

Puerto Gran Escala en San Antonio: ¿efectivo desarrollo o tsunami?

Jorge Inostroza Sánchez
Director Ejecutivo Ingeniería & Movilidad
Socio Principal Gestión y Desarrollo Empresarial Ltda.
Octubre 2020

“El Puerto Exterior (PGE) en San Antonio será un efectivo aporte al desarrollo industrial, urbanístico, para las personas y las comunidades o será simplemente un tsunami de tráfico de camiones, de uso indiscriminado del suelo, de negocios inmobiliarios y en definitiva una involución en la calidad de vida de las personas. Para contestar, parece indispensable revisar la institucionalidad que llevará adelante esta mega inversión. En suma, ¿quién es el PMO del proyecto desde el Estado?”.

Puerto Gran Escala en San Antonio: ¿efectivo desarrollo o tsunami?

Hace unos días asistí, vía internet como ya es natural, a un encuentro sobre el Puerto de Gran Escala de San Antonio, ahora llamado Puerto Exterior, evento organizado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), organismo que fomenta la discusión y análisis de las obras de infraestructura y que está ligado a la Cámara Chilena de la Construcción, al gremio de Concesionarios de Obras Públicas (carreteras), entre otros.

Datos

El puerto de San Antonio, durante el año 2019, transfirió 22,6 millones de toneladas. Se espera que el puerto supere los 100 millones de toneladas-año. Estamos entonces en presencia de un mega proyecto, con múltiples efectos y consecuencias.

A continuación, transcribo datos de la presentación efectuada por los Ejecutivos del Puerto en el encuentro ya señalado:

“Los puertos son un elemento clave de competitividad y productividad para el desarrollo económico de un país, asegurando el comercio internacional y garantizando la llegada de diversos e importantes productos a Chile. Un 38% del PIB se genera de las exportaciones.

A nivel país, Puerto Exterior asegurará el comercio nacional en el largo plazo, enfrentando a tiempo la demanda de nueva infraestructura y aumentando la competitividad comercial del país a nivel internacional”.

- Inversión total: MMUSD 3.500
- Puesto de trabajo: 2.200 empleos directos
- Capacidad de atención de naves: 8 portacontenedores clase E
- Capacidad total: 6.000.000 de TEUs anuales (140 millones de tons aprox.)
- 2 frentes de atraque de 2.730 metros
- Rutas de Conexión: Ruta 78-G86; G904 y un corredor ferroviario
- Trafico esperado:
 - Ruta G904: 155 camiones/hora sentido
 - Ruta G86: 45 camiones/hora/sentido
 - Trenes: 9 trenes día
- Puesta en marcha: Primera fase año 2030
 - Estudios y actividades efectuadas desde 2009 a la fecha: Ingeniería de Factibilidad - Ingeniería Básica - Ingeniería de Detalles de Obras de Abrigo - Modelado Físico a Escala Reducida (HRW-INH) - Línea Base Ambiental - Estudio de Impacto Ambiental - Modelo de Negocios - Estudios de Terreno.
 - Ingreso al SEIA si bien ya se efectuó, la tramitación como tal se iniciaría antes de fines del 2020.
 - Mitigaciones y Compensaciones ambientales
 - El proyecto interviene el humedal del rio Maipo, el que sería trasladado con la creación de un nuevo cuerpo de agua y la generación de un nuevo hábitat para la fauna.
 - Un paseo en la ribera oeste- El Sauce
 - Paseo en la rivera del molo

Luego de la presentación de los datos señalados, un Ejecutivo de EFE presentó el plan de desarrollo ferroviario que acompañaría a este gran proyecto. Básicamente indicó un plan gradual que iría aumentando la capacidad de transporte desde el actual terminal Barrancas hasta llegar a servir al nuevo puerto exterior, operando ya en régimen.

No se efectuaron precisiones en cuanto a, por ejemplo, las inversiones en las vías (2 vías), en la capacidad de toneladas por eje de las vías y puentes, en las alturas de túneles, pasos y otros para el double stacking, en el largo de los desvíos de 600 mts a 1.200 mts, etc. etc.

Como se aprecia en la imagen, el Puerto Exterior sera una obra monumental, de un muy alto impacto en la ciudad, en sus habitantes y tambien en las ciudades por donde se desarrollen las vias de alimentacion, incluso en el punto de conexión con la RM.

- Si por la ruta G-904 circularan 155 camiones/hora/sentido, es decir un camion cada 23 segundos, es “un muro de camiones”, ¿Cuáles son las inversiones, proyectos y medidas para asegurar la conectividad de las personas y comunidades?.
- Los 9 trenes-día considerados señalados en el proyecto, ¿Son trenes de 1.200 metros, double stacking, de 4.000 a 5.000 tons?, y por tanto ¿se tienen consideradas las inversiones en una vía doble, en 30 toneladas por eje, en 7 metros de altura libre el todos los pasos y túneles? ¿Cómo se resuelve su paso por las ciudades intermedias?
- Con 6 millones de TEUs, ¿Cuántos son los Centros de Intercambio Modal en la RM? ¿Uno en el norte (Los Andes y Valpo) y otro en el centro-sur (San Antonio-Rancagua)? ¿Se ha

estimado el impacto de la distribución, de la “última milla” en las calles y el tráfico de Santiago?, ¿Se considera una “torre de control y gestión de tráfico?”
- Por otra parte, ¿Existe información confiable sobre cuáles son los efectivos generadores de carga y su proyección de crecimiento? Fundamental para no construir un “elefante blanco”.

No todo lo que brilla es puerto: efectos ignorados del megapuerto en San Antonio.

(Artículo publicado por la Corporación para el Desarrollo de las Ciencias Ambientales (Codeciam) de N. Inostroza – K. Pino (mayo 2018) se abordan los efectos sobre el territorio y la ciudadanía. Se citan algunos párrafos).

Megapuerto y Metropolización: miles de nuevos habitantes requiriendo suelo urbano... ¿Existe planificación territorial?

Un efecto inevitable que tendrá el desarrollo del proyecto y construcción de esta inmensa obra de infraestructura, será la llegada de miles de habitantes a la provincia en busca de trabajo en torno al puerto. Ante este panorama: ¿Tenemos planificación urbana en este territorio? ¿Dónde se recibirá a todas esas personas? ¿Está la ciudad preparada para recibir esta nueva población? ¿Existe suelo urbano suficiente como para acoger estos nuevos usos?

Para responder estas preguntas, es necesario señalar que la comuna de San Antonio, con el actual puerto emplazado en el centro de la ciudad, tiene muy poco espacio, por no decir nada, de suelo para su uso urbano: el centro de la ciudad está invadido por la exigente cadena de producción que requiere la industria portuaria; es así como un creciente flujo de camiones, incontables containers y calles con hoyos son habituales dentro del actual imaginario de esta ciudad, la cual expulsó a los habitantes del centro, exiliando a pobladores hacia los cerros, ampliando las distancias a equipamientos y servicios, y disminuyendo la disponibilidad de suelo urbano para el uso residencial. Nos encontramos entonces frente a una ciudad ocupada por una industria que se apropió no solo del centro, si no, también del borde costero, destruyendo playas, taponeando esteros, aniquilando el paisaje natural, dibujando en su lugar un paisaje donde containers, grúas y malls, ocultan el horizonte...

Además, la provincia presenta evidentes síntomas de metropolización, esta explosión de urbanidad es catalizada por desarrolladores inmobiliarios y vías de acceso interurbano, considerado un territorio de expansión de las ciudades metropolitanas de Santiago y Valparaíso, posicionándose sobre antiguos espacios rurales, destruyendo su naturaleza e identidad, siempre en nombre del “progreso”.

Comentarios

- Antes de todo, a la vista quedan las grandes complejidades del mega proyecto y por supuesto la falta de información.
- En una mirada macro, ¿se ha relacionado la macro zona centro con la macro zona sur? En la VIII región existen 3 puertos que, en su conjunto, transfieren cerca de 34 millones de toneladas-año y su zona de influencia podría considerarse desde Talca a Puerto Montt. ¿Resulta razonable entonces conectarlas (cabotaje y ferroviaria) para una oferta distributiva, con menores riesgos?
- ¿Quién o qué institución está observando y coordinando los efectos del Puerto Exterior en San Antonio, en su urbanismo, en el uso del territorio, en las personas como se señala en el artículo de la Codeciam?

- ¿Quién o qué institución está planificando los efectos en la RM, los CIM y la gestión del tráfico de camiones en la distribución?

De lo expresado, habida cuenta que probablemente no se dispone de toda la información del proyecto y sus efectos, el puerto exterior será un efectivo aporte al desarrollo industrial, urbanístico, para las personas y las comunidades o será simplemente un tsunami de tráfico de camiones, de uso indiscriminado del suelo, de negocios inmobiliarios y en definitiva una involución en la calidad de vida de las personas. Para contestar, parece indispensable revisar la institucionalidad que llevará adelante esta mega inversión. **En suma, ¿quién es el PMO del proyecto desde el Estado?**

Jorge Inostroza Sánchez
Director Ejecutivo Ingeniería & Movilidad
Socio Principal Gestión y Desarrollo Empresarial Ltda.
Octubre 2020