

Expertos debaten por los retos que plantea toma de S. Antonio para el acceso norte al puerto

ECONOMÍA. Aunque todo el desarrollo previsto para el Puerto Exterior se enfoca hacia el sur, subrayan que debe existir una alternativa.

Claudio Ramírez

cramirez@mercuriovalpo.cl

La toma de San Antonio, que comprende cerca de 250 hectáreas y que alberga a cerca de 10 mil personas, no sólo plantea la lógica problemática habitacional con todas las particularidades que tiene el asentamiento, sino que además abre el debate respecto al impacto que podría tener en el desarrollo del puerto que hacia el 2036 pretende contar con una infraestructura de primer orden mundial, en el marco de una inversión total de US\$ 4.000 millones.

Si bien la actividad portuaria actual y el futuro desarrollo del puerto, que incluye el proyecto de ferrocarril y mejora de vías, está orientado hacia el sur, expertos subrayan que también se requiere contar con una alternativa hacia el norte, que es donde se ubica el asentamiento.

De hecho, el MOP cuenta con una iniciativa. Este medio consultó respecto al estado de la misma, no obteniendo respuesta hasta el cierre de la presente edición.

El académico de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Alberto Texido, subrayó lo importante que son las vías de acceso para un puerto. "Lo que está ocurriendo está poniendo en juego gran parte de los procesos de planificación y de lo que se puede entender como los vínculos que el puerto requiere para su operación, que tiene componentes marítimos para lo que implica la llegada de embarcaciones, pero también que están enlazados a nodos de intercambio modal", dijo.

RESGUARDAR ACCESOS

El también miembro del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) subrayó que el acceso vial y ferroviario propuesto, en la zona sur, no tienen implicancia con la ubicación de la toma; sin embargo, deben contar igualmente con



AGENCIA UNO

EXPERTOS SEÑALAN QUE SE DEBEN RESGUARDAR ZONAS CLAVE PARA EL ACCESO AL PUERTO.

"Habría que plantear que cualquier acción vinculada a la actividad portuaria debería resguardar las vías de acceso".

Alberto Texido
Académico FAU U. de Chile

"El Estado tiene que garantizar un proyecto que a 2036 no se encuentre con tomas ilegales, sin planificación".

Leopoldo Santibáñez
Académico PUCV

"No se pueden escudar en el argumento de que todo saldrá por el sur, porque siempre hay que contar con una alternativa".

Javier León
Secretario ejecutivo Corelog

el resguardo de su faja. "Debe ser parte del cuidado que el actual puerto y el futuro requieren", apuntó.

En cuanto al acceso norte,

donde sí existe la problemática, apuntó que "si en la discusión sobre la toma hay algún cruce respecto a un trazado que sea planteado para resolver alguna accesibilidad futura del puerto, esta debería ser viabilizada para que la solución planteada respecto a la toma incorpore esta variable".

Agregó que "la problemática del acceso norte es una discusión sobre descongestión y que está menos conectado a estos sistemas que el Puerto Exterior requiere. Sin embargo, habría que plantear que cualquier acción vinculada a la actividad portuaria debería resguardar las vías de acceso".

El académico de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV, Leopoldo Santibáñez, señaló que en el caso del Puerto Exterior de San Antonio, planificado hacia el 2036, pueden estrangular el flujo o el crecimiento potencial que tiene el desarrollo del puerto.

"Para que se desarrolle un puerto no sólo se necesitan grúas, muelles o frentes de atraque, sino que también debe tener una plataforma logística e intermodal capaz de soportar el crecimiento que va teniendo el comercio exterior de Chile a través de los puertos", dijo. Subrayó que los corredores

logísticos son importantes y que, en esa línea, "el Estado tiene que poder garantizar un proyecto futuro que al año 2036 no se esté encontrando con tomas ilegales, sin planificación. (...) El derecho a la vivienda, que debe ser garantizado por otros ministerios, no puede interferir con el crecimiento del país".

El secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico (Corelog), Javier León, señaló que se debe garantizar el acceso a los puertos por la importancia estratégica que esto tiene, con una ley que al mismo tiempo no perjudique a la ciudadanía.

"Si los puertos no tienen buenos accesos, no atraen inversiones. Por eso ello debe garantizarse. No se pueden escudar en el argumento de que todo saldrá por el sur, porque siempre hay que contar con una alternativa. Las autoridades no se pueden poner vendas en los ojos", comentó el personero.

En esa línea, observó que al mismo tiempo es importante que exista un resguardo para evitar las tomas de los terrenos también en el acceso sur. "Por eso es importante que las autoridades locales y regionales planifiquen bien", concluyó.