



Columna

Emile Ugarte
 Arquitecto



El corredor bioceánico ¿obra vial?

La Región de Antofagasta concentra ventajas que muy pocos territorios poseen en el mundo: - Minería con demanda estratégica de escala mundial. - Energía limpia barata y eterna. - infraestructura portuaria con una ubicación irreplicable con respecto al hinterland de América Latina, entregando las posibilidades reales de convertirse en el eje del Corredor Bioceánico (CB). Sin embargo, todas estas piezas están operando desarticuladas, víctimas de una política pública fragmentada que responde a un Estado que

“El dilema es administrar flujos o planificar desarrollo. Es más que es una discusión técnica”.

reduce a nuestro territorio solo como un soporte físico de proyectos sectoriales, sin gobernanza integrada, que está impidiendo transformar; “conectividad en desarrollo”.

Se proyecta como una obra vial, un flujo de camiones que cruza rápido el territorio rumbo al puerto, pero no como política territorial. Se planifica la carretera sin ciudad, la logística sin suelo productivo, el transporte sin ferrocarril, y la exportación sin postcosecha ni transformación local y los puertos sin carga de retorno y multipropósito. El resultado será un corredor de paso, no una plataforma de valor, sin desarrollo territorial, solo generador de externalidades a nuestras ciudades.

En El Loa, esta fragmentación es estructural, Calama, tiene todo para ser un nodo natural, entre producción, energía lim-

pia, conectividad internacional, emplazamiento estratégico con respecto a los puertos del norte, rodeado de desierto y en un ambiente seco, condiciones para transformarse en una Plataforma multimodal de Postcosecha del CB Y con todo esto, no está siendo mirada como una futura ciudad industrial. La minería convive con la ciudad, pero sin generar encadenamiento productivo, ni servicios avanzados que podrían asociarse al futuro CB. El territorio soporta tránsito, externalidades y presión urbana, pero no captura beneficios.

En el extremo costero, el patrón se repite. Los puertos se expanden bajo lógicas sectoriales orientadas casi exclusivamente a la exportación minera. El borde costero se administra como una suma de concesiones inconexas, sin articulación con la ciudad, ni menos con el futuro CB.

Entre El Loa y la costa, el CB nos está entregando la oportunidad histórica de conectar todo si tenemos una mirada integradora: Producción minera con encadenamiento productivo. El desarrollo de la agroindustria con los insumos de países vecinos. Incorporar energía limpia, logística multimodal y puertos con industria que generen carga de retorno para satisfacer las necesidades mineras y de electromovilidad de países vecinos e internas.

Mientras el CB siga tratándose como carretera y no como estrategia territorial, mientras El Loa siga siendo zona de extracción y no como una futura plataforma de post cosecha del CB y el borde costero sin planificación, sin gobernanza única y sin generar carga de retorno a los países vecinos, la región continuará atrapada en un modelo de enclave.

El dilema es administrar flujos o planificar desarrollo. Es más que es una discusión técnica. Es una decisión política.