



## PLATAFORMA LOGISTICA DEL BIO BIO, LA GLOBALIZACION DEL ESPACIO URBANO

Sergio Baeriswyl Rada<sup>1</sup>

### Lo global

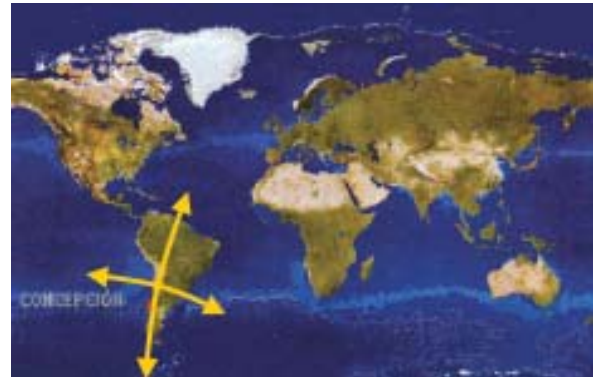
La velocidad de cambio del mundo contemporáneo no solo está afectando nuestro entorno económico, cultural y laboral, también lo está haciendo de manera profunda en el mundo de las ideas y de los conceptos, es decir, en la esfera del conocimiento y los múltiples paradigmas que han abrigado por años nuestra forma de vida y de organizar la ocupación de los territorios.

Los cambios en la tecnología de la información, producción y comunicación son sorprendentes y han transformado de manera notable la relación entre espacio y tiempo. Con ello la fricción que por siglos ejerció la geografía en las leyes de las relaciones territoriales y sobre las comunicaciones, pasó a un segundo plano de importancia. En efecto, el factor de localización en el territorio, es hoy en día una variable relativa y no condicional, cuando se trata de intercambiar a bienes de consumo, de información o simplemente cuando se trata de establecer un vínculo con el mundo global.

Este nuevo escenario de relaciones deja a nuestro territorio nacional y regional en condiciones muy distintas de integración al mundo, sobre todo cuando pensamos que Chile ha visto a lo largo de su historia, condicionada su inserción internacional por la lejanía a los grandes mercados, obligándolo a intercambiar un pequeño nicho de productos y servicios donde cuenta con cierta exclusividad y competitividad relativa.

Es por ello que estos cambios globales, que generan una nueva geografía, presentan una oportunidad única y ventajosa para nuestro territorio, sobre todo cuando confirmamos que Chile ha basado su estrategia de desarrollo en una economía de mercado abierta al exterior, que hace del intercambio de productos y bienes el motor principal de su dinámica de desarrollo económico.

En este ámbito, ciertamente las comunicaciones y el transporte protagonizarán un rol preponderante, en el cual se sustentará la dinámica de intercambio, y que pasará a ser una variable de extraordinaria importancia en la planificación del territorio, asociado a los grandes cambios tecnológicos en los sistemas de comunicación, entiéndase; transporte, terminales, tránsito, vialidad e informática entre otros, que determinarán las relaciones de las ciudades con sus espacios urbanos y de estos con su entorno.



*Chile y la nueva cartografía de la globalización.*

### La logística

Un nuevo término a incorporar en la planificación es por cierto la logística. Hablamos de logística como: el concepto que cobija la inteligencia para optimizar “eficiencia” y “calidad total” en los procesos de intercambio. Este último puede ir desde el traslado de las personas en el espacio urbano, hasta el transporte de grandes volúmenes de productos de exportación. En consecuencia nuestras ciudades globalizadas, integradas a los mercados internacionales, a la cultura, a la sociedad de la información, son ciudades que deben procurar optimizar sus redes de comunicación, es decir, su logística externa e interna, sin la cual perderán toda competitividad o simplemente perderán la fuerza de crecimiento y dinamismo.

Algunas ciudades del mundo han comprendido esto y se han adelantado a esta necesidad iniciando procesos de reestructuración interna de sus territorios o desarrollando nuevas áreas como las zonas

<sup>1</sup> Arquitecto, Dr. en Urbanismo. Asesor urbano. Municipalidad de Concepción. Docente Universidad del Bío-Bío. E-mail: urbconce@munitel.cl

de servicios logísticos o plataformas logísticas, como en el caso de la ciudad de Barcelona.

En Barcelona se inició a mediados de la década de los 90 el Plan Delta, o tercera fase del Plan de Desarrollo Estratégico de la ciudad, cuya meta sería convertir el puerto de Barcelona en la principal puerta de acceso al Mediterráneo. Este proyecto contempló desviar la desembocadura del río Llobregat 2 kilómetros al sur, para incrementar la superficie de respaldo del puerto de dicha ciudad de 500 ha. a casi 1.000 ha. y consolidar un sistema de accesibilidad multimodal, es decir, aérea, marítima, rodoviaria y ferroviaria, que permitiría convertir este espacio en un multipuerto para ofrecer todo tipo de servicios a la transferencia e intercambio de productos hacia y desde Europa.

El éxito del Plan Delta destaca por la consolidación del concepto de multipuerto, como expresión de eficiencia logística y de ésta como expresión de un modelo de integración global, para alcanzar un posicionamiento en los flujos de intercambio, para prestar desde allí todo tipo de servicios a la manera de un puente o nodo de interacción.

### Lo Local

Nuestra realidad local, es decir, la de un país que puede dejar de ser un vértice periférico de la cartografía comercial, nos permite en el caso del área Metropolitana de Concepción, formular un concepto que hemos bautizado precisamente como Plataforma Logística del Bio Bio, la cual puede constituir el motor de un nuevo dinamismo económico y territorial para nuestro espacio metropolitano, fundado en varias condiciones potenciales inéditas que comparecen en su emplazamiento.

En efecto, cuando analizamos la configuración de la estructura urbana del Gran Concepción, constata-

mos que en ella existe un extenso territorio conocido como sector Rocuant - Los Budes contiguo a la Bahía de Concepción. Este sector ha permanecido excluido del proceso de ocupación urbana de la intercomuna, más bien como resultado de una modalidad de uso selectivo del territorio, propio de nuestras ciudades donde el componente geográfico marca fuertemente el patrón de ocupación del territorio. A ello se sumarían varios factores de restricción como lo son los costos de urbanización de los suelos inundables, problemas de accesibilidad y finalmente el creciente valor ambiental que dichos territorios obtendrían por formar parte del sistema de humedales costeros.

Pero no obstante esta condición, el sector Rocuant - Los Budes destaca por diversas centralidades que le otorgan un gran valor en el contexto territorial, a saber:

- Una gran Centralidad geográfica respecto de los 9 terminales portuarios de la región.
- Óptimas condiciones para el desarrollo de un nuevo puerto en la bahía de Concepción con un frente de playa de 8,5 kilómetros de extensión.
- Disponibilidad de todos los sistemas modales de transporte: marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario.
- Elevado estándar de servicio de las redes de comunicación, lo que aumenta la influencia del área sobre el territorio.
- Gran centralidad del lugar en relación al espacio económico y zonas productivas del Área Metropolitana de Concepción y su "hinterland".
- Avanzada infraestructura de apoyo y servicios a la actividad y transporte marítimo, en las maestranzas y astilleros de la armada - ASMAR.
- Una amplia gama de servicios y equipamientos urbanos de apoyo al área de desarrollo.
- Extensas superficies de suelo disponibles (1.500 ha) para acoger variados requerimientos de apoyo a los puertos, uso productivo y de servi-



Vista aérea Plataforma logística Barcelona



Vista aérea de almacenes de Plataforma logística Barcelona



**Sector Rocuant-Los Budes y áreas aledañas**

cios, concentradas en pocas entidades propietarias y en grandes unidades de dominio.

- Un mercado interno de relativa importancia local, pero de significativa importancia regional, en particular visto el territorio como una macro región VII, VIII y IX, albergando una población de 4,6 millones de habitantes.
- Un lugar en el centro geográfico del Área Metropolitana de Concepción, que constituye la cabecera o umbral natural del Corredor Bioceánico de Chile y Argentina.

Entre estas condiciones destaca ante todo, la multimodalidad de las redes de comunicación disponibles en el lugar. Esto otorga una condición única en los puertos del cono sur, y por cierto, representa la condición más relevante desde la perspectiva de una proyección del área como nodo de servicios logístico, que permitiría rearticular nuestro territorio urbano y apalancar el desarrollo de nuestro espacio económico regional como nodo o centro logístico.

### La Conceptualización

Podemos afirmar que una Plataforma Logística no está concebida como una unidad funcional autónoma. Una Plataforma Logística se concibe como una pieza esencialmente de ensamble del territorio y de sus sistemas operacionales, la cual tiene el atributo y potencial suficiente para crear, organizar y optimizar los sistemas de producción, intercambio y distribución en un territorio, mejorando notablemente su competitividad.

Ahora bien, los potenciales de una plataforma logística se pueden describir como:

- Un nodo que articula y ordena un espacio económico determinado, poniendo a disposición una óptima red de servicios de transporte y transferencia.
- Un espacio para la localización de servicios de apoyo portuario, industrial y de transferencia de productos.
- Un espacio para prestar servicios a la transferencia de productos, incorporando valor agregado.
- Un nodo que permite recepcionar productos internos o externos y colocarlos en cualquier destino, empleando la modalidad de transporte más competitiva según la demanda.

Una Plataforma Logística se convierte entonces, en un sistema de alta competitividad por su eficiencia en el transporte, capaz de apoyar la recepción, enlace, distribución y exportación de bienes y todo tipo de productos. En síntesis, ella ofrece, mediante la diversificación de los sistemas de comunicación, una optimización de la programación y del transporte en función de los requerimientos de la demanda.

### La propuesta

- Crear la Plataforma Logística del Área Metropolitana de Concepción y de la macro región VII, VIII y IX.
- Organizar un sistema de intercambio y transferencia, que otorgue mayor competitividad al espacio económico y urbano del Área Metropolitana y Regional.
- Crear un nodo de transferencia, capaz de exportar servicios multimodales al Mercosur y Asia Pacífico, agregando valor a los productos de internación y exportación del país.

También:

- Crear una plataforma de servicios para los sistemas de comunicación y transferencia multimodal.
- Articular y complementar la red de comunicaciones del Área Metropolitana de Concepción.
- Crear un área para el desarrollo y crecimiento de la economía local metropolitana.
- Elevar los estándares y valor agregado a los servicios de transferencia, para incrementar la centralidad, el radio de influencia geográfica y la competitividad del Área Metropolitana de Concepción.
- Crear un nuevo frente de expansión y desarrollo urbano productivo del Área Metropolitana de Concepción.
- Establecer un nuevo modelo de relaciones del Área Metropolitana de Concepción con su vocación marítima portuaria.

- Enlazar los sistemas locales de producción y servicios, distribuidos asistématicamente en todo el territorio, dotándolos de una organización sobre la base de un sistema de transporte modal.
- Rescatar y valorizar los suelos de interés ecológico, relevantes para la conservación del medio ambiente local.

### La Descripción

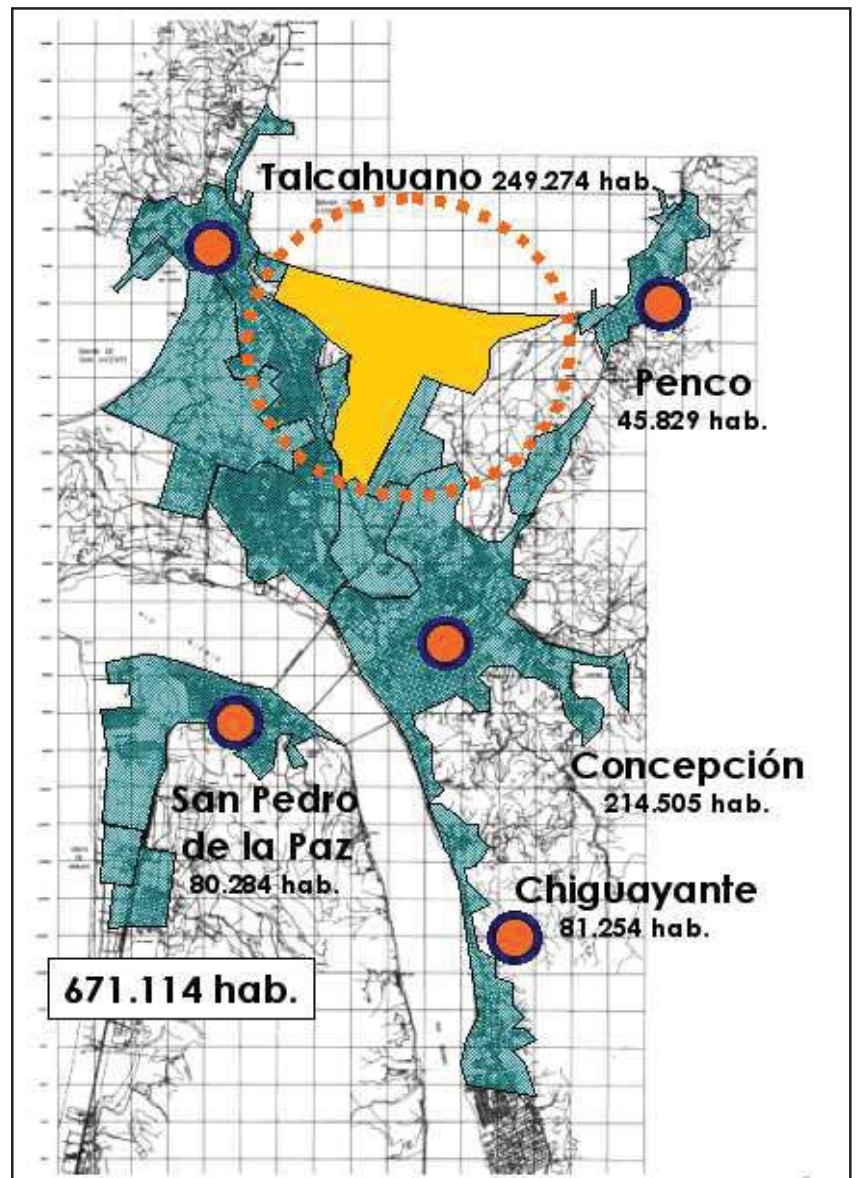
La Plataforma Logística de la Bahía de Concepción, se organiza sobre la base de tres grandes principios:

- Integración de los terminales portuarios del sistema costero metropolitano
- Establecimiento e integración de los sistemas multimodales de comunicación.
- Articulación de las distintas plataformas de apoyo y servicio para la transferencia.
- Intervención del territorio en equilibrio con los sistemas naturales

### La multimodalidad de las comunicaciones

El sistema comunicacional se establece sobre la base de disponer terminales de transporte, consolidando los existentes y creando nuevos. Para ello se destaca:

- Consolidación del terminal Aéreo "Carriel Sur" como terminal de carga.
- Integración de los terminales portuarios existentes, y desarrollo a futuro de un nuevo puerto en el sector poniente de la Bahía de Concepción.
- Extensión del ramal ferroviario Concepción-Penco y creación del terminal ferroviario.
- Consolidación de la Ruta Interportuaria y su conexión con la Ruta Jorge Alessandri.

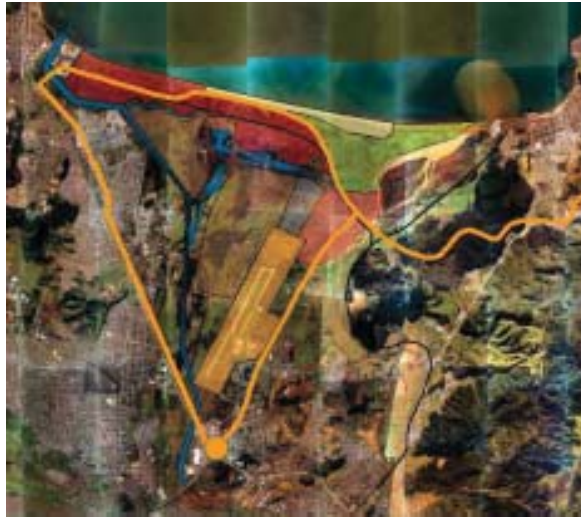


*Inserción del área de la plataforma logística de Concepción en el contexto metropolitano*

Estos cuatro medios de comunicación, constituyen los factores que determinan la máxima capacidad modal de transporte para el área, y se integran fundamentalmente en función del borde costero de la Bahía de Concepción.

Las plataformas de apoyo constituyen las áreas destinadas a acoger los usos de suelo que permitirán apoyar las funciones logísticas. El área contempla el desarrollo de siete Plataformas que constituyen un sistema y que se desglosan en:

**Plataforma 1:** Interportuaria (superficie apróx. 235 ha.) Destinada a integrar los terminales portuarios de las bahías de San Vicente y Concepción, con la prestación de servicios marítimos, centros de distribu-



**Fotografía aérea del sector de plataforma logística de Concepción**

ción, almacenamiento, packing y otros servicios, donde se contempla el desarrollo futuro de un nuevo puerto regional.

**Plataformas 2 y 3:** Acopio y Respaldo Portuario (superficie apróx. 456 ha.) Destinada al acopio y respaldo del sistema portuario donde se posibilitan todo tipo de almacenamiento, acopio, y actividades productivas complementarias a la distribución y procesamiento de mercancía.

**Plataforma 4:** Equipamiento (superficie apróx. 56 ha.) Destinada a funciones de servicio, equipamiento múltiple complementando las actividades del corredor de acceso al terminal aéreo de Carriel Sur, donde se prevén centros comerciales, de distribución, oficinas y equipamiento en general.

**Plataforma 5:** Acopio (superficie apróx. 32 ha.) Destinada solo al acopio, bajo el cono de aproximación del terminal aéreo, donde por razones de seguridad del aeropuerto se restringe el uso sólo al estacionamiento de productos.

**Plataforma 6:** Turística y Recreacional (superficie apróx. 380 ha.) Destinada al desarrollo turístico, en la desembocadura del Río Andalien y borde de playa en el costado oriental de bahía de Concepción. Se prevé la construcción de una marina y el desarrollo de centros de esparcimiento y turismo.

**Áreas de Protección Ecológica** (superficie apróx. 280 ha.) Destinado sólo a la renaturalización y recuperación de los humedales y corredor biológico

### La Variable Ambiental

Ciertamente, este desarrollo se desenvuelve en un área en la cual existe un importante sistema natural de marismas, lo cual implica internalizar en el



**Plano del sector.**

nuevo orden, la protección de extensas superficies naturales. Esta variable puede interpretarse como una restricción, tanto para el nuevo orden logístico, como para la sustentabilidad de los sistemas naturales. No obstante, se puede afirmar fehacientemente, que las áreas de valor natural constituyen un patrimonio natural en sí, y por cierto, también un patrimonio natural para compensar y articular el nuevo ordenamiento instaurado por la Plataforma Logística. En otras palabras, el orden de los sistemas naturales, complementa el orden del sistema logístico, y permite disponer de más de 660 hectáreas de suelos naturales.

### Conclusiones

La Plataforma Logística del Bio Bio, constituye un proyecto de ordenamiento logístico de singular envergadura, el cual reconoce una vocación territorial única entre sus pares sudamericanos. Su potencial de desarrollo, capaz de constituirse en la cabecera del corredor Biocénico Chileno - Argentino y del eje comercial del Asia - Pacífico -, permitirá no sólo crear un nuevo espacio de apoyo a la transferencia y el comercio, sino también, ensamblar la estructura interna del sistema urbano del Área Metropolitana de Concepción.

No obstante lo anterior, más allá de los alcances del proyecto de Plataforma Logística regional, este proyecto debe motivar la reflexión y despertar inquietud de los planificadores del territorio, en atención a no descuidar las oportunidades y desafíos que se abren en los nuevos escenarios de la globalización, que por cierto, provocarán cambios en nuestro territorio y ciudades más allá de lo que estamos dispuestos a prever en nuestro entorno. Esto constituye un factor de alerta constante y de preocupación sistemática para el destino futuro de las ciudades.