "Ojos de mar" que se llaman, que son dos humedales, que son considerados santuarios y este mega-puerto vendría alterar estos dos humedales. Por lo menos uno de los dos humedales que están juntos, entonces...ha habido mucha polémica por el tema... porque...la verdad no sé cómo lo están, no sé cómo lo van abordar, el Estado en este sentido...este tema de los humedales. Hay bastantes aves protegidas en el lugar, y... siendo honesto se ven bastante afectadas por el tema del mega-puerto, bastante, bastante afectadas. Ahora si hablamos de lo que es beneficio social, obviamente esta va ser una inversión que va generar una cantidad de empleos tremenda, ya sea en su construcción, y ya sea en su funcionamiento. Va aportar muchos, muchos, muchos empleos. Es una obra que va demorar, sus etapas va demorar diez años en construirse. Este

mega-puerto va demorar diez años en construirse, ya que son tres etapas. La primera etapa hasta el 2025, la segunda etapa hasta el 2030, y me parece que me quedé corto de años, me parecen que son más de diez años, y una tercera etapa es construcción que son los frentes de atraque sur, como se podría decir...

Entrevistador: Ahora, volviendo al inicio, hace 20 o 30 años con STI, en general con las tres empresas portuarias que están en la ciudad, el asunto del acceso al borde costero ¿Como ustedes han podido “garantizar” el acceso al borde costero en San Antonio? Por ejemplo, como en la playa de Lollole

Manuel: Miren, acá hay un tema, primero que todo definamos lo que es puerto, yo les decía delante que el puerto es un lugar de transferencia de carga, eso es el puerto, es un sitio, una geografía donde se transfiere carga, entonces este puerto, lo que es el borde costero, nosotros tenemos borde costero, lo que es el paseo Bellamar, lo que es la ruta a Cartagena y que hoy en día, hoy mismo el puerto se encuentra más menos hace un mes trabajando, empezó la construcción de lo que es el borde costero como paseo peatonal en San Antonio

Entrevistador: ¿Desde donde abarca eso?

Manuel: Esto abarca, el paseo Bellamar hacia Cartagena, hacia donde están las nuevas oficinas de Empresa Portuaria de San Antonio en el sector de Pelancura se llama, es más menos 1 km y medio de peatonal. Con respecto a la playa de Lollole, lamentablemente con el proyecto de megapuerto esta playa estaría desapareciendo, estaría desapareciendo por con lo que se ve, con lo que ha informado hoy en día la Empresa Portuaria de San Antonio, en los planos y los videos que se divulgan, la playa estaría prácticamente desapareciendo.

Entrevistador: ¿Y los humedales, sabe si estaría en riesgo?

Manuel: En los planos, se aprecia uno de los dos desapareciendo y obviamente, el segundo que queda, lo estudios dicen que uno de los dos humedales está muerto, esos son los estudios del gobierno, que uno de los dos humedales está muerto y el que queda se vería muy afectado, obviamente imagínate tú, un puerto con miles de camiones diarios transitando, pegado a una reserva natural, es muy raro que aves van a estar en ese lugar, en esa reserva. Pero todo esto aún está sujeto a algunos estudios, aún no es lo definitivo, yo pienso, yo pienso que algo se puede hacer y a lo mejor Chile puede tomar el ejemplo de algunos puertos europeos que han sabido acomodar y poder acomodar los temas naturales, los temas culturales, los temas patrimoniales y hacerlos convivir con un puerto, en Europa se ha dado, hay algunos presidentes de algunos puertos que pueden convivir perfectamente. Yo pienso que en Chile también se podría hacer y se podría lograr, obviamente yo soy portuario y yo tengo que reconocer: el puerto es necesario para todos, hay gente que dice que no se beneficia del puerto, pero lamentablemente, todo lo que tenemos, es gracias a un puerto, o sea, todo lo que tenemos en la casa, todo lo que ocupamos entró por un puerto, o sea, si yo digo que el puerto no me sirve, no puedo estar ocupando un teléfono que entró por un puerto, es una necesidad de un país tener un buen acceso al país, una buena salida y una buena entrada

Entrevistador: Entendemos el acceso que pueda ser complicado en el futuro, pero actualmente también es complicado, por ejemplo, llegar a la playa de Lollole; ¿tiene alguna opinión el puerto?, porque allí pasan los camiones que se dirigen al mismo puerto ¿o esto es un asunto de la municipalidad?

Manuel: Bueno, acá hay una responsabilidad compartida, si bien es cierto, todo el borde costero es la administración de lo que es la empresa portuaria de San Antonio, la empresa portuaria de San Antonio es la administración pública de lo que es los puertos; son los dueños del puerto por parte del estado. Como bien dices tú, acceder a la playa de Llolleo hoy en día es muy difícil, porque está lleno de camiones, está lleno de controles y es muy complicado, hay un acceso que se llama Avenida la playa”, que es una playa de tierra, o sea perdón, es una calle de tierra, llena de hoyos que es muy difícil para un vehículo para ingresar por ahí, pero en este sentido, hay una responsabilidad municipal; que esa calle este como este no es responsabilidad del puerto, es responsabilidad de la municipalidad, pues los vecinos de esa calle han luchado por muchos años por tener una calle pavimentada, ¿por qué no se ha logrado?, lo desconozco, pero en este sentido, los accesos a la playa de Llolleo no están cerrados, están habilitados, es complicado llegar que es diferente. Acá hay una responsabilidad compartida de lo que es el municipio, que tampoco ha creado los accesos pertinentes para poder acceder a la playa de Llolleo. Es difícil como les mencionaba ya que hay que pasar por uno de los principales accesos de camiones del puerto, pero estos accesos no están bloqueados, se puede acceder, lo que es complicado es la geografía de estos caminos es que están en muy mal estado ¿por qué?, porque como les mencionaba anteriormente, acá hay un tema municipal del cual no se puede hacer cargo el puerto

Entrevistador: ¿Municipal netamente?

Manuel: Claro

Entrevistador: Y en este contexto de lo que me está planteando, ¿Cuál es la visión que tienen ustedes respecto a la ley del uso del borde costero chileno?

Manuel: ¿La visión como empresa me dices tú?

Entrevistador: Si, o si es que tienen una formal ustedes

Manuel: Mira, nosotros tenemos políticas de empresa, tenemos nuestra visión y nuestra misión y tenemos una identificación de la ISO 14001 que es netamente cuidar el medio ambiente. La gente acá piensa que el puerto contamina; yo pienso que la contaminación que tenemos nosotros es una contaminación visual más que una contaminación en sí de productos y residuos. Nosotros como política, no tenemos ningún residuo que se arroja acá en San Antonio, no contaminamos en nada lo que es el borde costero, absolutamente en nada ya que los barcos hacen retiro de sus materiales emm no tenemos empresas que transfieran productos peligrosos a barcos como por ejemplo en el caso de ventanas que constantemente se está contaminando el suelo, la playa, el agua; acá todos los residuos que ocupan nuestra maquinaria se van a tratamiento, y por lo tanto, nosotros, todo el borde costero te puedo asegurar que totalmente lo protegemos, lo cuidamos y no contaminamos (...) con respecto al uso del suelo, yo te puedo decir de manera personal, de pensar, eh como te decía anteriormente, pienso que se puede hacer algo mejor, pienso que se puede convivir; tenemos todo para hacer convivir de la mejor manera posible todo lo que es nuestro temas naturales, con lo que es el puerto hoy en día, se puede hacer y pienso que es un tema solamente de voluntades empresariales y del estado

Entrevistador: Perfecto, otra consulta queríamos preguntarle respecto a la remodelación del paseo Bellamar, cuando se remodeló y la construcción del mall: ¿Benefició a la economía local?

Manuel: El tema del mall, eh, San Antonio por mucho tiempo, fue una ciudad donde las autoridades locales no permitían que entraran nuevas empresas de comercio grande, empresas de retail. Esto de alguna manera igual perjudica a la gente, por un tema de que tienen pocas opciones donde comprar, tiene precio elevados y de alguna manera lo perjudicaba. Con el tiempo, este mall, finalmente pudo quedarse acá en San Antonio, pero siendo honesto, en una ubicación bastante mala, una ubicación muy muy mala, quizás en ese tiempo cuando el mall se vino a instalar a San Antonio, un poco la ignorancia, falta de redes sociales (...) hoy día las redes sociales pueden mucho, eh, podría haber tenido una ubicación mejor y haber tenido un impacto ambiental menor a lo que es hoy en día, porque hoy en día es la barrera que tapa toda la visual de lo que es San Antonio hacia el mar, lo que mucha gente reclama. Ahora en temas económicos, este casino, o sea perdón, este hotel, casino y mall da trabajo a muchas personas, muchas personas hoy en día se benefician del tema de este mall, casino y hotel; no te podría dar un número porque no manejo exactamente lo que es los puestos de trabajo de este lugar, pero si deben ser más de 1000 puestos de trabajo y además tiene un casino, que este casino si aporta al municipio, aporta sus buenos millones al municipio. De lo que recaudan tu sabes que por ley de casino tienen que aportar a los municipios. En ese sentido yo creo que es beneficioso, ha sido beneficioso para la ciudad, fuera del impacto visual que crea este mall, no tiene mayores complicaciones, además que cuenta con un hotel, que es un poco mejor la categoría que tiene este hotel de lo que hay acá en San Antonio. San Antonio tiene muy pocas ofertas de hotel, entonces podemos ofrecer algo mejor. La ubicación es el problema. La ubicación es mala y ha afectado mucho lo que es el entorno de la ciudad de San Antonio. Ahora con respecto a la remodelación del borde costero, el paseo Bellamar es algo que se hizo más o menos hace 25 años, más o menos. 25 años que empezó el proyecto de remodelación del paseo Bellamar y también ha tenido mucho (...) no ha estado exento de polémica este tema, ya que nosotros teníamos antes un paseo Bellamar que tenía muchas flores, muchos árboles; una especie de parque, como hay en muchas partes en las principales costaneras del mundo, un parque. Hoy en día el paseo Bellamar es solamente cemento, baldosas, fierro, lo cual honestamente no es muy agradable a la visual del ojo humano, no es muy agradable ver tanto cemento y ver tan pocos árboles. Es lindo en el sentido de que está limpio, es una edificación arquitectónica, se ve que hay algo que fue planeado, pero le falta por mejorar, le faltan árboles, le faltan, no sé, cosas más naturales; quitar un poco lo que es el cemento de esa peatonal.

También hay un tema que no me han preguntado y es tremendamente importante en lo que es el borde costero de San Antonio, son dos cosas, que tienen que considerar que son muy importantes: Uno, que en San Antonio hay muelles de pescadores, los cuales están en la ribera del río Maipo, que se van a ver tremendamente afectados con el tema del mega puerto, y lo segundo es la caleta principal de pescadores “Pacheco Altamirano” que está en San Antonio, que son parte de este borde costero y que también afectan un poco lo que es este borde costero para lo que es el tránsito de la gente y otro punto, es el puerto Panul y el muelle “Policarpo Toro” que es donde llegan las sustancias químicas. Este puerto Panul, está al otro extremo de San Antonio, al extremo norte, lo cual obliga al tránsito constante de camiones por el centro de San Antonio, camiones de carga grande por el centro de San Antonio, y además emm desde mi punto de vista, ese puerto si podría tener una modificación, creo que está en estudio, ya que también afecta un tránsito normal de lo que podría ser un buen paseo recreativo para la gente de San Antonio. Y aparte que hay sustancias químicas almacenadas a 100 metros de las casas

Entrevistador: Nos habían dicho que la zona que tiene el puerto Panul de borde costero iba a salir, entregándosela a la municipalidad para que se haga un paseo completo hasta Cartagena, pero eso es ya como en un plazo de 10 años

Manuel: El tema es que lleva muchos años saliendo y no sale y lo otro, la administración de esto pasa directamente al puerto, el puerto es el dueño del paseo, lo que es la empresa portuaria de San Antonio, ellos son dueños del paseo Bellamar, son dueños de Panul, son dueños del camino a Cartagena, son dueños de todo el borde costero. Toda la administración del borde costero es Empresa Portuaria de San Antonio, son los responsables y los que tienen que velar por este tema