

Jorge Ferrada H.



San Antonio and its Capitalist Partner **San Antonio y su socio "capitalista"**

El Puerto de San Antonio nace como establecimiento portuario alrededor del año 1865, una vez que Valparaíso ha sido destruido por el bombardeo efectuado por un buque español en el contexto de la guerra chileno-española. La armada española sabía de la importancia que significaba la destrucción del puerto de Santiago, capital de Chile. Sabían también que con ello, desabastecía y aislaba a esta ciudad mediterránea. Y es entonces cuando Santiago se abre paso hacia el Pacífico, a través del puerto de San Antonio. Para esto es importante reparar en la geografía de la región. Los ríos de Chile, son cortos y abruptos, ríos de una alta sedimentación y de cauces por lo general no navegables. Ellos que traen las aguas de los deshielos de la cordillera de Los Andes, van a dar al Océano Pacífico en bocas con barras de arena que se abren hacia el Norte hacia anchas playas y dunas.

Santiago, es una ciudad emplazada en el valle central, entre la cordillera de los Andes al Oriente y la cordillera de la costa al Poniente. Encerrada entre estas dos masas cordilleranas y dos cuencas de río, el río Mapocho al Norte y el río Maipo al sur, asume así su destino de ciudad recinto, cercada, cerrada y asfixiada por estos "muros" naturales, una ciudad que limita con los arcifinios geográficos. El crecimiento urbano, la especulación sobre su territorio, y la no existencia de un pensamiento global y estructurador de la ciudad como un todo unitario, ha llevado a generar de ella una ciudad gravemente contaminada por su polución en las últimas cuatro décadas, y una de las de más alto índice de deterioro ambiental de América Latina. Santiago capital, se identifica por su emplazamiento fundacional entre estas cuencas de ríos, de las cuales la del Mapocho, da origen a su primer trazado urbano, mientras que la cuenca del Maipo le otorga respaldo a su crecimiento, este último un río mayor en cuanto a su caudal que abre a la ciudad la posibilidad de sostener el asiento agrícola para su sustento.

Las Obras más destacables de la colonia están en relación con estos dos flujos de agua, la primera Los Tjamares, construidos a la vera del Mapocho para prevenir crecidas e inundaciones, conformándole así un perfil reconocible hasta hoy. La segunda una Obra de ingeniería hidráulica madura que unió ambos ríos mediante el canal de San Carlos, seguramente en honor al rey Carlos V. Este canal dirige las aguas de sur a norte, o sea desde el lecho del Cajón del Maipo para desembocar

The port of San Antonio was founded around the year 1865, following the bombing and destruction of Valparaíso by a Spanish ship during the war between Chile and Spain. The Spanish Navy was fully aware of the significance of destroying the port of Santiago, the capital of Chile. They also knew that their action would both cut off and isolate this inland city. It was then that Santiago opened a route to the Pacific through the port of San Antonio. It is important to have some geographical background of this region to understand this.

The rivers of Chile are short and steep, with a high volume of sedimentation, and are generally not navigable. These rivers, which carry the runoff from melted snow down from the Andes, flow into the Pacific Ocean in estuaries with sandbanks that open northwards to wide beaches and dunes.

The city of Santiago is located in the central valley, between the mountain range of the Andes to the East and the coastal mountain range to the West. Hemmed in between these two mountain ranges and two river basins, the Mapocho to the north and the Maipo to the south, it is an enclosed city, trapped, surrounded and stifled by these natural "walls", a city that borders on natural geographical barriers. Urban growth, real estate speculation, and the lack of an overall planned structure of the City as a whole has turned it over the last forty years into a heavily polluted city, with one of the highest indices of environmental damage in Latin America.

Santiago, the capital city, may be identified for having been founded between these river basins, of which one, the Mapocho, gave rise to its original urban layout, while the Maipo basin sustained the city's growth. The Maipo is a faster-flowing river which helps to support the agriculture that supplies the city with its food.

The most important construction projects in this area are the ones related to these two rivers, foremost among them Los Tjamares, built on the banks of the Mapocho to prevent the river from overflowing and flooding the city; it remains a recognizable feature even today. The second was an engineering project that joined both rivers through the San Carlos canal, most probably named after King Carlos V. This canal carries the waters from south to north, in other words from the bed of the Cajón del Maipo out into the river Mapocho, thus increasing the flow of this river whenever the water level ran low.

en el río Mapocho, incrementando así el caudal de este último en las épocas en que éste mengua.

El río Mapocho es un río afluente, mientras que el Maipo es un río que ocupa todo el ancho de Chile, iniciando su recorrido en la cordillera adentro para llegar como tal al Océano Pacífico. El Maipo es un río que le trae al valle central el ancho total de Chile, el ancho del país y por ende constituye para Santiago, el perfil estructural de su capitalidad.

Los españoles al fundar ciudades estipulaban para ello las llamadas Leyes de Indias; dictámenes establecidos desde la península ibérica, ligados a la visión de los tratadistas Latinos consultados en el Renacimiento, como Vitruvio. Pero al establecer los puertos, éstos no fueron pensados como ciudades estables, sino más bien meros sitios esporádicos o establecimientos. Instalaciones mínimas para depósito para las cargas y en el mejor de los casos, el establecimiento de recintos militares u ordenes religiosas, cuando éstos requirieron una permanencia mayor, un asentamiento.

Si bien, desde un principio, a mediados del siglo XVI, los españoles señalan al puerto de Valparaíso, como "Puerto de Santiago", este nombre, al parecer, es tomado desde la dimensión mayor del territorio, el Continente. Esta visión continental propia de la empresa de la toma de posesión colonial aloja dentro de sí la proyección con los puertos de montaña y a través de ellos con las tierras que están allende los Andes. Valparaíso, por tanto, se conforma como un puerto de llegada. Por esto, quizás la capital para los españoles estuvo señalada desde el río Aconcagua, cuenca que trae las aguas de los deshielos de las más altas cumbres de América del Sur, para desembocar en el Pacífico, en una visión de conquista que sigue un derrotero de Norte a Sur.

Valparaíso entonces, pasa de ser Puerto de Santiago a constituirse en villa, establecimiento y luego ciudad, pero no fundada según alguna reglamentación. Sino dispuesta a la conquista de un territorio escaso, cuyo trazado de ganancia, es generado por el acopio residual de naufragios y lastres que arman la posibilidad de un nuevo suelo. Luego una ciudad distinta y dispar a la capital emplazada a solo 110 km, la cual se garantizaba urbanamente desde su acta de fundación y su trazado regular.

Valparaíso por su lado, no está ubicado en una desembocadura de ningún río, sino más bien en el extremo sur de una gran rada que va de Sur a Norte desde la punta Ángeles a Quintero.

Sin embargo, el puerto de San Antonio, se ha ido desarrollando durante estos últimos 50 años, en virtud de una radical dependencia de la capital. Quizás esa misma dependencia que lo vio nacer, como puerta de escape o puente de conexión de una capital aislada, hacia un mar propicio. Santiago ejerce, como lo hizo desde un principio una fuerte hegemonía radiada a través del eje capital del Maipo como antes señaláramos. El río Maipo, abre la geografía de modo estructural para el desarrollo de un ámbito de influencia directa hacia la costa central, la que se ciñe a los requerimientos, exigencias y costumbres de la capital mediterránea.

Los grandes ríos de la zona central de Chile, El Aconcagua, El Maipo, cuyo nacimiento se encuentra por encima de los 5000 m sobre el nivel del mar, tienen esta dimensión territorial que señalan una capitalidad. Mientras que para Santiago esta dimensión naturalmente va por el Maipo desde Oriente a Poniente, para Valparaíso va por el Aconcagua, desde Poniente a Oriente, adentrándose a una dimensión mayor que traspasa el paso limítrofe con Argentina. Hablamos aquí de la dimensión capital del país, que se configura como bisagra desde Santiago al Pacífico, y desde Valparaíso al interior del Continente, un puerto de salida, un puerto de llegada.

El monte Aconcagua (a 6.959 m) es visible a simple vista desde Valparaíso. Como también desde esta ciudad se puede ver el origen de las fuertes tempestades y vientos que llegan desde el Sur-Oeste. Mientras que Valparaíso como ciudad se abre a una dimensión continental desde su origen. San Antonio se arraiga a una dimensión de país, a un paisaje que le viene desde el interior. Esa extensión visible sostiene un modo de habitar distinto y distante, entre estas dos ciudades.

The river Mapocho is a tributary, whereas the Maipo is a river that runs the entire length of Chile, beginning its course high up in the mountains and flowing out into the Pacific Ocean. The Maipo river runs down the central valley across the entire width of Chile, the width of the country and for this reason constitutes the structural profile of Santiago's position as the capital.

When the Spanish founded cities, they stipulated the so-called Laws of the Indies, a set of rules established in the Iberian peninsula, and based on the visions of Latin treatises, written by authors such as Vitruvius, and widely read during the Renaissance. However when the ports were founded, they were not planned as permanent cities, but rather as temporary sites or establishments. They were considered to be minimal facilities for cargo storage or in the best cases, military bases or premises for religious orders, when these required a more permanent presence or settlement.

Although from the outset in the mid-16th century the Spanish referred to the port of Valparaíso as the "Port of Santiago", this name seems to derive from the greater dimension of the territory, the Continent. This continental vision, so typical of the act of colonial appropriation, carries with it a type of projection towards the mountain passes and, beyond them, to the lands over the Andes. Valparaíso was therefore established as a port of arrival. Perhaps for this reason, for the Spaniards the capital was shown to begin at the river Aconcagua, the basin that carries the runoff of the melted snows from the highest peaks of South America to flow out into the Pacific, in a vision of conquest that runs from North to South.

Valparaíso thus became more than just the port of Santiago and grew into a town, an establishment, and finally a city; it was not founded according to any set of rules, but rather configured through the conquest of land that was all too scarce, extended with landfills built on the remains of shipwrecks and ballast, the only possibility for new land. It was a distant city quite separate from the capital, although it was only 110 km away, and enjoyed its urban status because it claimed an act of foundation and a regular layout.

Valparaíso is not located on the mouth of any river, but to the far south of a great inlet that spreads South to North from Punta Ángeles to Quintero.

Nonetheless, the port of San Antonio has gradually developed over the past 50 years thanks to a radical dependence upon the capital. Perhaps the dependence to which it owed its foundation as an escape route or a connecting bridge from an isolated capital towards a propitious sea. From the very beginning, Santiago has exercised a powerful degree of hegemony revolving around the capital of the Maipo, as we mentioned before. The Maipo river opens up the territory structurally for the development of an area of direct influence towards the central coast, in strict conformity with the requirements, demands and customs of the inland capital.

The great rivers of the central area of Chile, the Aconcagua and the Maipo, whose source originates at over 5000 metres above sea level, have the territorial dimension that defines a capital city. Whilst for Santiago this dimension extends naturally along the Maipo from East to West, for Valparaíso it runs along the Aconcagua, from West to East, going ever further inland and beyond the border with Argentina. Here we are talking about the capital dimension of the country, which appears as a hinge from Santiago to the Pacific, and from Valparaíso inland into the Continent, a port of departure, a port of arrival.

Mount Aconcagua (6959 m) can be seen clearly from Valparaíso, as can the sources of the powerful storms and winds that blow from the southwest. From the outset, the city of Valparaíso has always been open to a more continental dimension, whilst San Antonio was rooted in a more national dimension, in a landscape deriving from the interior of the country. That visible extension underlines a different and somewhat distant lifestyle between these two cities.

Economic policies and the free market laws are applied without much thought to the costs involved in not distinguishing between the two cities. The application of these procedures has engendered competition between these ports, which have lost

Las políticas económicas y las leyes del libre mercado son aplicadas sin detenerse en reflexionar acerca de cuáles son los costos de no distinguir entre ambas ciudades. Y mediante estos procedimientos se obtiene un régimen de competencia entre estos puertos, desconociéndoles a ellos mismos su carácter individual y potencial, como la optimización de los terminales portuarios, olvidándose de la ciudad que los soporta. Pero ¿donde yace este olvido? Quizás en desvalorizar el modo en que cada ciudad se hace, o bien el modo de ser de cada una de ellas, aquél por el cual se reconocen como tal en el encuentro con su destinación.

San Antonio, al no constituir una masa crítica consistente como ciudad ante la ciudad capital, se ve envuelta en complacencia de los requerimientos que Santiago le exige, un puerto tecnológicamente competente, conectado a una autopista, y ahora prontamente un Mall ubicado frente a la zona portuaria proyectado y desarrollado en Santiago, para sostener las necesidades de aquéllos que van a San Antonio, pero quizás no contemplando a aquéllos que viven allí. Todo ésto la constituye en comuna de Santiago, pero comuna carente de identidad. Quizás porque el valor que identifica al hombre con su territorio trae consigo el reconocimiento cabal de un origen y su destino, por el cual, se permanece a pesar de todo.

Chile, ha desarrollado en el último tiempo una economía agresiva, en busca de una presencia en los mercados internacionales de los productos y servicios de esta pequeña nación. Somos 16 millones de habitantes en total en el país, de los cuales 1.5 millones viven en la V región, 276 mil en Valparaíso y tan sólo, 87 mil en San Antonio. Santiago, por su lado, congrega a 6 millones de habitantes, con el más alto poder adquisitivo del país, el cual dicta un nivel de demanda que lleva consigo ese dominio que custodia su ser capital.

La pregunta sigue siendo la misma, aquélla que se preguntaron los colonizadores españoles al establecer las ciudades en estos territorios, la capital de Chile, requiere un puerto para sí, uno que al parecer no puede dejar de ser mera instalación portuaria instrumental, de suerte que no socave la hegemonía predominante de la capitalidad. Pues de este modo le aparece al aislamiento su conectividad y al aprisionamiento, su propio desahogo.

sight of their own individual character and potential, such as the optimisation of the port terminals, forgetting the city that sustains them. But where does this oversight lie? Perhaps it is the result of not appreciating the way each city is made, or each city's way of being, that in which each recognises itself for what it is as it advances towards its destiny.

Since the city of San Antonio has not achieved a critical mass comparable to the capital, it is rather complacent in catering to the demands made upon it by Santiago: a technologically competent port, connected to a motorway, and in the near future a shopping Mall located in front of the port area, designed and developed in Santiago to satisfy the needs of visitors to San Antonio, but probably not those of the local residents. All of this goes to make up a city within the municipality of Santiago, a municipality lacking an identity. Perhaps this is because the value that identifies man with his territory involves a firm recognition of an origin and a destination, for which it continues in spite of everything.

Chile has recently developed an aggressive economy as it searches to place the products and services of this small nation on the international markets. There are 16 million of us in the whole country, of whom 1.5 million live in the 5th region, 276 thousand in Valparaíso and only 87 thousand in San Antonio. Santiago on the other hand has 6 million inhabitants and the highest purchasing power in the country, dictating a level of demand that goes hand in hand with its dominion as the capital. The question continues to be the same one asked by the Spanish colonists when they founded cities in these territories: does the capital of Chile need a port of its own, one that need be no more than an instrumental port facility, so as not to undermine the predominant hegemony of the capital? For this reason its connectivity appears to it as isolation, and its imprisonment as its own relief.

