

SECCION INTER UNIVERSITARIA

CORREDOR BIOCEÁNICO Y ARQUITECTURA DEL TERRITORIO*

ANTONIO DAHER¹, I.E.U. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA

En el contexto de la globalización y de la tendencia a la constitución de bloques comerciales de base territorial (UE, NAFTA, MERCOSUR ...), Chile –cuyo modelo de desarrollo está fuertemente ligado a su apertura económica, a las exportaciones y al comercio internacional en general– fundamenta su competitividad no sólo en sus ventajas comparativas en recursos naturales o en su capital humano, sino también y de manera muy determinante en su infraestructura –especialmente portuaria– y en su estructura urbana en tanto dotación sistémica de *factores productivos, procesos industriales, centros de administración*, de gestión y provisión de servicios especializados.

La eficiencia urbana y portuaria resultan, en consecuencia, decisivas en la inserción internacional de la economía chilena, en su productividad y competitividad. Igualmente estratégica, por lo mismo, resulta ser la gestión urbana y de infraestructura y el ordenamiento territorial que surge de sus instrumentos normativos.

En el escenario descrito, la Macro Zona Central (MZC) de Chile, integrada por las Regiones de Valparaíso, Metropolitana y del Libertador Bernardo O'Higgins (V, RM y VI), adquiere una doble relevancia: de un lado, ella representa el centro demográfico y económico del país, el centro político gubernamental y el principal frente portuario de Chile. De otro, la MZC constituye naturalmente la contraparte del Pacífico del Corredor Bioceánico de mayor jerarquía y es, en consecuencia y por ambas razones, no sólo un mercado significativo en el Mercosur sino, definitivamente, el frente portuario del Mercosur hacia y desde la Cuenca del Pacífico.

En este contexto, las regiones V y VI se perfilan como las principales opciones de conectividad para el Corredor Bioceánico –a través de Los Andes/Los Libertadores y, potencialmente, de Rancagua/Las Leñas–, a la vez que como las alternativas más ciertas de desconcentración para la Región Metropolitana. Si a lo anterior se suma la exclusividad portuaria de la V Región, se concluye la

imperiosa necesidad y conveniencia de que las tres regiones integrantes de la MZC coordinen crecientemente sus planes regionales de desarrollo, sus políticas regionales de desarrollo urbano y sus proyectos de infraestructura.

Cabe destacar que la constitución de la MZC como una unidad de gestión no sólo conlleva beneficios en términos de desconcentración metropolitana, sino también y de manera muy especial en términos de descentralización, coordinación y modernización de la propia *gestión pública*.

El Corredor reposiciona estratégicamente los centros urbanos de la V Región y rompe su monodependencia de Santiago.

El Corredor Bioceánico, dinamizado por la apertura económica de los países del Cono Sur, primero, y luego por los acuerdos de complementación económica que culminaron en el Mercosur, cambia cualitativamente la posición estratégica y el rol de los centros urbanos de la MZC y de la Región de Valparaíso en particular.

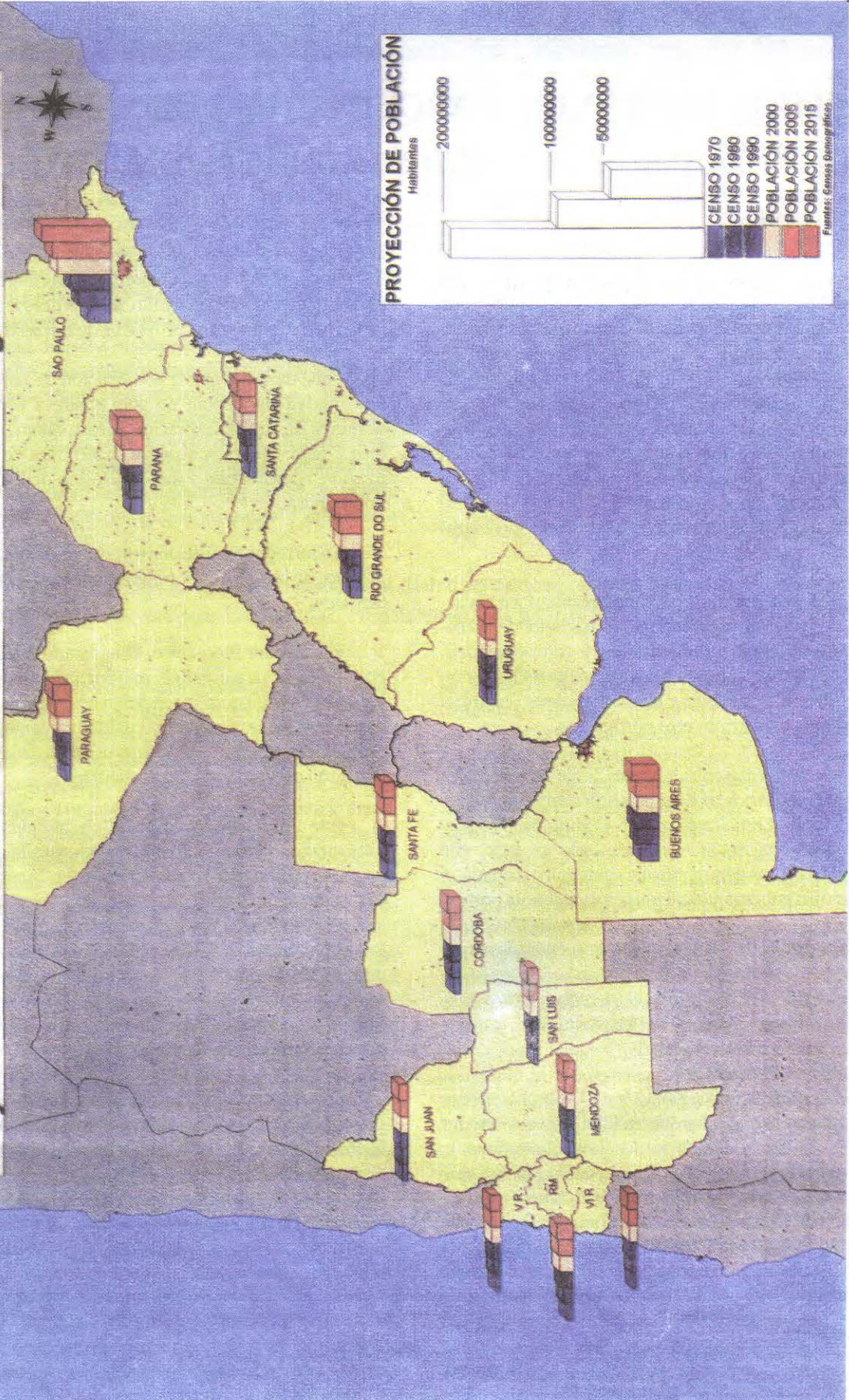
Esta última, con vocación de Región-Puerto y con una gran vitalidad en los siglos anteriores, resulta claramente perjudicada con el modelo de desarrollo “hacia adentro” o de sustitución de importaciones. Por el contrario, con la apertura económica y el auge exportador, los puertos de la Región vuelven a adquirir un gran dinamismo, en especial desde 1986 en adelante, luego de la crisis recesiva de inicios de los '80. Sin embargo, este auge no ha revertido sobre la economía regional, o lo ha hecho en menor medida por el centralismo de Santiago.

Con el Corredor Bioceánico y el Mercosur, por primera vez la Región de Valparaíso enfrenta una oportunidad histórica de romper su carácter monodependiente de Santiago, estructurándose en función de su vocación portuaria acrecentada por las grandes economías del Mercosur, en especial la argentina y la brasileña.

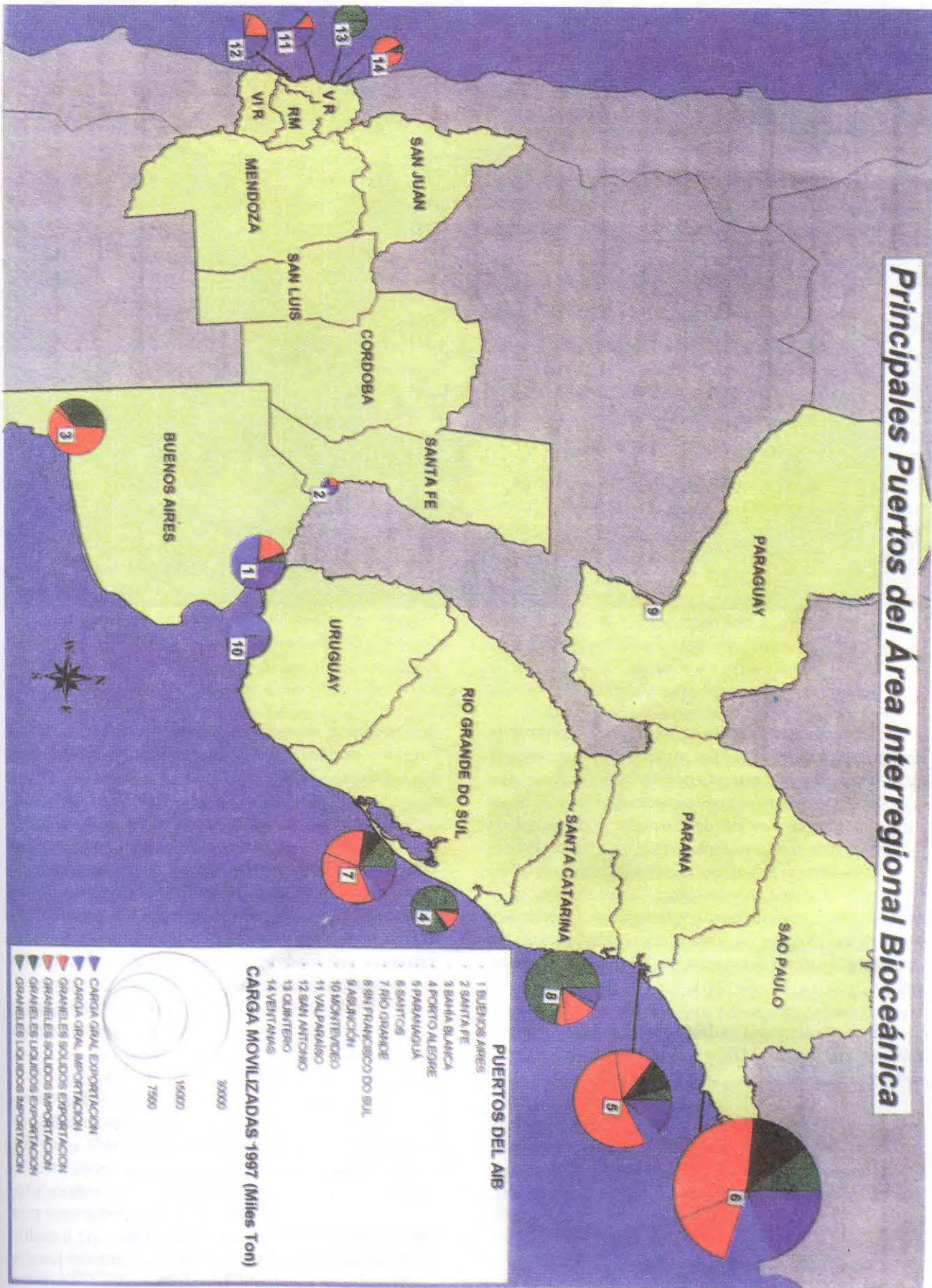
* Está propuesta esta basada en el “Diagnóstico Area Interregional de Desarrollo Bioceánico”. A. Daher et. al. Dirección de Proyectos e Investigación DPI, P.U. Católica de Chile -CIS Asociados Consultores en Transporte Ltda. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Secretaría Regional Ministerial, V Región, Valparaíso, 1999.

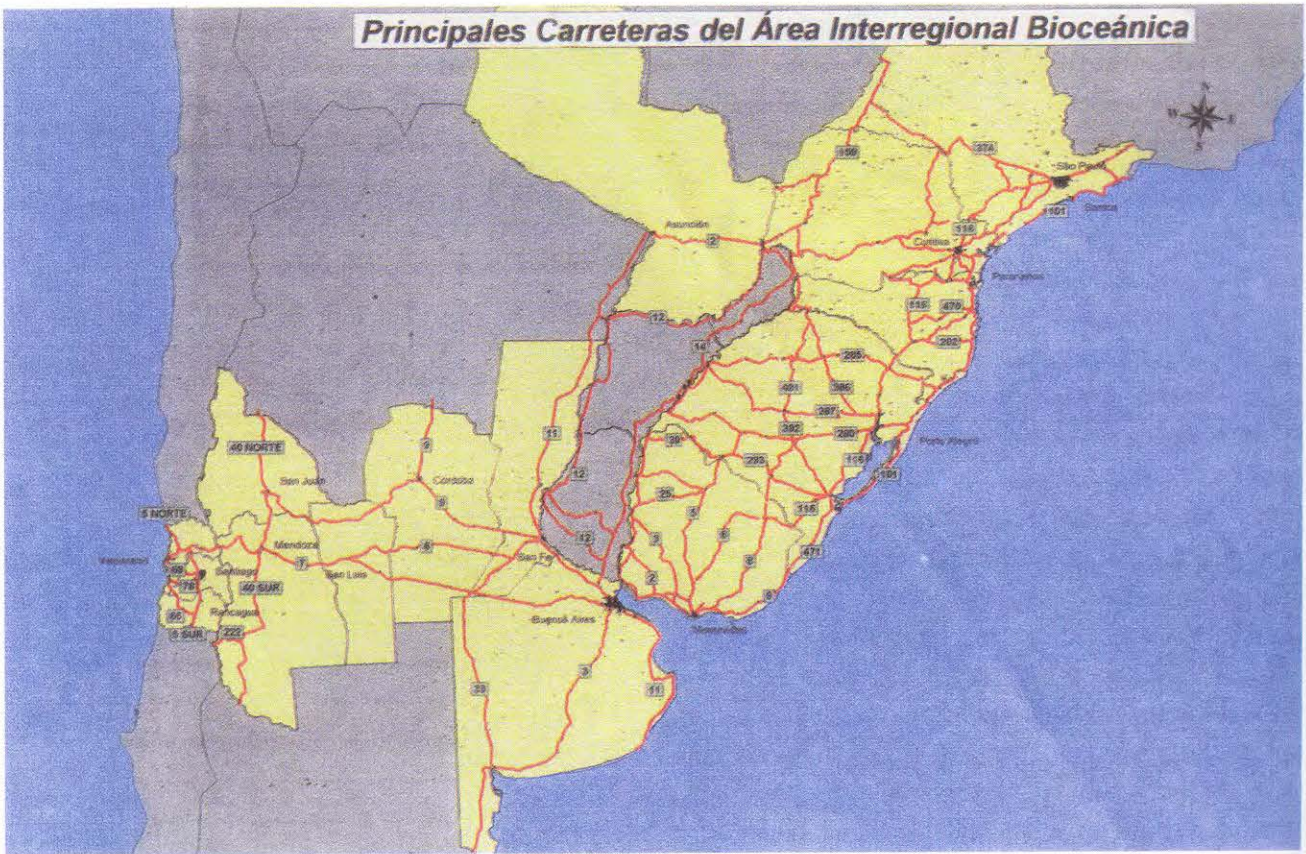
1 Profesor Titular de la Pontificia Univ. Católica de Chile, Secretario Académico de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Repr. de la Conferencia Episcopal ante el Consejo Nacional de Desarrollo Sustentable, consultor del Comité Interministerial de Infraestructura, SUBDERE, CONAMA Consejo Superior de Educación, ILPES-CEPAL y del Programa de Gestión Urbana de Naciones Unidas; e-mail leu@lascar.puc.cl

Población Censal 1970 a 1990 del Área Interregional Bioceánica
Proyección de Población 2000 a 2015 del Área Interregional Bioceánica



Principales Puertos del Área Interregional Bioceánica





En este nuevo escenario, la V Región se inserta en la economía global con ventajas comparativas y competitivas exclusivas. No sólo sus puertos enfrentan una mayor demanda, sino que muchas de sus principales ciudades se reubicaron en función del Corredor y de la red de infraestructuras que lo sustentan: es el caso de San Felipe-Los Andes como puerto terrestre y base agroindustrial; de Quillota-Calera como intersección de la ruta internacional, de la panamericana y del nexa con la conurbación metropolitana de la V Región vía Villa Alemana; de San Antonio como puerto natural de la variante Las Leñas del Corredor, etc.

Impactos territoriales del Corredor inducen una gestión regional a escala MZC y una gestión urbana a escala de conurbaciones.

El impacto económico y territorial del Mercosur y, en particular, del Corredor, podrá ser mayor en determinados centros urbanos que en otros; en unos será positivo, y en otros probablemente negativo, induciendo una cierta reconversión. Pero sin duda que en el conjunto de la Región y de sus asentamientos humanos el principal impacto es el cambio de escenario descrito en el punto anterior, la oportunidad de romper la monodependencia

de Santiago y el reposicionamiento estratégico de los puertos y ciudades de la Región en función del Mercosur y la economía global.

Las alternativas de reestructuración de las áreas de desarrollo bioceánico en función de las nuevas demandas industriales, habitacionales, turísticas, de servicios y de transporte; la emergencia de un anillo de desconcentración metropolitana a escala de la MZC; la tendencia a la especialización portuaria y sus requerimientos de modernización y mayor conectividad; las nuevas opciones de localización macroindustrial detonadas por el Corredor; las presiones sobre el borde costero de las actividades portuarias, urbanas y turísticas, etc., son todos desafíos de esta nueva etapa del Estudio.

Dos nuevas modalidades de gestión pública son requeridas en este escenario: una estrategia territorial de carácter interregional, que contemple a la MZC como una sola unidad de gestión regional; y, complementariamente, una nueva escala de gestión urbana, ya no sólo de carácter intercomunal, sino definitivamente de conurbaciones para una región caracterizada por varias de ellas que, a mediano plazo, tienden a configurar grandes ciudades lineales en el bordemar y en los valles transversales.