

D7

elDía



REPORTAJE 07-10

El azaroso camino que ha recorrido el teatro regional



ENTREVISTA: Andrés Villaseca 14-15

“La Serena se juega la vida con lo que se haga con la Ruta 5”



LAS TRABAS QUE COMPLICAN EL DESPEGUE

DIFUSO PANORAMA HACIA LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA

➔ **A pesar de los esfuerzos,** lo concreto es que la terminal portuaria seguirá siendo deficitaria si no se enfrenta de una vez por todas el aumento de su calado, permitiendo la llegada de naves de mayor envergadura y potenciar su competitividad.

➔ **Tras el tsunami del 16S** se abrió una oportunidad única si se logra acceder a una propuesta de ampliación de la concesión a TPC, aunque la piedra de tope sería el actual contrato y el riesgo de afectar la libre concurrencia de los oferentes y de igualdad ante las bases que rigen la propuesta original.

Juan Carlos Alanis Véliz
Coquimbo

LOS GREMIOS ALZAN LA VOZ

••• La reducida capacidad portuaria de Coquimbo claramente impactó en las actividades de diversos gremios productivos de la región que no pudieron exportar sus productos por los daños que el terremoto y tsunami ocasionaron en el puerto, siendo un ícono de este problema el sector del agro, por ejemplo.

En este escenario, las asociaciones productivas hoy están respaldando el nuevo proyecto propuesto por la concesionaria Terminal Puerto Coquimbo, que traerá una serie de beneficios y agregará competitividad en el mercado para los diversos productores locales, quienes también plantearon sus argumentos al Gobierno Regional para justificar la urgente necesidad de modernizar el puerto y solicitar acciones y gestiones de llevar esto a cabo. Osciel Velásquez, presidente de la multigremial de la Región de Coquimbo y de la Asociación de Industriales Pesqueros, fue enfático en insistir que en varias ocasio-

nes han planteado que les interesa que el puerto de Coquimbo sea competitivo y que pueda modernizarse para recibir y cargar containers. “Hoy todas las exportaciones de las industrias y productores locales deben salir del país por los puertos de San Antonio y Valparaíso, y tenemos que estar asumiendo costos mayores que otros exportadores del país. Queremos que nuestras autoridades regionales y nacionales den su aprobación para que el puerto crezca de una vez por todas, con un proyecto potente y serio”, señaló.

En el mismo tenor y tras sostener una reunión con el intendente regional, Claudio Ibáñez, para solicitar y obtener su apoyo a la posición de los gremios ante la realidad portuaria, María Inés Figari, presidenta de Sociedad Agrícola del Norte (SAN), aseguró que “confiábamos en recibir el apoyo del intendente en este importante tema para la economía regional. Además, agradezco el respaldo de la Asociación

de Exportadores de Frutas de Chile A.G. (ASOEX), que entregó cifras contundentes respecto a la exportación agrícola y que permiten comprender la importancia de contar con un puerto multipropósito para buques cámara y de contenedores, acorde a las necesidades del transporte marítimo a nivel mundial”, expresó.

Respaldando y argumentando también el apoyo de los gremios productores al nuevo proyecto de ampliación portuaria propuesto por TPC, Edmundo Araya, secretario general de ASOEX, precisó que “las cifras que nosotros tenemos son indicadores de la necesidad de un puerto mejor. Además, hay que pensar que para llevar los productos a los puertos de Valparaíso o San Antonio, los productores deben invertir 2,5 millones de dólares en transporte adicional, por lo que es urgente un puerto local con mejor capacidad”, concluyó.

La Región de Coquimbo destaca por conjugar diversas actividades productivas que buscan alcanzar una competitividad dentro del país y fuera de sus fronteras. Para ello el desarrollo y crecimiento de la actividad portuaria es una pieza esencial, pero lamentablemente la falta de inversión en infraestructura que consolide este servicio y la paralización del proyecto de modernización planteado por la concesionaria Terminal Puerto Coquimbo (TPC), a causa del terremoto y tsunami del año 2015, hacen distinguir un difuso panorama que a la brevedad debe ser clarificado para retomar la senda productiva regional.

Cabe recordar que el evento natural acontecido originó que el puerto quedara funcionando con sólo uno de sus dos sitios de atraque, derivando esto de igual forma en una serie de daños que causaron la reducción en su operatividad en el orden de un 45%, cifra acordada entre la Empresa Puerto Coquimbo (EPCO), administradora del borde costero, y la concesionaria TPC, recién en el mes de febrero de este año y tras la realización de una serie de estudios que aún no concluyen.

No obstante, ya se inició una serie de tramitaciones administrativas y legales para definir quién financiará la reconstrucción requerida, considerando la existencia de seguros comprometidos en beneficio de EPCO. Pero la urgencia por contar con el

ZONA DE DEBATES



CLAUDIO IBÁÑEZ
intendente regional

“Cuando tenemos un puerto que está funcionando a mitad de su capacidad producto de un tsunami, estamos respaldando competitividad a nuestras empresas”.

recinto habilitado en el corto plazo es mayor, por lo cual TPC informó que iniciará este proceso durante las próximas semanas y con su financiamiento, a la espera del reembolso que le haría EPCO tras liquidar la póliza de seguro existente con la aseguradora PENTA.



OSCIEL VELÁSQUEZ
Pdte. de la Multigremial IV Región

“Queremos que nuestras autoridades regionales y nacionales den su aprobación para que el puerto crezca de una vez por todas, con un proyecto potente y serio”.

Sin embargo, todo este proceso se ha dilatado bastante después del evento sísmico, tras originarse claras diferencias de interpretación del contrato de concesión existente entre EPCO y TPC por 20 años y contar de 2012, que permite definir las responsabilidades que deben



MARÍA INÉS FIGARI
Pdta. de Sociedad Agrícola del Norte (SAN)

“Contar con un puerto multipropósito para buques cámara y de contenedores, acorde a las necesidades del transporte marítimo a nivel mundial, es primordial”.

adoptar cada una de las entidades. Así, dar término a estas diferencias permitirá recuperar la capacidad portuaria y definir los futuros pasos a seguir en pos del desarrollo y la competitividad de la región, que claramente debe ponerse a nivel internacional a la brevedad.



RODRIGO TRUCCO
gerente general de TPC.

“Hemos sido responsables con nuestras acciones y respetado el contrato de concesión. Ahora nos interesa que el puerto de Coquimbo crezca y se desarrolle”.

Esto se sustenta en los problemas originados por la falta de capacidad portuaria tras el terremoto y tsunami, que obligaron, por ejemplo, a suspender en gran parte la temporada de exportación frutícola del año 2015 en la región, que de 74 mil toneladas de frutas y



CLAUDIO ORMEÑO
gerente general interino de EPCO.

“Lo que son obras de reconstrucción y el proyecto son propuestas que deben ser analizadas por separado, y no condicionar ambas a su aprobación conjunta”.

hortalizas frescas transportadas durante el periodo, cayó a sólo 15 mil toneladas. Pero esto además acarrió una serie de gastos extras a los productores locales, que debieron recurrir a los puertos de San Antonio y Valparaíso para poder enviar sus cargas. Por otro lado, algunas

empresas mineras suspendieron sus envíos.

Así, la falta de competitividad portuaria regional es una realidad actualmente y que dista bastante de las exigencias de las diversas actividades productivas existentes, dejando a Coquimbo por debajo de la infraestructura que ofrecen otros puertos a nivel país y mundial, donde se vislumbra una serie de desafíos ante el aumento del tamaño de los navíos y las transferencias de carga, además del transporte de los productos por medio de containers, como el cobre metálico y la carga hortofrutícola.

No obstante todo lo señalado, desde que asumió la concesión portuaria, TPC ejecutó obras de infraestructura y la modernización de equipos para una operación más eficiente, que aunque presentaron inconvenientes el año 2015, lograron transferir 720 mil toneladas de carga. Pese a ello, las proyecciones son auspiciosas para el año actual, donde se espera movilizar un millón de toneladas de transferencia.

RECONSTRUCCIÓN.

Como se indicó, el terremoto y tsunami impactaron de lleno en la actividad portuaria, haciendo necesarias acciones en el corto plazo para rehabilitar el dañado sitio II de atraque y normalizar el funcionamiento del recinto. Ante ello, comenzaron las coordinaciones entre EPCO y TPC, de las cuales concretamente se avanzó en definir durante febrero pasado el porcentaje de pérdida de operatividad, que permite dar paso a gestionar el cobro de la póliza de seguro comprometida, que según información obtenida por diario El Día, alcanzaría los US\$20 millones, para cubrir una cifra de daño portuario que aún no se fija y que podría estar entre los 10 y 15 millones de dólares.

A días de ocurrida la emergencia del mes de septiembre del 2016, EPCO y TPC sostuvieron reuniones para dar paso a obras de reparación para rehabilitar el puerto a la brevedad, no llegando a una decisión definitiva. Esto, al tener que clarificar las acciones a adoptar mediante una serie de estudios técnicos del frente de atraque dañado que estaban en marcha, y que permitieran definir las obras temporales y definitivas a implementar.

Sin embargo, en octubre, EPCO entregó un estudio a TPC denominado "Asesoría De Ingeniería

LA CIFRA

45%

fue la reducción en la operatividad del puerto de Coquimbo después del terremoto y tsunami del 2015.

para la Reconstrucción Post-Terremoto 16S, Infraestructura, Edificios y otros del Puerto Coquimbo", en el cual se recomendaban los pasos a seguir para rehabilitar la operatividad del sitio II de atraque. No obstante, TPC, por intermedio de su gerente general, Rodrigo Trucco, señaló que "nosotros también ejecutamos nuestros estudios y hemos cumplido con el contrato de concesión e inclusive más, ya que se ejecutaron mejoras para enfrentar la emergencia. Ahora lo que se propone es la reconstrucción, que tenemos un plazo de 36 meses para ejecutarla. Sin embargo, nos tardaremos 14 meses a contar de la emergencia, para estar operando con normalidad para la temporada de la fruta en el mes de noviembre", señaló.

A partir de esto último se generan diferencias con EPCO, donde desde el principio plantearon como premisa que las obras de emergencia, temporales o tendientes a la pronta rehabilitación del puerto, estaban previstas en el contrato de concesión, como obligaciones del concesionario e insertas en las obras de mitigación a ejecutar ante un evento de fuerza mayor y en el corto plazo, que ya hubieran permitido recuperar el sitio II del puerto. Lo cual, indican, son distintas a las obras de reparación definitivas que conllevan el mencionado plazo de 36 meses. Todo lo cual es discutible en el documento pactado entre las entidades.

Ya en diciembre del año 2015, TPC presentó el "Proyecto de

LA CIFRA

US\$115

millones es el total destinado en inversión para el nuevo proyecto de modernización.

Reparación y Reconstrucción del Frente de Atraque Multipropósito del Puerto de Coquimbo" con una visión integral, donde por un lado se incorpora la reconstrucción portuaria tras la emergencia, pero también se contemplan modificaciones a una de las obras de obligación contractual, que era la construcción del sitio III de atraque. Esto fue refutado por EPCO, desde donde indican "que las propuestas deben ser analizadas por separado, y no condicionar ambas propuestas a su aprobación conjunta para ser ejecutadas", señaló Claudio Ormeño, actual gerente general de EPCO.

En este escenario, mediante una misiva enviada por EPCO a TPC en el mes de febrero pasado, a la cual tuvo acceso diario El Día, se concluye que "reiteramos la insuficiencia de medidas adoptadas por TPC para rehabilitar la operación normal del puerto... en especial en cuanto a las obras de mitigación necesarias para rehabilitar el frente de atraque, para que esté en condiciones de operar la próxima temporada de exportación de frutas".

Además, del mismo documento se desprende que "un pronunciamiento serio y concreto de TPC resulta fundamental para terminar con el estado de incertidumbre que genera la normal operación del puerto. Y en el proceso de liquidación del seguro, la demora en ejecutar las obras y sus estudios previos, lo cual perjudica el interés de nuestros clientes e impide proyectar la futura demanda operacional".

Lo anterior fue respondido por el gerente general de TPC, Rodrigo Trucco, quien se refirió a las gestiones realizadas ante EPCO para avanzar en la recuperación portuaria, cuyo proceso estuvo marcado hace unas semanas por la salida del anterior gerente de la institución pública, Francisco Villalón, y quien encabezaba el directorio, Jimena Castillo.

"Creo que hemos sido responsables con nuestras acciones y respetado el contrato de concesión. Con la emergencia dejamos de percibir importantes ingresos, y además tuvimos que incurrir en una serie de gastos, más la realización de varios estudios para conocer el estado del puerto, que están por finalizar íntegramente. Ya hemos gastado cerca de US\$1 millón en obras de emergencia

y análisis, y esa es la senda que hemos tenido como empresa que está interesada en que el puerto de Coquimbo crezca y se desarrolle en todo aspecto", señaló Trucco.

El gerente general de la concesionaria portuaria, además entregó plazos respecto al proceso de recuperación de la infraestructura portuaria, y aseguró que "está casi terminada la ingeniería de reconstrucción y esperamos que las obras comiencen en algunas semanas. Sabemos que existe incertidumbre por parte de los gremios exportadores, pero ya les aseguramos que tendremos los dos sitios de atraque habilitados para recibir la temporada de la fruta".

Además, Trucco afirmó que la Empresa Portuaria de Coquimbo está realizando las gestiones para recuperar dinero del seguro y en ello confían, "estamos conscientes de que el tema de los seguros no es para nada rápido, pero no por eso dejaremos de reconstruir con nuestros recursos, mientras el proceso continúa", expresó.

Si bien la situación se veía compleja entre la empresa pública y la concesionaria portuaria para llegar a acuerdos, hoy se está avanzando con el afán de lograr el trabajo conjunto de EPCO junto a TPC para avanzar en el desarrollo portuario, tal cual indicó Claudio Ormeño, gerente de la primera entidad mencionada, al consignar que "existe el compromiso de habilitar el sitio dos del puerto para la temporada de la fruta, mientras que las tramitaciones para el cobro del seguro están avanzando. Hoy sólo falta que se complete la revisión por parte de la compañía aseguradora de todos los antecedentes que entregamos, de los cuales nos faltan algunos documentos; por otra parte, el contrato con TPC está vigente y no habrá multas, ya que se logró formar una mesa de trabajo para destrabar y avanzar en la recuperación portuaria que es nuestro horizonte", concluyó.

DEBATE CENTRADO EN LOS PROYECTOS DE MODERNIZACIÓN

El contar con la infraestructura portuaria adecuada para enfrentar los nuevos desafíos existentes a nivel internacional es prioridad, y para ello es necesario ejecutar una potente

••• CONTINÚA EN PÁGINA 06



"Las cifras que tenemos son indicadores de la necesidad de un puerto mejor. Hoy los productores deben invertir en transporte adicional"

Edmundo Araya, secretario general de ASOEX.



En la celebración de los contratos administrativos se establecen los principios de libre concurrencia de los oferentes, y de igualdad ante las bases que rigen a los mismos".

Luis Fuentes, abogado

Proyecto Ampliación del Puerto de Coquimbo

UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA PROYECTAR EL PUERTO COMO UNA TERMINAL

➔ Puerto de Coquimbo



1959

El Estado construye el actual puerto de Coquimbo. Inicialmente fue administrado por la Empresa Portuaria de Chile

1997

En diciembre de este año y con el fin de modernizar los puertos chilenos mediante la publicación de la Ley N° 19.542, el Estado permite la concesión de frentes de atraque estatales a privados.

El puerto cuenta con **2 SITIOS DE ATRAQUE**, con una longitud total de **378 METROS EN MUELLE MAR**. El área marítima abarca **50 HECTÁREAS** de aguas abrigadas.

CLAVES

- EL PUERTO SE HA MANTENIDO TAL COMO ESTÁ EN TÉRMINOS DE INFRAESTRUCTURA EN MOLOS POR MÁS DE 50 AÑOS.
- LOS VOLÚMENES HAN SIDO HISTÓRICAMENTE BAJOS DEBIDO A LA POCA CAPACIDAD DE COMPETIR CON OTROS PUERTOS DE CHILE, PRINCIPALMENTE DEBIDO A SU BAJO CALADO.
- COQUIMBO HA SIDO UN PUERTO HISTÓRICAMENTE ESTACIONAL.

➔ Nueva Etapa

JULIO 2011

EPCO llama a licitación. Se generan altas expectativas, pero sólo ULTRAMAR presentó propuesta.

US\$ 8 MILLONES

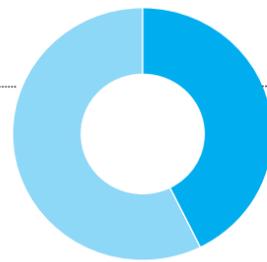
FUE LA INVERSIÓN REALIZADA POR TPC DURANTE LOS PRIMEROS 4 AÑOS DE CONCESIÓN

DICIEMBRE 2011

Grupo ULTRAMAR se adjudica concesión (**20 AÑOS CON OPCIÓN DE RENOVAR POR OTROS 10**).

1 ABRIL 2012

COMIENZA LA CONCESIÓN DE TPC EN EL PUERTO DE COQUIMBO.



42%

de **AUMENTO EN LA TRANSFERENCIA DE CARGA** respecto al año anterior, fue el record logrado por TPC en su primer año de operación.

TRANSFERENCIA DE CARGA

573.377 TONELADAS AÑO 2011
750.000 TONELADAS AÑO 2012



OBRAS DE INFRAESTRUCTURA (NUEVO ACCESO, REMODELACIÓN DE BODEGA).



MODERNIZACIÓN DE **EQUIPOS PORTUARIOS** PARA UNA OPERACIÓN MÁS EFICIENTE.



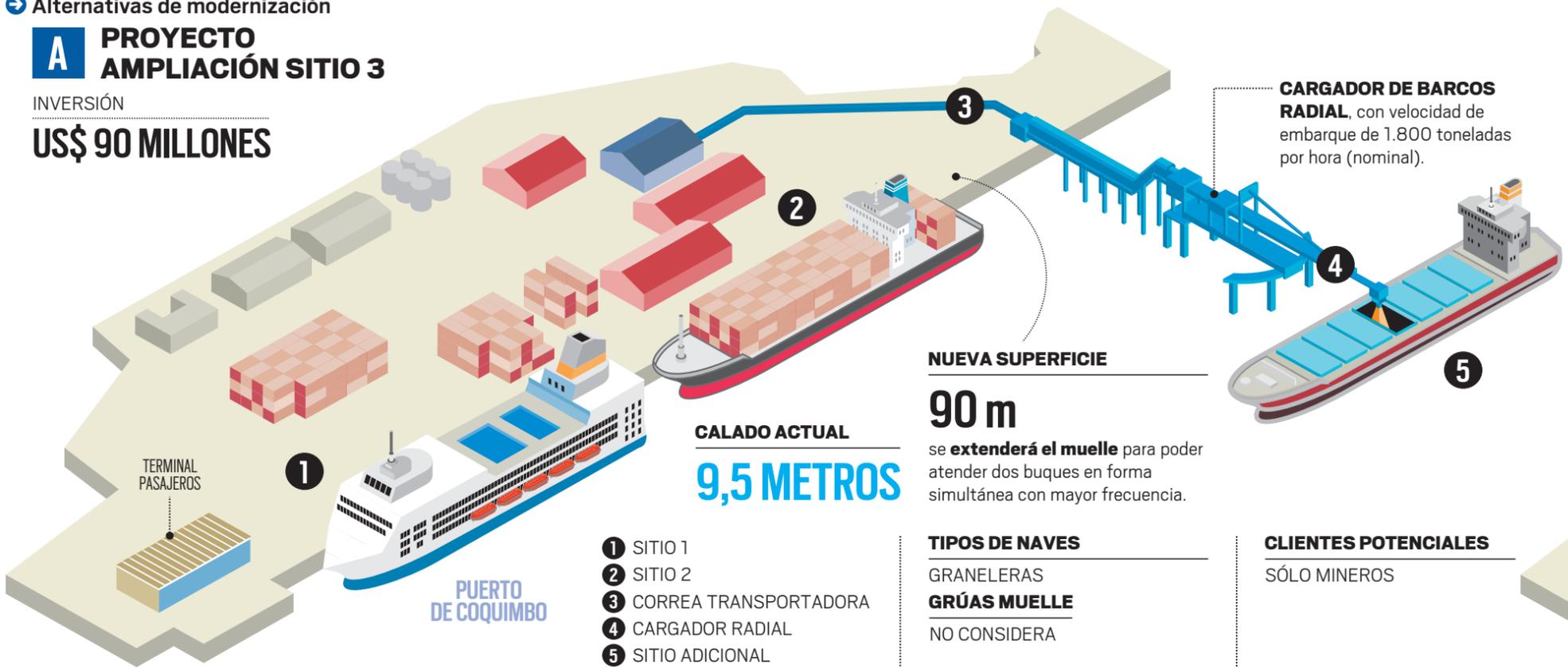
IMPLEMENTACIÓN DE **MEDIDAS DE SEGURIDAD** ALCANZANDO ESTÁNDAR INTERNACIONAL.

➔ Alternativas de modernización

A PROYECTO AMPLIACIÓN SITIO 3

INVERSIÓN

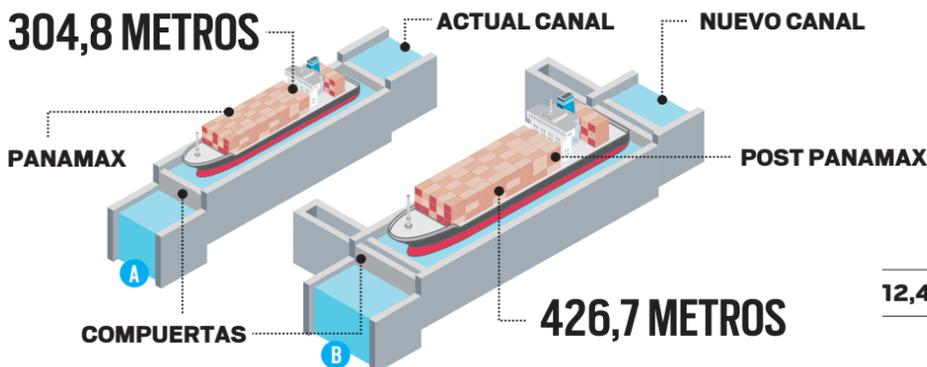
US\$ 90 MILLONES



➔ Desafíos

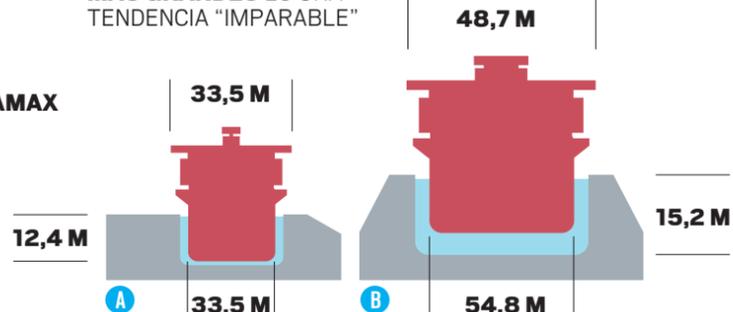
● AMPLIACIÓN CANAL DE PANAMÁ

304,8 METROS



● COMPARATIVO TAMAÑO BUQUES

EL CAMBIO HACIA NAVES MÁS GRANDES ES UNA TENDENCIA "IMPARABLE"



● MERCADO

90%

de todos los **BIENES QUE INGRESAN Y SALEN DEL PAÍS LO HACEN POR MAR**, y un creciente número de esos bienes se envía en **CONTENEDORES** de carga

TERMINAL MULTIPROPÓSITO

Situación actual

TPC SE HA POSICIONADO COMO UN PUERTO MULTIPROPÓSITO, CAPAZ DE CUMPLIR CON LOS ESTÁNDARES Y EXIGENCIAS DE SUS CLIENTES.

CARGAS MOVILIZADAS



CONTINUIDAD OPERATIVA

TPC SE CONVIERTE EN **ALTERNATIVA** ANTE PAROS PORTUARIOS A NIVEL NACIONAL. EN ESTE ESCENARIO REALIZARON EMBARQUES DE FRUTA Y RECEPCIÓN DE CARGA MAYOR.

2013

Ante el paro portuario TPC continúa sus operaciones en condiciones normales

2014

Ante un nuevo paro portuario TPC continúa nuevamente con normalidad sus operaciones

DESARROLLO TURÍSTICO

17.000

TURISTAS arribaron en la temporada 2014 - 2015 a la TERMINAL DE PASAJEROS provenientes de cruceros

21%

de los buques recibidos durante el año 2014 correspondió a **CRUCEROS**



TPC ha demostrado ser una alternativa frente a eventos coyunturales en los puertos de la Región de Valparaíso. Sin embargo, con la infraestructura actual no se vislumbra un salto cualitativo en los volúmenes de transferencia.

Terremoto, tsunami y reconstrucción

8,4º

registró el **TERREMOTO** ocurrido el 16 de septiembre de 2015. El sismo fue seguido de un **TSUNAMI** que afectó a la zona costera de Coquimbo y al puerto, reduciendo su operatividad en 45%.



En este contexto, TPC desarrolló un nuevo proyecto de modernización, una iniciativa que apunta a consolidar el carácter **MULTIPROPÓSITO** de la terminal coquimbana.

Innovación

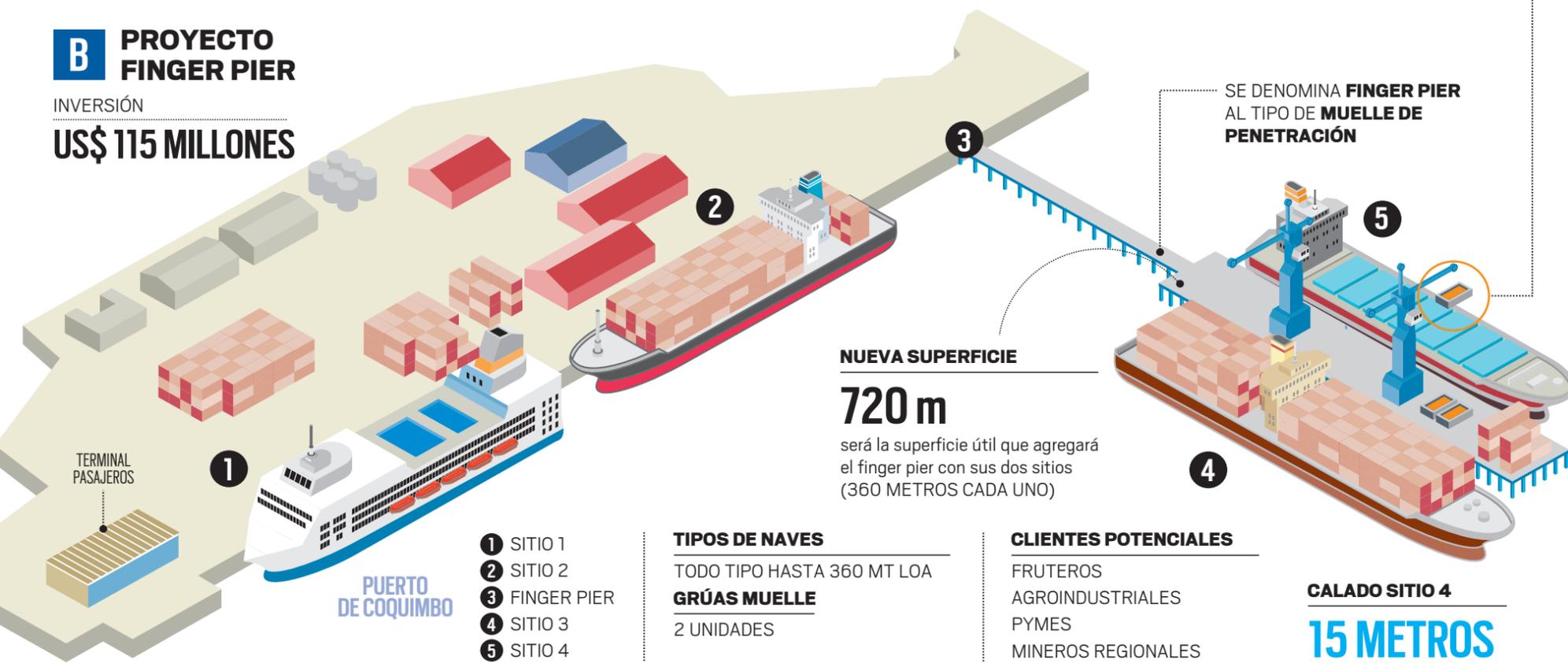
CONTENEDORES AUTOVOLTEABLES

Este sistema consiste en equipos especializados en labores de alto rendimiento de embarque de graneles, operación sustentable con el medio ambiente. Con este sistema **NO ES NECESARIO UNA CINTA TRANSPORTADORA** para realizar eficientemente el embarque de graneles



B PROYECTO FINGER PIER

INVERSIÓN
US\$ 115 MILLONES



CORREDOR BIOCEÁNICO



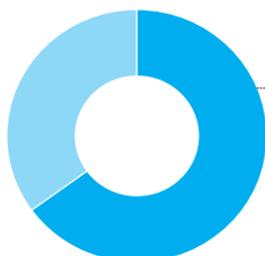
70%

del **FLUJO VEHICULAR DIARIO** proyectado por el Túnel Agua Negra corresponde a **CAMIONES** de carga

245.130 MM USD

es el **PIB APROXIMADO** de las regiones que alberga el **CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL**

CONTAINERIZACIÓN



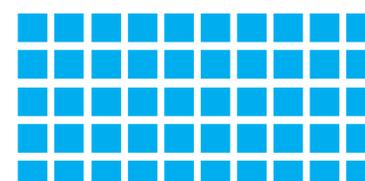
65%

aumentó la transferencia de carga en **CONTENEDORES** en el caso de **COBRE METÁLICO** en los últimos 14 años

INVERSIÓN

US\$13.600 MILLONES

es el monto de inversión en la Región de Coquimbo entre **INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA** en el **Quinquenio 2015 - 2019**.



+50

Proyectos en la Región de Coquimbo

inversión, lo cual está dispuesto a realizar TPC.

Cabe recordar que en el contrato de concesión portuaria, una de las obligaciones de la concesionaria era ejecutar la construcción de un tercer sitio de atraque dedicado principalmente a la exportación de graneles minerales, mediante la ampliación de la explanada y la construcción de un muelle mecanizado sobre columnas de grava, para no intervenir con dragado el fondo marino; proyectando esto una inversión de US\$ 90 millones.

Esto estuvo bajo el análisis del Servicio de Evaluación Ambiental regional, pero tras el terremoto y tsunami del año 2015, TPC propuso generar un mejor proyecto de ampliación y modernización portuaria, aumentando en 10 años la actual concesión, lo que afirman permitiría dar mayor competitividad al puerto de Coquimbo. Pero para que ello ocurra, se hace necesaria la aprobación de EPCO y la modificación del contrato pactado el año 2012, lo cual hoy sería la piedra de tope a superar.

Rodrigo Trucco puntualizó que es determinante para la región lograr un desarrollo portuario que le permita competir con otras regiones del país, y a nivel internacional. “Debemos considerar que la realidad portuaria exige de mejores instalaciones, y es lo que proponemos para poder recibir navíos de mayor tamaño y con cargas de containers, lo cual es la mejor opción existente al día de hoy. Sabemos que se requiere una modificación contractual para ello, pero es algo que se basa en voluntades, y llamamos a considerar que cuando el puerto se licitó, fuimos los únicos oferentes, que ahora proyectamos invertir US\$ 115 millones”, precisó el gerente general de TPC.

Esto si bien puede ser analizado por EPCO, hay detalles



El puerto de Coquimbo debe avanzar en su modernización para aumentar los niveles de carga y ser multipropósito, como lo exige la realidad mundial.



Las exportaciones en la zona irán en franca escalada durante los próximos años, ante lo cual se requieren mejores instalaciones portuarias.

contractuales y jurídicos que deben considerarse en su momento, como lo es el Principio de Igualdad del Oferente, “que se establece en una propuesta pública, como regla general, para la celebración de los contratos administrativos, donde se establecen los principios de libre concurrencia de los oferentes y de igualdad ante las bases que rigen el contrato”, detalló el abogado Luis Fuentes.

Este es uno de los factores que entran un cambio en el contrato de concesión, ya que no generaría igualdad de competencia entre los oferentes, como se hizo inicialmente al licitar el puerto.

Sin embargo, el gerente de EPCO, Claudio Ormeño, afirmó que existe un proyecto obligatorio que es del contrato de concesión, y que por otra parte también está vigente

un proyecto opcional que lo podría tomar el concesionario (nuevo proyecto). “Este proyecto de modernización se nos presentó y se está trabajando en estudiar los antecedentes, donde se considera el estudio de demanda y equilibrio económico, y en eso estamos. Una vez que se tenga esto, se podrá ver una salida técnica y jurídica para la iniciativa. Pero hasta hoy no existe modificación contractual y los plazos están suspendidos ante el evento de fuerza mayor”, precisó Ormeño.

VISIÓN DE GOBIERNO

Desde el Gobierno Regional coinciden en la necesidad de dar un salto cualitativo hacia el desarrollo portuario para hacer de la región un ente competitivo en el escenario futuro nacional e internacional. Es así como reconocen a la actividad portuaria como vital para Coquimbo y el requerimiento de hacer crecer el área para la prestación de servicios que requieren los países vecinos ante iniciativas como el corredor bioceánico y el túnel de Agua Negra, junto a Argentina y otros países.

El intendente regional Claudio Ibáñez planteó que la transferencia histórica y proyección de carga del Puerto de Coquimbo ante los efectos de la integración con base en

el año 2012 y su proyección hacia el 2030 por tipo de carga (contenedores, graneles y fraccionada), se proyecta como máximo a 2 millones de toneladas transferidas.

Esto se sustenta en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de la Secretaría de Planificación de Transportes (SECTRA), que proyecta procesos escalonados de transferencia en un escenario de corredor bioceánico central, que con la ampliación del plan maestro del puerto de Coquimbo, al igual que la red de cobertura de energía eléctrica (telefonía, fibra óptica, cobertura móvil, red de energía eléctrica); instalación de plataformas logísticas, ferrocarriles, aeropuerto internacional; desarrollo de componentes mineros, industriales y turísticos integrados; podrían llegar a cifras impensadas.

“Todo lo anterior se fundamenta en el estudio de IIRSA UNASURCOSIPLAN, Programa Territorial de Integración-Túnel Binacional Agua Negra; y en el estudio de la Universidad Católica del Norte. Cuando nuestra Presidenta hace alusión ante el Comité de Inversiones Extranjeras (CIE Chile), la APEC y Banco Mundial sobre las entradas que como país tenemos en el Pacífico; y cuando estamos construyendo relaciones de

integración y cooperación, nos sitúa en un país puente y puerto, de modo que estas ventajas comparativas nos permiten vernos como una región altamente competitiva al potenciar el desarrollo portuario”, aseguró el intendente Ibáñez.

En este escenario, la autoridad regional también precisó que las eventuales cargas que recibirá el sistema portuario de la región provendrán desde Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, con la facilidad logística de acceso a puertos, aeropuertos y una red de carreteras aledañas para permitir otras conexiones.

“Cuando tenemos un puerto que está funcionando a mitad de su capacidad producto de un tsunami, estamos restando competitividad a nuestras empresas de múltiples sectores productivos, y restringe las contrataciones. Ante ello es esencial adoptar medidas y para eso necesitamos crecer para recuperar la carga regional, y tenemos que proyectarnos y vislumbrar la inversión para nuestro puerto con una mirada de futuro. Eso fue planteado ante el Sistema de Empresas Públicas junto a los gremios, y es el camino”, enfatizó la primera autoridad regional.

Sin embargo, para el intendente, lo primero es que TPC cumpla con las inversiones comprometidas, “y otra cosa es cómo generamos las condiciones administrativas para poder ampliar el puerto a futuro. Como indiqué, hace unas semanas nos reunimos con el presidente de las empresas públicas para plantearle la problemática actual y ver caminos de solución en términos globales, en tanto que la decisión de aprobar un nuevo proyecto la deben tomar los directores de EPCO de manera oportuna, porque la actividad portuaria es trascendental para la región”, concluyó el intendente regional, Claudio Ibáñez.

DETALLE DEL NUEVO PROYECTO

••• En reemplazo de la construcción de sólo un sitio III de atraque, hoy TPC propone una intervención mayor, que busca habilitar un Finger Pier (muelle de penetración para containers), que permitirá contar con los sitios III y IV para realizar cargas y descargas desde embarcaciones de gran tamaño por medio de dos grúas, requiriéndose un calado de alrededor de 15 metros de profundidad para que los navíos recalén en Coquimbo. (Ver infografía). Así, este nuevo proyecto de modernización propone convertir la situación provocada por el terremoto y tsunami del 2015 en una oportunidad para desarrollar una iniciativa de infraestructura portuaria de envergadura, que dará paso a consolidar el carácter multipropósito de la terminal. Con ello se dejará de lado la estacionalidad de la actividad portuaria local y se dará paso a la continua exportación de frutas, algas y recursos marinos, productos de minería y otras actividades productivas, destinando para todo ello la inversión de US\$115 millones.

La recalada de cruceros es uno de los servicios que actualmente presta el puerto de Coquimbo, pero debido a los daños ocasionados en los frentes de atraque por el tsunami del año 2015, algunos navíos no pudieron llegar a la zona.



ANUNCIAN QUE HABRÁ REDISEÑO

Los tropiezos por un teatro regional

Se premió un proyecto, se eligió el terreno y hasta el Presidente de la República de hace algunos años aseguró que sería una realidad. Sin embargo, la Región de Coquimbo aún no tiene su gran espacio para la actividad cultural.

Armando Tapia C.
La Serena

C

uando se celebra en todo el país el Día del Patrimonio Cultural, en la Región de Coquimbo vuelve a reflotar un tema pendiente, que ha sido objeto de varios debates, explicaciones, discusiones y análisis. Hablamos del teatro regional, el espacio que durante años han querido en la zona los más diversos representantes de las expresiones artísticas. Porque si bien hay

recintos donde fluye el teatro, la buena música o se exponen obras, todavía falta ese gran espacio arquitectónico, donde quepan cientos de personas, cumpliendo con todos los requisitos técnicos, acústicos y de estructura, que permita acoger espectáculos de nivel mundial.

Que no se confunda con shows masivos, que pueden requerir de estadios o luga-



Diseño original de cómo se proyectaba el teatro regional en el año 2012, incluyendo su propio cine. Posteriormente, debido a varios factores, la idea tuvo que ser dejada de lado.

LA SERENA

PACAL



4ª ETAPA



CONDOMINIO BRISAS DE SAN JOAQUÍN

**DEPARTAMENTOS
3 DORMS / 1-2 BAÑOS**



40 años
construyendo
calidad de vida

Sala de Ventas
Av. Guillermo Ulriksen 1781
La Serena
Teléfono: 9 6878 1576
angelica.carrasco@pacal.cl
www.pacal.cl

Imágenes, textos y medidas son de carácter referencial y con fines estrictamente ilustrativos. Las imágenes de mobiliario, equipamiento y paisajismo no constituyen necesariamente una representación exacta del Proyecto. Lo anterior se informa para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N°19.496 y Ley N°19.472. (Fecha de emisión 20.05.2016)

res como el escenario de La Pampilla. Hablamos de un espacio donde, por ejemplo, una orquesta sinfónica no tenga que reducir sus integrantes, para que quepan todos sobre el escenario; o que no exista el problema de que rebote el sonido o se pierda; que los camerinos sean amplios y cómodos; que las entradas no sean limitadas por la capacidad de la sala; y así un largo etcétera de beneficios que puede traer un lugar como el Teatro Regional del Maule, por mencionar uno de los grandes espacios artísticos de nuestro país.

Lejano se ve cuando en enero de 2012, con la presencia de las autoridades regionales, el Presidente Sebastián Piñera anunció el proyecto ganador para el teatro regional, que se iba a construir en el sector del Espejo de Agua de La Serena, frente al Parque Pedro de Valdivia. La obra de Holmes Labbe Portugueseis Spichiguer-Arquitectos ganó en el diseño de esta mega obra que iba a ser de 7 mil metros cuadrados, con un auditorio principal con más de mil butacas y una segunda sala con 300 butacas, acondicionado para albergar grandes espectáculos culturales.

En la oportunidad, se determinó que la maqueta presentada por el grupo de arquitectos encabezados por Osvaldo Spichiguer fue la triunfadora, acreditándose el nuevo diseño de la obra y un premio de 19 millones de pesos. La ejecución de la obra significaba una inversión aproximada de 8.800 millones de pesos. Durante la ceremonia, el mandatario señaló que el nuevo "Teatro Gabriela Mistral", como se llamaría, significaría "una tremenda oportunidad para los artistas, pero también para los ciudadanos de esta región". Destacó que "queremos que cada comuna de Chile, con más de 50 mil habitantes, tenga su propio centro cultural, un lugar donde pueda florecer la música, la literatura, la danza, el teatro, la creatividad y el talento de sus habitantes".

SIN PRIMERA PIEDRA

Pasó el tiempo y no hubo novedades. En el 2013 se explicaba que el proyecto desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Gobierno Regional y el municipio de La Serena presentó problemas en su inversión, ya que el presupuesto de cerca de \$8.800 mil millones



Con la presencia del Presidente Sebastián Piñera, las autoridades del año 2012 participaron en La Serena de la premiación del diseño ganador.



Imagen actual del Espejo de Agua de La Serena, frente al Parque Pedro de Valdivia, donde se levantaría el teatro a contar del próximo año.

no era suficiente, por lo que fue solicitado un aumento considerable a \$13 mil millones. Esto ya que el terreno escogido en el sector Espejo de Agua es fangoso, producto de aguas subterráneas, lo que conlleva a que el costo sea más alto por trabajos adicionales en el suelo. Dada esta situación, el proyecto se paralizó.

"Yo creo que aquí lo que se debió hacer desde un principio es un estudio de suelo realmente serio que hubiese dicho la realidad del tema y los costos que tenía, creo que ahí hubo una equivocación de alguien, porque no es posible que después de un tiempo se den cuenta que las platas que se asignaron no alcanzan para hacer el

proyecto", señaló Roberto Jacob, alcalde de La Serena, hace 2 años.

"En este país todas las cosas parten con un presupuesto que después se cambia. Aquí no podemos hablar de la primera piedra mientras no tengamos las primeras platas, o sea, no tenemos ninguna fecha prevista para el inicio de los trabajos hasta



que no sepamos si existe o no la disponibilidad de los recursos para el teatro regional", argumentó. Asimismo, el alcalde serenense afirmó que el escenario "ha sido complicado porque había muchas expectativas, pero vamos a tratar de avanzar en esta materia, porque es profundamente necesario".

Luego se fueron sumando declaraciones de otras autoridades. "El Gobierno Regional no tiene los recursos necesarios, dado que ya nos pasaron fondos de \$9.700 millones para la Escuela América de Combarbalá, \$10.000 millones referidos a la Costanera de Ovalle y montos para varios trabajos. Entonces hay que golpear otras puertas, con el propósito de iniciar el proyecto", afirmó Mirtha Meléndez, seremi del MOP, en agosto de 2014. "La Región de Coquimbo requiere de un teatro de esta envergadura, por lo que estamos haciendo los esfuerzos necesarios", agregó esa vez.

Cuando le tocó dar la Cuenta Pública a la entonces intendenta Hanne Utreras, se destacaron muchas obras realizadas en la región, pero hubo silencio en torno al teatro regional, que ya se venía exigiendo con apuro por parte de la comunidad.

CRONOLOGÍA

Enero de 2012

Con la presencia de las autoridades regionales, el Presidente Sebastián Piñera anunció en La Serena el proyecto ganador para el Teatro Regional.

Marzo de 2013

Se explicaba que el proyecto desarrollado por el MOP, el Gobierno Regional y el municipio de La Serena presentó problemas en su inversión.

Septiembre de 2015

El ministro de Cultura, Ernesto Ottone, sostuvo que el proyecto inicial que se había hecho poseía falencias muy grandes y veía complejo todo el asunto.

Marzo de 2016

El proyecto del Teatro Regional reflató tras una reunión entre las autoridades, donde se concluyó que era necesario disminuir los costos de la idea inicial.

Al ser consultada respecto a la anhelada infraestructura, Utreras señaló que "lo que no aparece hoy explicado es porque está en vías de toma de decisiones, pero no es que



La ejecución de la obra significaba una inversión aproximada de 8.800 millones de pesos. Finalmente, no fue posible concretarla.

esté desechado, y todo lo que está es porque están los énfasis. Pero, efectivamente, está en un período de revisión”.

Ernesto Ottone, ministro de Cultura, se refirió al asunto durante su visita a la región el año pasado, poco después del terremoto y tsunami del 16-S. “Es un tema complejo. En eso tengo que ser muy claro. En estas últimas 3 semanas me ha

tocado ir a poner la primera piedra al Teatro Regional del Biobío, que lleva 21 años en proceso y se destrabó en los últimos meses. El de Viña del Mar, que también es un Teatro Regional. El de La Serena tiene una complejidad histórica. El 2012 volvió a la palestra”, dijo en septiembre de 2015.

“El proyecto inicial que se había hecho posee 2 proble-

mas muy grandes. Uno es el lugar físico que se escogió, que no tiene todas las posibilidades de lo que se quiere hacer. Y eso no es menor. O sea, nosotros no podemos como Estado apoyar una iniciativa que corre peligro en el lugar donde está. Y eso lo hemos visto en otras regiones, con centros culturales más que con teatros regio-

OBRAS COMENZARÍAN EN 2017

••• Al momento de hablar de fechas, Daniela Serani sostuvo que “todo depende del rediseño. Pero si todo sale bien, durante el segundo semestre del 2017 podrían comenzar las obras. La idea de este rediseño, más adecuado a la realidad, es justamente evitar que por el elevado costo de ejecución no pueda ser financiado”.

“Estamos trabajando muy seriamente en las primeras etapas para no cometer errores, por lo que si bien se puede interpretar como que es un proceso lento, es todo lo contrario, estamos trabajando de manera seria y responsable para poder por fin, llegar a concretar esta idea”, dijo la autoridad regional del CNCA.

nales y algunos municipios han entendido eso y hemos hecho nuevos proyectos”, se explayó el encargado del CNCA (Consejo Nacional de la Cultura y las Artes).

“Ahora bien, estamos estudiándolo. No estamos diciendo que nosotros hayamos tomado una decisión, de descartar. Pero hay que ser muy cauto en decir y no prometer cosas. No voy a hablar que el teatro regional va a venir en 2 años más. No, eso no lo puedo afirmar. Que lo estamos estudiando y viendo todo esto, lo estamos haciendo. Y hemos pedido que nuestro equipo nos entregue toda la información acabada del proceso histórico, lo mismo que hicimos en Concepción”, enfatizó.

NUEVOS INTENTOS

El 1 de octubre de 2015, se reunieron en la Subsecretaría de Bienes Nacionales en Santiago los concejales serenenses Carlos Thenoux y Mauricio Ibacache, con el jefe de Gabinete del subsecretario

Jorge Maldonado. Ello con la finalidad de encontrar nuevas alternativas para el ansiado Teatro Regional. “Estamos pidiendo que se nos otorgue un terreno en otro sector. El ministro de Cultura tiene razón. Queremos que nos den un sector mucho más seguro”, explicó Thenoux. El mismo concejal dijo que “La Serena se merece un teatro regional (y es compromiso gubernamental), pero se debe construir de manera responsable, donde no se ponga en riesgo la vida de las personas”.

Por su parte, Mauricio Ibacache sostuvo que “me dejó preocupado el análisis del ministro de Cultura Ernesto Ottone, en su última visita a nuestra región, donde se percató de los daños que provocó el terremoto en algunos barrios patrimoniales y señaló que no se puede construir el teatro regional en una zona de inundabilidad, lo cual significaría un tremendo riesgo. Es por ello que, conscientes de la

situación, estamos buscando alternativas de terreno para esta importante obra”.

Ibacache es director de la Orquesta Sinfónica Juvenil de La Antena, que se ha presentado en importantes escenarios. Sin embargo, él ha manifestado que en su propia región seven afectados por problemas de espacio, tienen que acomodarse a escenarios reducidos, lugares con mala acústica o que no poseen los camerinos suficientes para una elevada cantidad de instrumentistas. “En la comuna tenemos un potencial tremendo de jóvenes músicos, por lo mismo seguiré trabajando para que La Serena cuente con un teatro regional”, señaló en una ocasión, tras un concierto de la agrupación que él dirige.

La actual directora del Departamento de Cultura de Coquimbo, Rina Araya, también tiene una opinión al respecto. “Este fue un proyecto y gran sueño de muchos artistas de las artes escénicas, el cual nació bajo la gestión del alcalde Raúl Saldivar Auger. De hecho, durante dicho período se dejó realizado el plan de gestión, del cual me tocó ser la contraparte en la municipalidad de La Serena, en mi calidad de encargada del Departamento de Cultura”, contextualizó.

“El que no se haya avanzado va a depender de la gestión política de turno. Precisamente en este caso, se priorizaron otros proyectos. Muchos dicen que sería un elefante blanco, pero creo que en la región existen profesionales capacitados para el trabajo de la administración y gestión cultural necesaria para

OVCO
INMOBILIARIA

28 años
compromiso para usted

¡MÁS CALIDAD AL MEJOR PRECIO DEL MERCADO!

PORTAL
SAN RAMÓN
SUR

DESDE
1820 UF
3 DORMITORIOS

VISITE PILOTO • SALA DE VENTA
(51) 2 449568 • (51) 2 350613

CALLE MANUEL DEL CRUZ S/N° SAN RAMÓN
• COQUIMBO •

WWW.OVCO.CL



COCINA FULL EQUIPO • ALBAÑILERIA SOLIDA • CLOSET TERMINADO • SHOWER DOOR EN SUITE



El Espejo de Agua es ocupado actualmente como estacionamiento de vehículos y allí también se instalan carpas de circo.

mantener y sacar adelante este lindo proyecto. En la región tenemos la necesidad de más espacios acondicionados para las artes escénicas. Cabe destacar que el espacio también consideraba un lugar para las artes visuales y la lectura”, agregó.

BUENAS NOTICIAS

En marzo de este año, el proyecto reflató tras una reunión entre las autoridades. Se concluyó que la generación de un modelo de gestión para la administración del recinto y el rediseño arquitectónico del Teatro Regional son los desafíos que deben asumir desde la sede regional del Consejo de la Cultura, el MOP y el municipio de La Serena, tras aceptar que la única forma de sacar el proyecto adelante es disminuir los costos. Algo que quedó claro en la exposición que realizó la directora del CNCA regional, Daniela Serani, ante el concejo comunal.

Al respecto, el alcalde Roberto Jacob indicó que “se despeja la nebulosa del 2014-2015, donde esto había quedado estancado. Esta reunión se gestó gracias a la carta que enviamos al Gobierno Regional, solicitándoles un pronunciamiento sobre el tema y los resultados son



La maqueta presentada por el grupo de arquitectos encabezados por Osvaldo Spichiguer fue la triunfadora, acreditándose el diseño de la obra en el 2012.

buenos. Está la voluntad del ministro de Cultura y también del intendente para sacar esta obra adelante. Si bien no va a tener la misma magnitud, va a tener las características que requiere una infraestructura cultural para la ciudad de La Serena”.

El edil además hizo hincapié en los plazos que vienen para la concreción de esta anhelada obra. “Debemos tener todos los aspectos requeridos para su edificación durante este

año, ya que los dineros que el Gobierno destinó para la red de teatro regionales se acaba este año y si no lo presentamos seríamos la única región que se quedaría sin esta estructura cultural. De salir todo de forma adecuada, el próximo año podríamos tener las platas del CNCA para seguir avanzando”.

Esta semana, la directora regional de Cultura, Daniela Serani, anunció que “el CNCA, junto al Gobierno Regional y

la Dirección de Arquitectura, se encuentran trabajando. Estamos en la etapa administrativa, que significa: Cierre del convenio anterior, firma del nuevo convenio. Este año se trabajará en el rediseño del Proyecto Teatro Regional y en la construcción de su Plan de Gestión, además de la conformación de una corporación que lo administre”.

Respecto a cifras, Serani precisó que el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes “des-

tinará 100 millones de pesos para rediseñar el proyecto. Un teatro regional que pueda convertirse en un espacio cultural que albergue a todas las expresiones artísticas”. Y será en el mismo lugar donde se había pensado, el Espejo de Agua. “La inversión total la arrojará el rediseño, pero claramente será menor a los casi 15 mil millones del proyecto anterior”, aclaró.

Aunque aún no se reúnen los equipos técnicos para

LA FRASE

“El CNCA destinará 100 millones de pesos para rediseñar el proyecto. Un teatro regional que pueda convertirse en un espacio cultural que albergue a todas las expresiones artísticas”

DANIELA SERANI

directora regional de Cultura

adecuar el diseño y la forma de administración, en la exposición del mes de marzo se tiraron algunas ideas, entre las que se cuentan la disminución del aforo y no generarle los 3 niveles inferiores, que quedaban en contacto con las napas subterráneas del sector, encareciendo casi al doble el proyecto. Cabe recordar que esta obra es un convenio entre la Dirección de Arquitectura del MOP, CNCA y GORE. 0101R

DÍA DEL PATRIMONIO

La Serena, ¿ciudad patrimonial?

En julio de 2015 frente al Liceo de Niñas de La Serena se construían con recursos del llamado fondo espejo del Transantiago, paraderos de locomoción colectiva que incluían un techo que obstaculizaba la vista desde y hacia el edificio educacional. Fue la comunidad una vez más la que, a través de las redes sociales, manifestó su descontento indicando que estas obras no se integraban al paisaje sino que más bien lo cambiaban.



Las ciudades tienen un sello propio que las distingue,

característica que minuto a minuto se nutre, evoluciona y desarrolla, reflejando momentos, situaciones y hechos que se reflejan más allá de muros, construcciones o ruinas, el paso de personas, comunidades y gestores que en su diario vivir fueron capaces de forjar momentos y obras que en su individual existencia logran trascender en el tiempo.

Javier Rojas D.
La Serena



La visión restringida, singular, antigua del patrimonio, que fuera forjada en el S. XIX evoluciona durante el siglo XX con la incorporación del concepto de valor cultural.

Hoy son varios los documentos internacionales que consolidan una visión amplia y plural del patrimonio cultural, que valoran todas aquellas entidades materiales e inmateriales significativas y testimoniales de las distintas culturas, sin establecer límites temporales ni artísticos, considerando así las entidades de carácter tradicional, industrial, inmaterial,

contemporáneo, subacuático o los paisajes culturales, entre otros, como garantes de un importante valor patrimonial.

Bajo esta definición, salimos a recorrer La Serena, que presenta hitos que la posicionan como una ciudad con historia y patrimonio. Sus monumentos nacionales son los principales referentes. Sin embargo, en este mismo caminar surgen dudas y opiniones diversas respecto al valor que la comunidad y principalmente las autoridades comunales le asignan y entienden por patrimonio en su más amplia definición y como la ciudad silenciosamente lo va forjando.

En ese escenario logramos descubrir lugares, acciones u omisiones que hablan de un abandono, mala gestión y falta de visión a futuro respecto al patrimonio en la comuna serense.

Hecho el análisis y la descripción consecuente y sabiendo que la ciudad tiene vida propia y día a día se manifiesta forjando su patrimonio, la

50,76 m²
Desde:
UF 1.490

APÚRESE ULTIMAS UNIDADES



YA COMENZÓ LA ENTREGA!!!



Casas Aisladas de un Piso

Amplios Terrenos

El Mejor Precio por m²

Sala de Ventas
Avda. Raúl Bitrán esquina
Guillermo Ulriksen



Constructora CADEL

51- 2295442 | 7765 6405 | +569 7765 6405 | ventas@cadel.cl

Asesoría y Gestión de Subsidio Habitacional

Visítenos en www.cadel.cl

relación anterior nos muestra que existe una falta de preocupación y visión respecto a la ciudad que queremos a futuro, con acciones coordinadas que se hagan cargo de estas señales patrimoniales latentes que exigen respuesta y visualización a través de una política comunal expresada y conversada desde y hacia los vecinos. No basta con reeditar postales, repetir circuitos y muestras que, aunque valiosos, ya son repetidas.

Así, desde la mirada de quienes visitan la ciudad en busca de la oferta patrimonial, preocupa el deterioro del entorno, la basura acumulada, los grafitis, los perros vagos y el peligro que ellos representan, la poca información del ciudadano común en temas patrimoniales al recomendar lugares interesantes, conocer horarios de funcionamiento e incluso ubicación de lugares de interés.

Circuitos como los que funcionan en La Paz, Bolivia; Cartagena de Indias, Colombia; Cuzco, Perú; nos hablan de gestión eficiente desde la autoridad, planes a largo plazo en el plano cultural, población involucrada en el cuidado de bienes culturales, acciones judiciales concretas ante denuncias de hechos que atenten contra el patrimonio de la ciudad.

Aquí es dable recordar cuando en el casco histórico y a través del registro de cámaras de seguridad dos jóvenes fueron sorprendidos destruyendo más de una docena de árboles. Tras lo ocurrido, los infractores fueron recibidos por el propio alcalde en su oficina instalando, al decir de muchos, un precedente nefasto y una pésima señal de cómo deben tratarse estos temas.

A veces, cuando miramos por sobre el hombro a nuestros vecinos, también debemos reconocer cuánta ventaja nos llevan en estos temas. Por ejemplo, cuando en el año 2004, dos jóvenes turistas chilenos hicieron un grafiti en un muro incaico en Cuzco, acción por la que fueron detenidos, recibiendo el más amplio repudio de la comunidad que manifestó su "indignación por la insolencia de dos chilenos que atentaron contra el patrimonio cultural de Cuzco".

LA OPORTUNIDAD PARA REIVINDICARSE

La reciente construcción de la doble vía La Serena-Vallenar sorprendió a la comunidad con un espectacular hallazgo



arqueológico correspondiente a los pueblos precolombinos que habitaron la zona.

De acuerdo a los investigadores se trata de un complejo habitacional que podríamos denominar "La Serena, antes de La Serena". En el lugar se superponen las culturas Ánimas, Molles, Diaguitas y Diaguita Inca, entregando una muestra detallada de la forma de vida, costumbres, características e interacción de las personas con el entorno.

Este hallazgo debería ser el punto de cambio respecto a cómo convivimos con el patrimonio, permitiendo imaginar un gran centro de interpretación y lugar eje en el desarrollo de políticas y acciones en el ámbito patrimonial, resguardando, por cierto, primeramente la memoria y dignidad de los restos allí encontrados.

La Serena, ¿una ciudad patrimonial? Falta, sin embargo, entender que la ciudad es un ente vivo que cambia, sugiere y crece. Estimamos ciertamente que el papel principal debe asumirlo el municipio con acciones que fomenten conocimiento, respeto, cariño e identificación con nuestro patrimonio.

EX FUNDICIÓN LAMBERT: UNA SEÑAL DEL ABANDONO

••• En este lugar, ubicado en la ladera norte del río Elqui, no nos equivocamos al decir que se forjó gran parte de lo que hoy somos como nación republicana en torno al proceso de fundición de cobre, que era parte del complejo minero industrial de Charles Lambert, empresario que llega a Chile en 1817 y trae la tecnología para fundir minerales de cobre posicionando a Chile como uno de los grandes productores del metal rojo a nivel mundial.

El complejo incluía la Mina Brillador, la casa del empresario, un ferrocarril y varios hornos de reverbero. En el sector de la fundición hoy campea una toma de terrenos y un gran basural en medio de las escorias que cuentan de un pasado glorioso. Allí se construyó un desvío de la ruta que une Las Compañías y La Serena a través del puente Zorrilla y se advierte que no se realizó al menos una prospección arqueológica básica.

Si tuviéramos que buscar un referente del sitio pensaríamos en Swansea, ciudad galesa hacia donde era exportado el cobre chileno para ser procesado, sitio que hoy es un lugar recuperado y restaurado que integra la historia con la naturaleza, siendo además un referente patrimonial para los habitantes de la ciudad y un punto turístico de la zona.

Imaginamos este sitio como un interesante museo minero de sitio que genere identidad en la comunidad de Las Compañías, asociado, por ejemplo, a la Mina Brillador, la Casona Lambert y al Liceo Técnico Jorge Alessandri Rodríguez, institución que imparte, entre otras, la especialidad de minería.



FLORES DE MATTÁ: DISCUSIÓN MÁGICA

••• En el 2006 fueron instaladas 12 esculturas de 4 metros cada una que están insertas en distintos lugares del centro de la ciudad de La Serena, bajo el nombre de "Las Flores Mágicas" o "Les Fleurs Magiques". En el 2014, el concejal radical Juan Carlos Thenoux pidió que las obras de la escultora y pintora Federica Matta fueran removidas y trasladadas a otros lugares de la ciudad.

El argumento de Thenoux fue: "No tienen nada que ver, fue una buena intención de alguien que quiso dejar un legado y decir esto fue lo mío y la gente me va recordar por esto... Aquí no se trata de borrar lo que hizo el alcalde anterior, más bien se trata del cuidado de nuestra zona típica y áreas patrimoniales".

Resulta curioso que una autoridad no entienda que el valor del patrimonio cultural es algo más amplio que todo aquello que se tilda o cataloga de monumento nacional. Las ciudades evolucionan, se mueven, tienen vida. El mismo expresidente Gabriel González Videla en sus memorias relata que muchos vecinos se oponían a las obras del Plan Serena, a tal punto que incluso debieron ser desalojados y hoy vemos cómo este plan urbanístico regional desarrollado en la década de 1950 es un referente a nivel mundial de cómo se proyecta a futuro una zona. Otro ejemplo a nivel mundial fue la controversia generada por la torre Eiffel construida para la exposición universal del 1900 y que significó que muchas voces se alzaran exigiendo su desarme, porque simplemente rompía la estética de la ciudad. Hoy es un símbolo de Francia y uno de los lugares más visitados y fotografiados por turistas a nivel mundial.

Afortunadamente, las flores de Matta lograron resistir la poda con la tijera de la ignorancia y son parte viva del paisaje serenense.



LA PUERTA DE CALLE PRAT: CONTROVERTIDA EVACUACIÓN

••• En el mes de septiembre de 2015, en el edificio que comparte el municipio serenense con los Tribunales de Justicia se construyó una puerta hacia calle Prat que la Corte de Apelaciones habría solicitado a través de los permisos pertinentes para cumplir con el requerimiento de tener una vía de evacuación o de escape, ya que ese tribunal no tenía esa salida. Estos permisos fueron tramitados el año 2012 y aprobados por el Consejo de Monumentos Nacionales y la Dirección de Obras del municipio sin mayores observaciones.

Sólo el concejal Jorge Hurtado reaccionó a través de la prensa señalando: “Me parece que es una desproporción al no mantener la línea original del trazado del edificio. Es absolutamente grotesco como se hicieron los trabajos, yo pasé en varias ocasiones y no sé si esa intervención está realmente visada por algún ingeniero...”. Varios vecinos a través de redes sociales manifestaron su molestia y la falta de iniciativa del municipio para intentar revertir esta medida buscando alternativas. Hoy la puerta está operativa.



EL SÁTIRO DESAPARECIDO

••• La madrugada del 14 de septiembre de 2015, desde la Plaza de Armas de La Serena, a una cuadra del edificio consistorial y Tribunales de Justicia y frente a la Intendencia Regional, edificio que tiene guardia continua de Carabineros, fue robada la estatua correspondiente a El Sático, una figura masculina infantil de pie y cuerpo entero apoyada en una columna. Entre sus manos sostiene una flauta y desde sus hombros cae una piel de animal felino. Fue forjada en hierro fundido vaciado. Pese a las denuncias, el alcalde Roberto Jacob dijo que “una vez conocida la situación hicimos una investigación, la que no arrojó resultados respecto de saber qué había ocurrido con esta estatua hecha en una fundición francesa en el siglo XIX, que era parte de un grupo de esculturas que adornan nuestra Plaza de Armas, por lo que inmediatamente se hizo la denuncia respectiva en la PDI y además, se dio aviso al Consejo de Monumentos Nacionales. Nuestro Departamento Jurídico realizará el seguimiento de caso”. A la fecha no existen pistas que permitan saber cómo ocurrió ni quiénes fueron los responsables de este grave robo al patrimonio de la ciudad.



CERRO GRANDE, LA GESTA OLVIDADA

••• En las faldas del cerro Grande se libró el 28 de abril de 1859 una de las batallas que dio fin a la Revolución ocurrida ese año.

Allí bajo las balas del ejército sucumbieron las fuerzas lideradas por Pedro León Gallo y Pedro Pablo Muñoz, que se rebelaban contra el centralismo de Santiago y exigían que el norte tuviera el sitio que le correspondía, basado en su aporte a la nación desde el ámbito de la economía, minería y plena identificación con los valores de la nación, situación que con el tiempo fue reafirmada con la decidida participación de la población en la Guerra del Pacífico. En este lugar histórico no existe ninguna referencia, una placa o información respecto a la batalla que se allí se libró y lo que significó para el Norte Chico. Más bien es un hecho olvidado y desconocido para la población regional.

En este contexto destaca el potente proyecto Mirador Quebrada Los Loros, impulsado por la sociedad patrimonial Pedro Pablo Muñoz, que pone en valor otro sitio relacionado a la Revolución de 1859.



LA BARCA QUE NAUFRAGÓ DOS VECES

••• En septiembre de 2014, los restos de un misterioso barco encallado en la orilla del litoral de La Serena, frente a la delegación municipal de la Avenida del Mar, aparecieron al producirse una baja de marea. Se trataba de restos de madera atrapados en la arena, no existiendo claridad respecto a procedencia y data aunque claramente correspondían a pino oregón, que es la madera con que antiguamente se construían las embarcaciones que surcaban los mares del mundo.

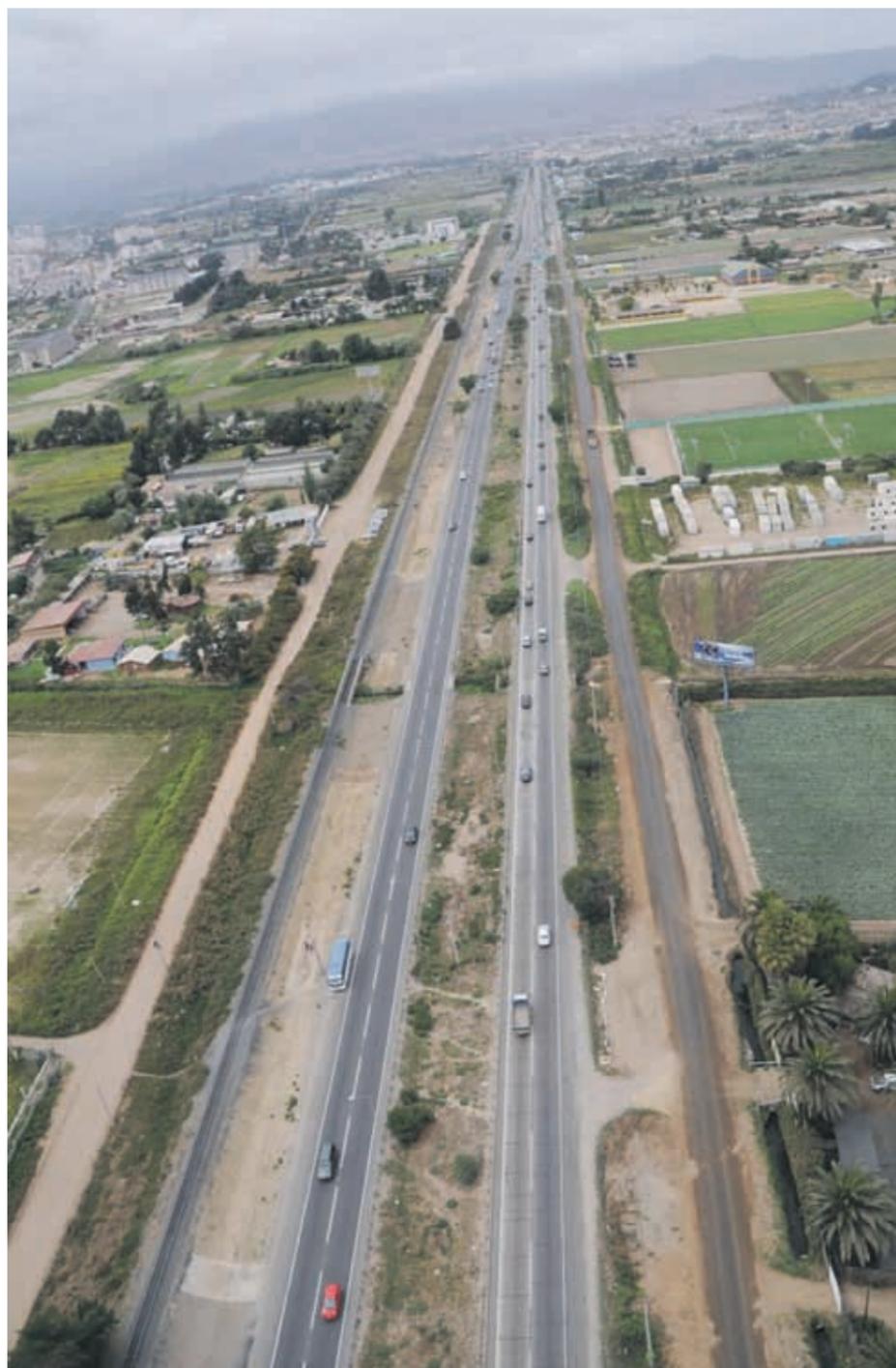
Al lugar concurrieron funcionarios de la Armada de Chile, estuvieron inspeccionándolo y si bien no se atrevieron a hacer un diagnóstico de la data de la nave, precisaron que no se trataba de un galeón español, como se creía en un comienzo, afirmando eso sí que era de una data muy antigua, puesto que los grandes bloques de madera estaban unidos con tarugos de madera y no con clavos de fierro. Al sitio también concurrió el alcalde Jacob quien precisó: “Veremos qué acciones podemos tomar porque no es llegar y moverlo. Fácilmente debe haber hacia abajo enterrados unos 3 metros. Haremos las consultas para ver la competencia que puede tener el Consejo de Monumentos Nacionales. Acá hay historia y creo que deben entrar los organismos competentes en el tema”. En el lugar, además, señaló: “Podría hacerse una reseña de lo que es esto una vez que las investigaciones arrojen algún resultado y quizá convertirlo en un pequeño punto turístico. El tema está en que en algunos momentos del día estará tapado por el agua, cuando sube la marea, y en otros estará visible, pero quizá le guste también a la gente. Pero para eso debemos esperar los resultados”, precisó Jacob. Efectivamente como comentó la autoridad, la marea cubrió nuevamente los restos y del tema nunca más se habló y quizás se perdió para siempre una pequeña parte de nuestra historia que habla de una zona conectada al mundo a través del mar, desde tiempos coloniales.

Entrevista

ANDRÉS VILLASECA:

“La Serena se juega la vida de mediano y largo plazo con lo que se haga con la Ruta 5”

El experto en gestión de tránsito e ingeniero civil insistió en que el MOP debe establecer y pensar muy bien el tipo de concesión que concretará en la conurbación para evitar equivocarse, aunque cree que se está en el momento justo.



“Entre La Serena y Coquimbo deberían haber 10 nudos desnivelados. Si no están los recursos entonces no se pongan a hacer la Ruta 5 porque después hacerla y corregir lo que falta una vez hecha es prácticamente imposible”, precisa Villaseca.

Eleazar Garviso
La Serena

T

ras el seminario Conectividad de Conurbación La Serena y Coquimbo: Presente y Futuro, organizado por diario El Día, a través del CEED y respaldado por el gobierno regional, una de las conclusiones de los asistentes fue que más allá de los dolores de cabeza que genera el caos vial, a ambas ciudades se les presenta una oportunidad única para lograr solucionar la problemática.

No obstante, el experto en gestión de tránsito e ingeniero civil Andrés Villaseca, a través de su exposición Diagnóstico Vial La Serena-Coquimbo y Ovalle fue el encargado de aterrizar las expectativas y hablar claramente de las reales posibilidades que existen. Por algunos momentos su visión fue lapidaria. Pero concreta.

El profesional partió con un acto de sinceridad. Admitió que actualmente se siente lejano a la ingeniería de transportes, tanto mental como emocionalmente.

“Creo que por errores y soberbia hemos causado bastante daño a obras importantes de infraestructura de este país. El no hacerle caso a las personas o utilizar el sentido común es muy típico en la ingeniería de transporte y he tratado de alejarme de ese camino desde hace un

tiempo”.

Villaseca admite que en el análisis de la problemática vial de la conurbación no se puede dejar de lado Ovalle. “Y me di cuenta de que las calles que producen la continuidad son pocas y además de haber un problema norte sur en esta ciudad, había un problema más importante que es oriente-poniente”.

Es por ello que estableció que la Ruta 5 tiene que transformarse en una concesión que sirva para conectar las dos ciudades, “y no sólo una ruta de paso de Chile”. Es por ello que planteó que la apuesta de las autoridades es concretar un diseño distinto a las típicas cosas que hace Concesiones. Es un convencido de que a La Serena aún le falta mucho por crecer, “todos los flujos que vemos hoy día no son nada con los que debieran existir en el futuro... Ojo con la demanda de La Serena, que es mucho más grande que la oferta y se encuentra en un momento en que la

cantidad de autos que posee es bastante menos que la que podría tener, por lo tanto guardar falsas expectativas de que con transporte público esto va a mejorar, no tiene ningún sentido. Hay que hacerlo, pero para que La Serena llegue a jugarse el partido para tener o no transporte público, le falta un aumento del parque automotriz muy grande”, enfatizó.

Aseguró que no había que olvidar que la ciudad es turística, “la gente de Argentina no vendrá a andar en micro acá, la de Santiago tampoco y eso es lo que pasa en Viña del Mar, donde esta ciudad ya perdió la guerra. No tiene la posibilidad de tener una ruta que la atraviese y que esté justo en el momento que la están rediseñando. El transporte público no es la solución para el problema que viene, porque a la gente uno no le puede decir que ande en transporte público por decreto. Las ciudades tienen un ritmo propio”.

CICLOVÍAS

••• La construcción de las ciclovías emerge como una solución para los atochamientos?

“Es un tema de moda las ciclovías, interesante, pero no perdamos el norte. Las ciclovías no solucionarán el problema. En Santiago sólo el 3% anda en ellas y tienes un problema cuando lo haces porque le quitas espacio al transporte público masivo”.

-¿Sería un error no incluirla en la avenida o calle que se construye?

“Exactamente, o las ciclovías pueden ir por la red vial secundaria, no tienen por qué ir por las arterias más importantes”.

-¿Es el momento de exigir a las empresas que incluyan en sus obras las ciclovías?

“Si vemos que el tema de las ciclovías es un aporte debería normarse el perfil de las calles. Si no es así, ver una alternativa por la red vial secundaria”.

Es por ello que dice ser un convencido de que la concesión que se está proyectando entre La Serena y Coquimbo debe tener un fuerte componente urbano. “Dos o tres pistas en las caleteras, que parte de la conexión que se da en La Serena se produzca por la Ruta 5, despejando el eje Balmaceda y aumentar fuertemente las ruta oriente-poniente y siendo abordado desde la Ruta 5. Lo que estoy diciendo es que cuando se concesione la Ruta 5 si no se tiene en cuenta esto, diría responsablemente que hasta sería mejor que no se haga la concesión”.

Enfatizó que un ejemplo concreto es el mal diseño de la concesión de la Avenida Kennedy en Santiago, donde se genera una alta congestión en los nudos que se establecieron. “Pero lo más grave de todo es que como la concesión ya se hizo, cuesta mucho hacer obras. Lo que hay que hacer es una solución crecedora y dejar soluciones flexibles. Hoy día por ley intervenir una concesión que ya existe porque se dieron cuenta que le faltó un puente, a parte del costo luego que la concesionaria les cobra por lo que deja de ganar producto de los cortes de tránsito, casi que no se puedan hacer mejoras a las concesiones”.

Es por ello que Villaseca propone que la conurbación de La Serena-Coquimbo debería ser una vía con varias salidas y caleteras poderosas y con una potente red de oriente-poniente. No hay otra alternativa. “Ojo con lo que entregará el Ministerio de Obras Públicas como concesión, porque La Serena se juega la vida de mediano y largo plazo con lo que se haga con la Ruta 5, no es



Andrés Villaseca Contreras es ingeniero civil, socio de la empresa Urbano Proyectos. Asesor de gestión de tránsito, proyectos viales para organismos públicos y privados.

algo anecdótico”.

SOLUCIONES A LA MANO

Al término del seminario, Villaseca profundizó en entrevista con diario El Día sobre su mirada a la congestión que existe en la conurbación.

Insistió en que pocas veces, a ciudades con tantos problemas viales, como La Serena y Coquimbo, “les calza que justo viene una obra que les permite solucionar el 90% de sus problemas por muchos años. Pero la comunidad debe forzar al Ministerio de Obras Públicas a que la solución vial que es la Ruta 5, en este caso, sea una ruta urbana que solucione el problema de ambas ciudades”.

Para Villaseca la problemática vial de La Serena y Coquimbo no le es desconocida.

“Llevo años trabajando en cosas de La Serena en forma

particular, pero me toca revisar proyectos de Gobierno para situaciones particulares y ahí me da la oportunidad de revisarlos más en profundidad. Y con la experiencia que uno tiene después de 30 años se supone que si realmente sabe lo que está haciendo no tiene que estudiar tanto las cosas. Hay cosas que son bastante evidentes. Hay muchos casos que se parecen a La Serena-Coquimbo”.

-¿Cómo el que expresaba sobre la Avenida Kennedy en Santiago, donde ha sido complejo entregar soluciones?

“Hay varios casos donde una ciudad está dividida en dos y por el medio le pasa la Ruta 5, este no es un tema único. Y las cosas que han pasado en esas ciudades es bueno saberlas para usarlas acá. Si una parte de cero cada vez que estudia algo obviamente que

se demora mucho y si se utiliza lo que ha pasado en otros lugares es muy rápido llegar a buenas soluciones. Acá la clave es que el Ministerio de Obras Públicas haga una vía que cumpla un papel a nivel de país tanto como a nivel regional”.

-En la zona se ha propuesto como solución a la congestión la existencia de un tren urbano, sin embargo, usted fue crítico de esta apuesta...

“Las personas que utilizarían transporte público probablemente sería la misma gente que hoy día lo utilizan, solamente estarían mejor que ahora, pero que eso solucione el problema vial, imposible. La Serena seguirá creciendo en flujo vehicular. Entonces, cuando me dicen que vamos a mejorar el transporte público, eso no produce una mejora vial y es de suponer que mucha gente de los autos

se irá al transporte público y eso no pasa”.

SIN MIRAR ATRÁS

-¿Se cometió un error en no haber incorporado en la licitación tanto de Los Vilos-La Serena o Vallenar-La Serena la solución para el tramo de la conurbación?

“Era como fácil, pero yo he aprendido a no mirar para atrás. El momento de hacerlo es ahora. Hoy día se da justo la coyuntura para concretarlo. Si no se pudo antes, mala suerte, hoy día se puede hacer, eso es lo importante”.

-¿Quedaría por resolver sólo el nudo de Avenida Francisco de Aguirre?

“No, no, hay que resolver un nudo y una filosofía. ¿Están todos los nudos que se debiera tener? ¿Están todas las caleteras que se deben tener y con el estándar que se requiere? ¿Están las conexiones oriente-poniente para alimentar esos nudos? Uno tiene Cuatro Esquinas y Francisco de Aguirre, pero al medio debieran existir varias vías oriente-poniente con sus respectivos nudos. Para nada advierto que estaría resuelta la filosofía del problema”.

-Se sostiene que un importante adelanto es haber construido el enlace de Peñuelas, La Cantera y Juan Antonio Ríos...

“Eso es simplificar el tema. Una de las cosas que se requiere para que la Ruta 5 sea efectiva es que la gente se venga por la Ruta 5 e ingrese a todos los puntos que requiere La Serena, porque lo que pasará es que las personas vendrán por la Ruta 5, se meterán por Cuatro Esquinas y seguirán utilizando calle Balmaceda para llegar donde necesitan. El ideal es que no usen ese tipo de vías”.

-¿Usted que escuchó a las autoridades en el seminario advierte que las soluciones que se proponen van en la dirección correcta?

“Es que en esta charla no vi discusión respecto a cuál es la solución. Noté completamente ausente la solución puntual. En ningún momento se mostró un plano de la solución de cómo venía, entonces cómo podría saber de lo que se está haciendo”.

-Bajo su experiencia, ¿qué aconseja que se debiera hacer?

“Hay que sentarse rápido y ver lo que está hecho, a lo mejor ya está pensado. El Ministerio de Obras Públicas debe mostrar más lo que tiene pensado y si uno nota un defecto, intentar corregirlo. Si no son posibles hoy en día las vías oriente-poniente no importa, se dejan listos los pasos a desnivel y se harán más adelante. Pero hay que pensar en un concepto de Ruta 5 con nudos y salidas oriente-poniente”.

-También se escucha la opción de construir un metro...

“Eso ya es empezar a perder el rumbo de donde uno va, para que esta ciudad requiera metro, aún falta”.

-¿Insistir en un tren sería ser nostálgico o ayudaría concretamente?

“No me pronuncio, porque generalmente en esto hay cosas de nostalgia, pero si pensamos que la Ruta 5 es la articuladora y La Serena y Coquimbo crecerán a ambos lados de las rutas y si hay varias opciones de oriente-poniente, no habría nada de nostálgico. Podría estar el tren, la estación y sistemas de colectivos y se puede llegar al punto final. Si está pensado como está la ciudad, hoy no sirve para nada”.

ALMUERZOS EJECUTIVOS

De lunes a viernes disfrute nuestro menú ejecutivo que incluye entrada, plato de fondo, postre, copa de vino o bebida.

Servicio de arriendo de salones, convenciones, seminarios y eventos.

MENÚ
\$7.500



LIMARI
HOTEL

Reservas @hotellimari.cl
www.hotellimari.cl
Fono 532661400 - ovalle

Una imagen, un día

Dos visiones separadas por el tiempo del templo más grande de la capital regional, que se comenzó a construir hacia el año 1844. En las fotografías puede observarse como el cambio más notorio el aspecto de la Plaza de Armas, que en principio cumplía la función de ser un espacio de maniobras ecuestres y militares lo que origina su nombre.

Catedral de La Serena



DECLARADA MONUMENTO NACIONAL EL 12 DE FEBRERO DE 1981, la Catedral de San Bartolomé de La Serena es la sede de la Arquidiócesis regional. Es el templo más grande de la ciudad y se ubica en la esquina nororiente de la Plaza de Armas de La Serena. Su construcción comenzó hacia el año 1844 bajo la dirección del arquitecto francés Juan Herbage. Al interior y frente a la escalinata de la capilla del Santísimo Sacramento, se encuentra el acceso subterráneo a la cripta de los obispos y arzobispos de La Serena. También al interior del templo yacen los restos de Francisco de Aguirre, lugarteniente de Pedro de Valdivia y fundador de la ciudad, y de otras figuras públicas de la época.

Un buen panorama **FAMILIAR**



PRESENTA ESTE CUPÓN EN BOLETERÍA Y PAGA SÓLO:

\$2.900 | **\$3.800**
EN SALA TRADICIONAL | EN 3D/XD

DE LUNES A DOMINGO

· VÁLIDO HASTA EL 31/05/2016

- 1 CUPÓN VÁLIDO PARA LA COMPRA DE 1 ENTRADA
- CADA PRECIO ES VÁLIDO EXCLUSIVAMENTE PARA SU CATEGORÍA
- NO VÁLIDO PARA EVENTOS ESPECIALES NI PREESTRENOS
- NO ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES
- SUJETO A RESTRICCIÓN DE PELÍCULAS

CINEMARK

elDía



PRESENTA ESTE CUPÓN EN BOLETERÍA Y PAGA SÓLO:

\$2.900 | **\$3.800**
EN SALA TRADICIONAL | EN 3D/XD

DE LUNES A DOMINGO

· VÁLIDO HASTA EL 31/05/2016

- 1 CUPÓN VÁLIDO PARA LA COMPRA DE 1 ENTRADA
- CADA PRECIO ES VÁLIDO EXCLUSIVAMENTE PARA SU CATEGORÍA
- NO VÁLIDO PARA EVENTOS ESPECIALES NI PREESTRENOS
- NO ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES
- SUJETO A RESTRICCIÓN DE PELÍCULAS

CINEMARK

elDía

