San Antonio. Ciudad en tres tiempos

GUSTAVO ÁVILA GONZÁLEZ
Arquitecto. Universidad de Valparaíso.
Filiación institucional: Escuela de Arquitectura. Universidad de Valparaíso, Chile.
ORCID: 0009-0003-4593-3197

Universidad de Valparaíso
Facultad de Arquitectura
Revista Márgenes
Territorio - Paisaje
San Antonio, city in three times
2026. Vol 19. Nº 31
Páginas: 56-63
Recepción: mayo 2026
Aceptación: agosto 2026

RESUMEN

Este texto describe tres momentos en la historia de la ciudad y el puerto de San Antonio, en Chile. El primero se remonta a la presentación del Proyecto del Puerto de San Antonio en 1908, el cual valoraba la intervención urbana como parte de la función portuaria. Un segundo momento abarca un periodo de veinte años y aborda la idea de construir un puerto de gran escala, así como sus repercusiones en el territorio. Por último, un tercer momento expone ideas sobre la oportunidad de concretar un Plan Estratégico que oriente las acciones en el amplio territorio y los modelos de gobernanza asociados. Estas tres etapas vinculan las obras realizadas con su compromiso hacia la ciudad.

Palabras clave: Puerto de San Antonio- Chile / antecedentes históricos / Planificación / Gobernanza

ABSTRACT

This manuscript describes three moments in the history of the city and port of San Antonio in Chile. The first, from when the Puerto San Antonio Project was presented in 1908 and which values the intervention of the city as part of the port function. A second moment that covers a period of 20 years and deals with the idea of building a large-scale port and its impacts on the territory. Finally, a third moment that describes some ideas regarding the opportunity to materialize a Strategic Plan that guides the actions in the wide territory and the associated governances. The three times relate works and their commitment to the city.

https://doi.org/10.22370/margenes.2026.19.31.6061

SAN ANTONIO, CIUDAD EN TRES TIEMPOS

El actual puerto de San Antonio deriva del proyecto original elaborado por los ingenieros Gerardo Van M Broekman y Ramón Salas Edwards en el año 1908, proyecto que, desde el origen, se concibe como una obra pública y con una concepción dual entre función portuaria y territorio [1].

En el proyecto destacan las obras marítimas y las "obras de ciudad" que consolidan una propuesta urbana que traza ejes viales principales de la futura ciudad, donde se albergarían los nuevos trabajadores y habitantes del lugar, una intervención de dimensiones y envergaduras equivalentes al tamaño del puerto proyectado.

PRIMER TIEMPO. EL ORIGEN

La construcción del puerto es propiciada por la extensión del ramal del ferrocarril Santiago–Melipilla y luego hasta el puerto y que, construido entre 1903 y 1910, materializa las ventajas de menores distancias hacia la capital y de una topografía menos compleja. Conjunto de factores que posibilitan que, iniciado el siglo XX, San Antonio se transforme en el puerto auxiliar de Valparaíso.



>> San Antonio e imagen proyectual en 1908. Puerto San Antonio: propuesta de Gerardo Van M Broekman

El escenario previsto resulta favorable para la capital, al constituirse en su estación marítima terminal, y para las provincias de la zona central de Chile. También se inaugura el borde costero como nuevo destino vacacional, abriendo la ruta del tren hasta Cartagena [2]. Las obras del puerto inician en 1912 y el ferrocarril llega a Cartagena el año 1921. Cabe destacar la eficiencia en la ejecución de obras complejas, desde el mandato presidencial de desarrollar el diseño del puerto en 1908, hasta la inauguración de las obras en 1921, un lapso impensado e imposible para obras de esa magnitud en tiempos actuales.

SEGUNDO TIEMPO. LA CIUDAD DE LAS TRES COLINAS Y EL PUERTO A GRAN ESCALA

Iniciados los años 2000, se evidencia una fuerte asociación Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) con la municipalidad, lo que propicia modificaciones al plan regulador comunal que permitirían la expansión portuaria hasta el límite comunal sur.

Esta era destaca por la presentación del proyecto "San Antonio, La Ciudad de las Tres Colinas: De la Virgen, de Barrancas y Llolleo". Año 2000. Elaborado por Borja Huidobro y Asociados a solicitud de EPSA [3] el que también se puede revisar en Huidobro (2006).



>> *Imagen. Puerto San Antonio: propuesta de Borja Huidobro.* Fuente: Huidobro, B. (2017). CHILE. *AUS - Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad,* (1), 14–16. https://doi.org/10.4206/aus.2006.n1-11

Según el arquitecto García-Huidobro (2006) —de modo coherente con políticas y propuestas de descentralización, regionalización e integración de lo local a lo nacional e internacional, en el marco del desarrollo de una política republicana y democrática— planteaba que una propuesta para el puerto de San Antonio no solo debía responder a estas características, sino que debía otorgar un nuevo lugar a la arquitectura y el urbanismo, dentro de las políticas nacionales:

> Hoy en día hay espacios donde la realidad urbana es tal que no solamente hay pobres, excluidos, despojados, sino más grave aún: ciudadanos ausentes, producidos y reproducidos por una ciudad desorganizada, disparatada y que no funciona, creando desde la desherencia del civismo hasta la diseminación del ciudadano fuera de la urbe. De lo que procede, pueden deducirse dos conceptos o dos estrategias o dos políticas. Estas pertenecen a la historia de las ideas republicanas y democráticas. El primer concepto es político. Forja la legitimación de la intervención pública sobre la noción central de ciudadanía. Hacer leyes que garanticen el derecho a la ciudad. Colocar al ciudadano en situación de usos de su razón y de su derecho, para evitar su exclusión. Podemos remarcar, a título de ejemplo, que la historia de los textos jurídicos que reglamentan la construcción y el urbanismo reflejan una extrema tecnicidad de sus códigos y decretos; pero jamás la afirmación clara sobre un derecho público al espacio público. Como se trata de hacer de la exigencia por lo urbano una prioridad, la República debe movilizarse hacia proyectos precisos y asegurar su realización en plazos concretos, aplicando, si es necesario, procedimientos de urgencia. Lo urbano es evidentemente una acción a largo plazo, pero al mismo tiempo exige una relación estrecha con las urgencias. (16)

Por su parte, para el arquitecto García Huidobro: *El segundo concepto es el de solidaridad. Este interpela los valores de fraternidad de los hombres con el objeto de establecer en el ámbito urbano, los equilibrios interrumpidos de la unidad y la pérdida de la armonía social. Hoy, muchas solidaridades se descomponen y engendran soledad y desesperanza* (16), para lo cual: *se trata de crear las condiciones para vivir la solidaridad a escalas que no existen. Como la solidaridad continental, nacional, urbana, de barrio y de vecindario. Se trata de percibir esas solidaridades como complementarias y no antagónicas. Las identidades están hechas de integración, la apertura a sí mismo y la apertura al otro son dos caras de la misma moneda* (16). Según este autor, las políticas sociales deben reconocer este rasgo, pues:

> La fuerza de la solidaridad es su relación inmediata con lo cotidiano, lo real. Su debilidad, fuera de las grandes catástrofes, una práctica débil, casi inexistente. Basados sobre la desarticulación o la dislocación de la realidad contemporánea, esas estrategias buscan descubrir lo que, hacia bastante tiempo, la arquitectura había reprimido y disimulado detrás de los conceptos clásicos de lo bello, lo verdadero, lo útil. Ellas revelan que los componentes del espacio, de construcción y de programa, poseen cada una de ellas su propia lógica y la inestabilidad es radicalmente diferente de los modelos de organización anteriores, orientados hacia la composición, la síntesis, la escala, etc. todo bien controlado. Hoy estamos evolucionando hacia tiempos diferentes. (17)

Respecto al proyecto del puerto para San Antonio, la propuesta modela el borde costero inmediato con una serie de torres denominadas Contrafuertes, emplazadas en el talud del cerro Centinela (sector norte). Una explanada de gran envergadura en el sector central y talud adyacente. En la zona central eleva una docena de torres dispuestas como respaldo y atracción logística. En el extremo sur, consolida la oferta programática deportiva y recreativa y la conecta con la desembocadura del río Maipo y el estero El Sauce, emplazando el Estadio Municipal como motor atractor de un mega parque. Una vía, de las Tres Colinas, describe un eje paralelo que recorre todo el largo de la ciudad generando una noción de ciudad más ancha. También inaugura la idea de que las Lagunas u Ojos de Mar serían ambientalmente prescindibles.

Una estrategia que tendría un efecto desfavorable, recién el 2021, al momento de la evaluación ambiental del proyecto Puerto Exterior.

En 2013, EPSA presenta un Plan de Obras Urbanas para ejecutar en un horizonte de veintidós años y que acompaña a la obra mayor, el Puerto a Gran Escala (PGA). Propone la transformación del borde Costero Norte en un espacio público abierto y un área en la desembocadura del río Maipo, denominada Parque de la Biodiversidad.

En una estrategia persistente y exitosa, EPSA logra poner en el escenario nacional la idea de que San Antonio es el mejor lugar para construir el megapuerto, ganando allí una batalla al puerto de Valparaíso (EPV). Ya que, en enero de 2017, la presidenta Bachelet señaló *el futuro puerto de gran escala para la macro zona central, será acá en San Antonio.*

En 2020, se presenta al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) el proyecto Puerto Exterior (PE), un nuevo nombre que intenta, quizá, minimizar las compensaciones y mitigaciones por su real impacto en el territorio. Aun así, la estrategia no ayudó a disimular el interés que convocó en la ciudadanía, que aportó a las más de tres mil observaciones que tuvo la presentación, criticando el proceso de construcción y la operación futura del puerto. El aspecto más notorio de la propuesta es que plantea eliminar las Lagunas u Ojos de Mar, componentes urbanos de alto valor ambiental.

También destaca la baja presencia del gobierno municipal, en interés como en propuestas, en intentar construir algún imaginario urbano. Una baja capacidad de visualizar la oportunidad de obtener beneficios urbanos ante un futuro casi inapelable de su condición de zona de sacrificio.



>> Figura 3. Imagen Puerto San Antonio a gran escala. Fuente: elaboración propia.

TERCER TIEMPO. LOS CONSEJOS DE COORDINACIÓN Y LOS PROYECTOS POSIBLES

El inesperado mal resultado del proyecto Puerto Exterior ante el SEA, puede leerse como la ausencia de coordinación y la falta de conexión entre la obra propuesta y la comunidad. En este contexto, la Ley N° 19.542 o Ley de Puertos de 1997 [4], entrega una oportunidad de integrar diversos actores, a partir de la creación de los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto que tienen como función "procurar el desarrollo armónico entre la Ciudad y el Puerto". En San Antonio, el consejo fue creado en octubre de 2018.

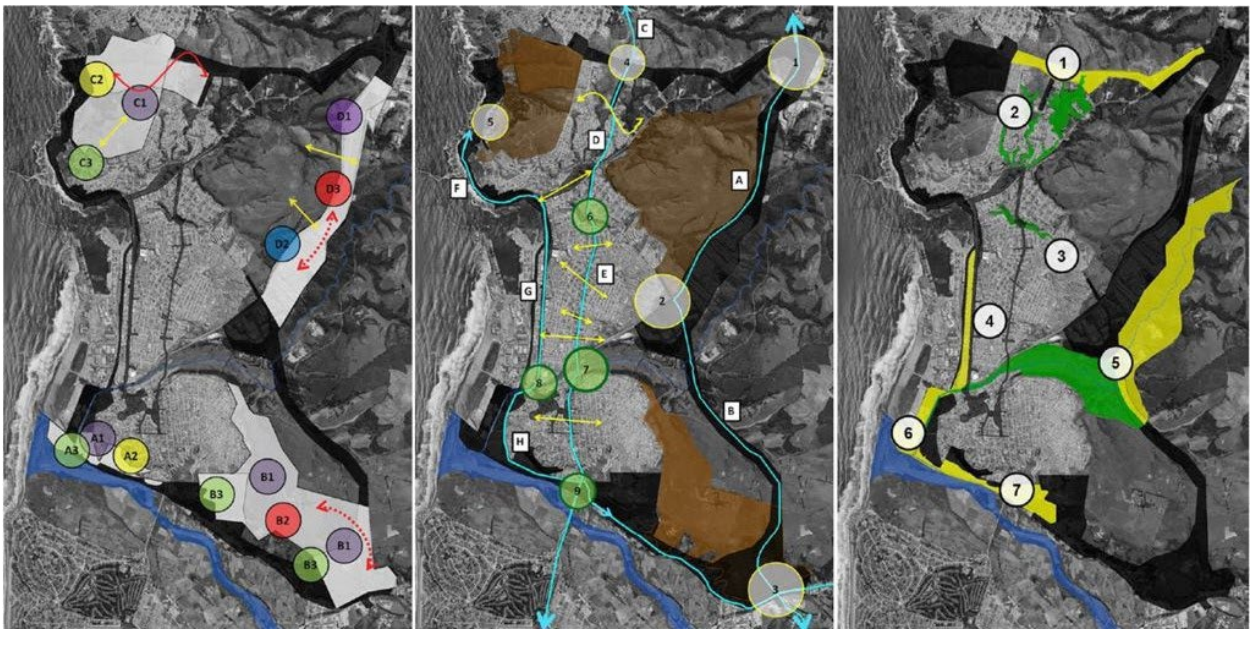
Esta institucionalidad ha tenido un accionar limitado y de escasa presencia a nivel de ideas y propuestas. El proceso es analizado en detalle por Sabah Zrari para la *Revista Geográfica de Valparaíso*, la que concluye, el año 2016, de manera crítica, que *no basta que los actores realicen actividades de coordinación para que haya gobernanza (...) Sin dispositivos que funcionan de manera efectiva, con resultados tangibles que puedan monitorearse, no se puede hablar de gobernanza de las ciudades puertos* [5].

En la misma línea, en 2020, el Informe de la Comisión Especial Investigadora de la Cámara de Diputados del Congreso de Chile [6], en relación con la evaluación de la Ley de Puertos, observa el accionar de estos consejos, reconociendo que "la relación ciudad y puerto es conflictiva" y que "Los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto son insuficientes para resolver las problemáticas actuales. Por lo que propone mejoras estructurales":

"Aumentar la representatividad de todos los actores claves en la relación Ciudad Puerto y entregarles facultades resolutivas. Generar una visión y planificación de desarrollo armónica de la ciudad-puerto. Incorporar una tasa impositiva que se recaude a partir de las actividades y servicio marítimo portuarios, y cuyos fondos sean redistribuidos en beneficio de los municipios de las ciudades donde se encuentran ubicados. Incorporar un representante de la Municipalidad en el Directorio de la Empresa Portuaria. Autorizar a las empresas portuarias para que puedan invertir fuera de las áreas que gestionan para conseguir desarrollar la ciudad y la cadena logística. La tributación de las patentes comerciales de las empresas portuarias (concesionarios y operadores) debería realizarse en el municipio donde tienen la faena".

Este conjunto da cuenta de un escenario complejo que requiere modificaciones legales urgentes y voluntades de gran aliento antes de pretender alguna obra en el territorio comunal.

Por eso, y ante la ausencia de una gobernanza activa y eficiente, surge una propuesta de mediano y largo plazo en el Magíster Gestión de Proyectos Urbano Regionales de la Universidad Viña del Mar, Chile. Ahí, Francisco Silva y Patricia Flores (2019) elaboraron un diagnóstico en donde preguntan sobre *la capacidad de la ciudad de sostenerse favorablemente ante "la llegada" del Gran Puerto y sobre cuáles son las fricciones que existen entre la ciudad-la industria-el puerto sobre las áreas de crecimiento, conectividad y áreas de valor ecológico* [7].



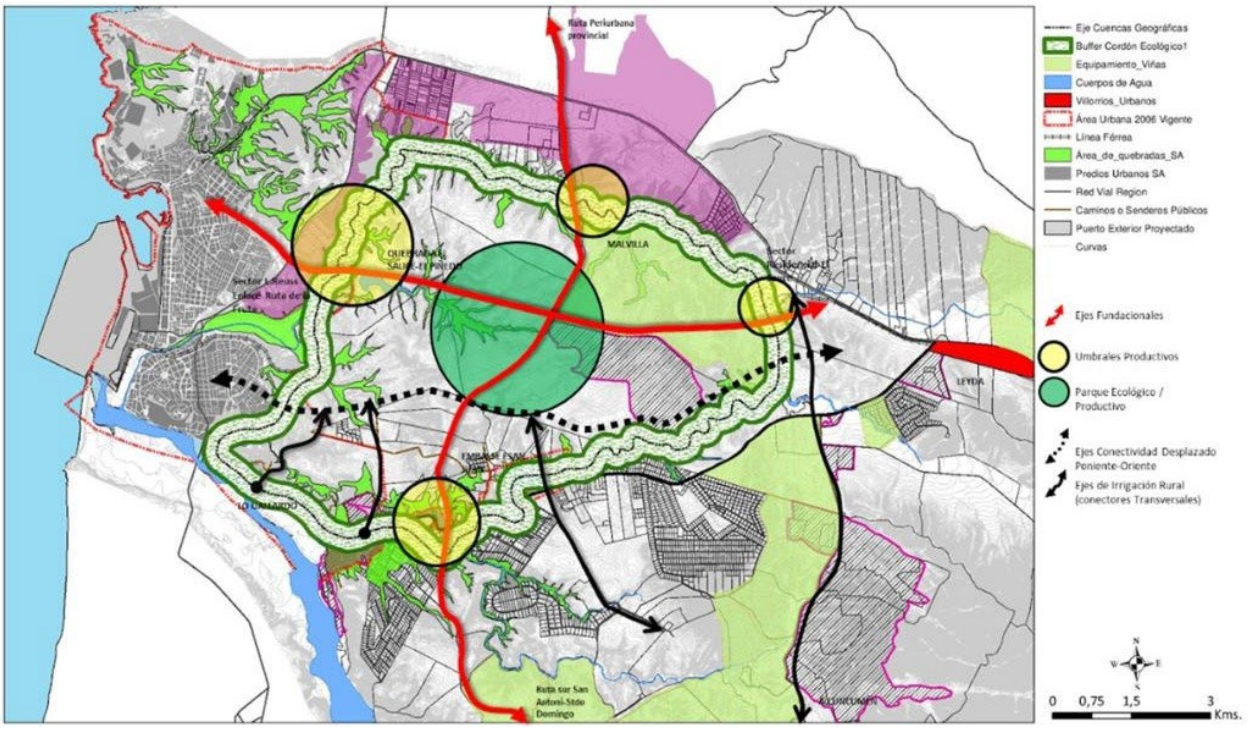
>> Figura 4. Imagen puerto San Antonio: propuesta de Francisco Silva y Patricia Flores (2019).

Y algunas respuestas que surgen indican que

> en el territorio de San Antonio, se identifica una falta de promoción y coordinación de los diversos actores público-privados, organizaciones sociales, personas e instituciones influyentes en el territorio, a fin de relevar la importancia que cada uno de ellos tiene en la conformación de la ciudad. Existe también, una discontinuidad territorial en las partes altas y bajas de la ciudad, de mucha irregularidad geográfica, que determinan una forma de crecimiento y localización de zonas residenciales dispersas y desarticuladas entre ellas, agudizando la dependencia transversal hacia los centros urbanos. Existe un alto predominio de la actividad portuaria e industrial en la base económica. Acusando de una deficitaria competitividad de la ciudad (Silva y Flores, 2019).

Ante esto, proponen *Consolidar el desarrollo de la ciudad en dos escalas de integración: La interna referida a la habitabilidad de la ciudad y la externa relacionada con el territorio y la conurbación.*

La estrategia en términos urbanos se concentra en generar inversión en infraestructura de conectividad, zonas mixtas de equipamiento comunal y nuevas viviendas. Y con ello devolver su posición privilegiada al habitante y su cercanía a los centros urbanos, históricos, cargados de identidad institucional, comercial. Integrando armoniosamente la actividad portuaria, como símbolo de la actividad diaria y económica de la ciudad, pero no hegemónica. También reconoce que las tendencias de crecimiento y expectativas de desarrollo industrial, institucional y paisajístico del territorio deben ampliarse a una escala mayor [8] al valle interior y al litoral costero.



>> Figura 5. Territorio periurbano de San Antonio. Propuesta de Francisco Silva (2019).

CONCLUSIONES

En el origen, el proyecto público del puerto tuvo una consideración con el territorio que lo albergaba. Esta condición, trascurridos cien años de inauguradas las instalaciones marítimas, solo han privilegiado el accionar del puerto como único actor modelador de la ciudad en términos económicos y de infraestructura. Así, las visiones posteriores fueron minimizando su compromiso con la urbe, situándola en un rol de mero soporte y postergando las necesidades de sus habitantes.

Un plan que augure una ciudad a gran escala debiera abordar, imperativamente, aquellos lineamientos estratégicos que asuman grandes obras urbanas, evitando que la ciudad se transforme en una zona de nulos beneficios para sus habitantes, sacrificando sus componentes potenciales vigentes y futuros.

La demanda urbana es tender a procesos complementarios que pudieran verse favorecidos y financiados mediante una legislación que permita focalizar, en la propia ciudad, los recaudos tributarios que el puerto genere.

Finalmente, un plan debiera ser entendido, tal como en el origen, como un proyecto de Estado concebido en el gobierno local junto al Consejo de Coordinación Ciudad Puerto, materializando el cambio de paradigma que permita una comprensión articulada de todos los sistemas territoriales.

Ante la perdida definitiva del borde costero, es deber imaginar nuevos espacios públicos ribereños.

El estero El Sauce posee el potencial de articular ejes ambientales con un sistema de espacios públicos de calidad que unan el río Maipo por el sur, como nueva playa, internándose en el estero como parque fluvial, constituyendo la nueva vereda de un parque deportivo y de un parque urbano, para materializar una ciudad con los pies en el agua.

Por el lado norte, en el cerro Centinela, surge otra oportunidad, acercar los bordes altos al borde costero marítimo. En ese ejercicio, un taller de arquitectura de la Universidad de Valparaíso, dio cuerpo a esas posibilidades. El borde sur (el Plan de los Atraviesos) y el borde norte (el Paseo Cornisa), dos maneras de entender el territorio en sus potencialidades de desarrollo pero, sobre todo, en soportes para una mejor ciudad, para sus habitantes, la ciudad de un cuarto tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

ARCHITECTS: Borja Huidobro + A4 Sebastián di Girolamo – Cristián Valdivieso – Germán Zegers. (2000). "San Antonio. La Ciudad de las tres colinas: De la Virgen, de Barrancas y Llolleo", Santiago, Chile.

ÁVILA GONZÁLEZ, Gustavo. (2024). No todo lo que brilla es Puerto. Taller Territorio, Escuela de Arquitectura Universidad de Valparaíso. Editor Gustavo Ávila González. En: Revista *NEWEN LOCI* N°3, recuperado en: https://drive.google.com/file/d/1tMJiLytul-VU8cSKqGM8NXUxBdpP8mNa/view

ÁVILA GONZÁLEZ, Gustavo. (2022). "San Antonio, ciudad en tres tiempos". *PORTUS | Port-city relationship and Urban Waterfront Redevelopment*, 43, RETE Publisher, Venice. Recuperado en: https://portusonline.org/san-antonio-city-in-three-times/

CEI 21. (2020). Informe de la Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los Órganos de la Administración del Estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la Ley N°19.542, que moderniza el sector portuario estatal https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=52996&prmTipo=INFORME_COMISION/

Flores Valdés, Patricia. (2019). Plan Estratégico San Antonio. Una gran ciudad para un gran puerto. Recuperado en: https://repositorio.uvm.cl/items/df4641cd-c1d4-4768-b427-baf3c279dcc9/full

Huidobro, B. (2017). CHILE. AUS - *Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad*, (1), 14–16. https://doi.org/10.4206/aus.2006.n1-11

Biblioteca del Congreso (2023). Ley 19542 Moderniza El Sector Portuario Estatal. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes. Artículo 50, letra d). Recuperado en: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=82866&idParte=0/

Silva Rodríguez, Francisco. (2019), Territorio periurbano y los impactos socioambientales en las áreas de expansión urbana. Plan estratégico para el ordenamiento territorial en el periurbano de la comuna de San Antonio, Chile. Trabajo de Grado para optar al grado de Magíster en Gestión de Proyectos Urbano Regionales. Universidad Viña del Mar, Chile. Recuperado en: https://repositorio.uvm.cl/items/1cbddc74-1682-4d2a-a6d6-9cb088142ee8

Van M. Broekman, Gerardo (1908). Puerto de San Antonio: Texto y Atlas del proyecto. Santiago, Chile. Imprenta y Litografía Barcelona. Recuperado en: https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-311967.html

Zrari, Sabah (2016). Los Consejos de Coordinación Ciudad Puerto: ¿Un instrumento de gobernanza territorial? *Revista geográfica Valparaíso* (En línea) Nº 53 / 2016 ISSN 0718 – 9877 [92. – 105.]. Recuperado en:http://www.revistageografica.cl/index.php/revgeo/article/view/6/6/