



PEDAGOGÍA
HISTORIA Y GEOGRAFÍA
UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

Avenida Fuchslocher 1305, Casilla 933, Fono/Fax
(56-64)333235, Osorno - Chile.
<http://histogeo.ulagos.cl>

RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA, PLANTA DE ALMACENAMIENTO “LOS TAMBORES”, PUERTO MONTT

*Seminario para optar al título profesional del profesor en Enseñanza media con
mención en Historia y Geografía*

Autor
Osvaldo Eduardo Grob Fuhller

Profesor Tutor
Marcelo Javier Neira

Osorno, Septiembre, 2014

Dedicatoria

A tu esencia, que cubre mi euforia y la empapa de armonía, Mackarena.
A mi familia, que distantes físicamente, siempre han sido un sostén y ejemplo.
A don Sergio Millar Soto, por su empatía.
Y a todos los que nunca dudaron.

Índice

1.-Introducción.....	5.
2.- Formulación del problema.....	7
2.1. Antecedentes.....	7
2.2 Justificación.....	8
2.3 Limitantes.....	8
3.- Aspectos Teóricos.....	9
3.1 Contexto Histórico.....	9
3.2 Desarrollo Urbano.....	10
3.3 Instalación de la planta y procesos de contaminación.....	11
4.- Objetivos.....	13
4.1 Objetivo General.....	13
4.2 Objetivos Específicos.....	13
5.- Aspectos Metodológicos.....	14
5.1. Investigación Exploratoria.....	14
5.2. Investigación de carácter cualitativa.....	14
5.3 Historia local.....	15
6.- Capítulo I, Puerto Montt del siglo XX.....	17
6.1 Antecedentes del terremoto.....	24

7.- Capítulo II, Planta de Almacenamiento de combustibles: Historia e Impacto.....	29
7.1 Historia del Sector.....	32
7.2 Chacra Cabrera.....	34
7.3 Impacto.....	39
7.4 Consecuencias de la instalación de la planta en el entorno...	40
7.4.1 Olores.....	41
7.4.2 Ruidos.....	42
7.4.3 Peligro.....	43
8.- Capítulo III, Recuperación del Terreno.....	48
8.1 Parque de las artes, nuevo proyecto ciudadano.....	55
8.2 Entrevistas.....	59
9.- Conclusión.....	63
10.- Bibliografía.....	65
11.- Anexos.....	69

1.- INTRODUCCIÓN

Durante la segunda mitad del siglo XX, Puerto Montt se transforma en el punto más importante del sur de Chile, aportando un gran apoyo al desarrollo de la provincia de Llanquihue, Chiloé y Coyhaique. Este mismo hecho, durante el último cuarto del siglo XX, lo lleva a transformarse en la capital regional.

El espectacular fenómeno de crecimiento de Puerto Montt, se deja ver, sobre todo, desde la década del 60 en adelante, donde tras el terremoto y gracias a la ayuda interna y por sobre todo externa, la ciudad comienza a transformarse en un punto vital en el rubro de la alimentación, como último puerto marítimo de nuestro territorio. Lo anterior unido al crecimiento estructural de la ciudad y la migración campo-ciudad, termina por transformar a Puerto Montt en la ciudad más importante del sur de Chile.

El terremoto de 1960 se convirtió en un verdadero hito para la ciudad de Puerto Montt, ya que dio pie a la puesta en marcha de planes de desarrollo urbano. Los primeros intentos serios de planificación territorial se remontan a mediados de la década de 1960 cuando se planteó ordenar el desarrollo de Puerto Montt y ligarlo funcionalmente con Alerce y Puerto Varas. Evitando con ello una polarización social y funcional entre éstos tres asentamientos.

J. Leonhardt establece que las proyecciones de crecimiento de Puerto Montt mostraban las etapas de expansión dentro de la hoya hidrográfica marina. Primero, la ocupación de la primera terraza a 5 m sobre el nivel del mar donde se constituye el área fundacional de unas 60 manzanas en el centro. La segunda terraza hacia el oriente o sector Lintz, a 25-45 metros sobre el mar se densificó con viviendas (antes parcelas) al igual como el sector que formaba el puerto. La tercera terraza, que baja hacia el norponiente a 105 m sobre el mar, constituye un área ecológica rural sin límites naturales para contener el crecimiento. Esta última, se empezó a ocupar en los años sesenta y allí se localizaron las poblaciones después del terremoto. Esta expansión continuó y en los años ochenta ya existían ocupaciones ubicadas fuera del límite urbano. Fue así, como el crecimiento se comienza a manifestar por ejemplo en Chinquihue como zona industrial y de bodegaje. En tanto el sector de Pelluco se orienta al esparcimiento local y residencial. (Plan de desarrollo

comunal, 2011).

Sin embargo, este explosivo crecimiento trae consigo una serie de problemáticas estructurales. Por ejemplo, debido a la continua y creciente demanda del sector inmobiliario, la ciudad se ve obligada a construir nuevos espacios habitables, los cuales se ven seriamente entorpecidos y dañados por el gran terremoto de 1960. Así, también debido a la falta de vivienda, muchos de los pobladores de la ciudad optan por la toma de terrenos y la autoconstrucción, las que, posteriormente, les serán cedidas con sus respectivos títulos de propiedad ¹

En relación a lo anterior, la ciudad, al tiempo que se expandía, igualmente necesitó de espacios para equipamiento. Precisamente, nuestro trabajo, pone el interés en un espacio urbano que fue destinado a depósito de combustible, pero que muy rápidamente quedó rodeado por viviendas.

Nuestra investigación busca la reconstrucción histórica y memorial del sector aledaño a la planta de almacenamientos de combustibles “Los Tambores”, perteneciente a la asociación de las empresas petroleras COPEC y SHELL, que tuvo su esplendor durante los últimos 40 años del siglo XX y que aporta información a través de su importancia como la principal planta de distribución de combustibles del sur de Chile. El estudio, además, pretende dar cuenta del impacto propio que produce una planta de esta magnitud que ya en la década de 1980 se ve inmersa en pleno corazón de 4 importantes poblaciones de la ciudad de Puerto Montt.

¹ Puerto Montt en 1969 vivía un fuerte crecimiento demográfico. Producto del terremoto del 22 de mayo de 1960 llegaron de las zonas rurales gente que se habían visto afectado de alguna que otra manera por este fenómeno natural, si a nivel nacional el crecimiento poblacional era de 3,4% en el caso de esta ciudad llegó al 9,2% lo que hizo aumentar su población en un 50 %. Todo esto, sumado a la pérdida de varias familias puertomontinas de sus hogares por el sismo y la imposibilidad de muchos para retornar al mismo lugar a edificar por razones de seguridad por ejemplo por encontrarse en ladera de cerro llevó al inicio de tomas de terrenos que eran una respuesta de la población a la incapacidad de las autoridades locales y estatales para brindar solución a sus necesidades habitacionales.

2.- Formulación del problema

La investigación tiene como principal objetivo la reconstrucción histórica del sector residencial de la ciudad de Puerto Montt que se desarrolla junto a la planta de almacenamiento y distribución de combustibles “Los Tambores”. Las poblaciones aledañas a la Planta, van a ser testigos de todo un proceso de desarrollo, pero al mismo tiempo, también son testigos del gran impacto de la planta durante casi todo su funcionamiento.

2.1.- Antecedentes

La planta de almacenamiento de combustibles comenzó a funcionar el año 1961. Y dejó de funcionar, hasta el término de su contrato con la Municipalidad, el año 2006 (Golder Associates, 2006, p.1).

Durante todo el tiempo en que la Planta funcionó, se pueden encontrar dos situaciones en referencia a la información disponible:

- i) Primera fase de instalación de la planta. Corresponde a los primeros años de funcionamiento. Durante este período no existe ningún tipo de documento o texto que entregue una base de estudio.

Durante este período tampoco van a existir poblaciones circundantes. Por esta razón, seguramente, hay una notable ausencia de investigaciones en la zona. Sin embargo, lo que si encontramos, es la prensa local que nos entrega información fechas y procesos importantes. También encontramos la memoria de las personas que estuvieron presentes y que fueron parte de este proceso. Son ellos los que se transformarán en los principales actores de su propia historia, a través de sus testimonios que reconstruirán el proceso.

- ii) Últimos años de la planta. Para estos años existen muchos documentos que relatan el complejo funcionamiento de la Planta y el conflicto que sostuvo con las autoridades tales como los estudios de impacto ambiental, estudios de derrames, fotografías del terreno, reclamaciones e investigaciones.

2.2.- Justificación

El estudio que se propone, es importante dado una serie de circunstancias:

I.- En primer lugar, en lo que a reconstrucción histórica se trata, sobre todo, el tema cae dentro del ámbito de la historia local. Además, no existe ningún tipo de investigación relacionada con algunas de las poblaciones de Puerto Montt. Los aportes que existen, más bien, lo hacen desde la construcción de la memoria del casco principal de la ciudad de Puerto Montt, dejando de lado las historias de las poblaciones, que en demasía nos entrega una importante visión de los procesos históricos de la última mitad de siglo XX para la zona sur.

II.- En segundo lugar, resulta un esfuerzo original el análisis del problema y el impacto que conlleva la instalación y puesta en marcha de la planta de almacenamiento y distribución de combustible de calle Serrano. Aunque en sus comienzos, su existencia, pudo haber sido absolutamente necesaria, dado el continuo crecimiento de la ciudad, se transformó, finalmente, en un peligro para toda la población.

III.- Por último, el trabajo igualmente aporta a la posibilidad de recuperación del sector afectado por la contaminación de la planta y a la socialización de un nuevo proyecto en el corazón del sector, en el mismo sitio donde antes se ubicaba la planta.

2.3.- Limitantes

Una de las principales limitantes de esta investigación es que no existe información relacionada a los primeros años del funcionamiento de esta planta. Así mismo, el material estudiado y lo referente a la construcción de las poblaciones circundantes se reduce a lo expresado por la prensa local. Sin embargo, esta limitante se suple con el testimonio de los vecinos. Algunos que viven ahí mismo, mucho antes de la construcción de la fábrica y otros que igualmente presenciaron y vivieron el proceso a lo largo del tiempo.

3.- Aspectos Teóricos

Un problema como el propuesto implica referirse al contexto y su proceso de desarrollo en el tiempo. En efecto, para abordar este estudio, se hace necesario conocer el crecimiento de la provincia de Llanquihue. Entendiendo que este crecimiento sumado a la explosión demográfica de la zona sur de Chile tienen una importancia particular en el proceso histórico que estudiamos, ya que es este fenómeno el que cataliza la necesidad de instalación de una planta de almacenamiento y un puerto petrolero en la ciudad Puerto Montt, además de estudiar y analizar la propia historia de la ciudad para entenderlo. Por último, es necesario visualizar la construcción, instalación y puesta en marcha de la planta y la trayectoria en cuatro décadas de funcionamiento. Precisamente, luego de 40 años de funcionamiento se pone fin al contrato de arrendamiento de la planta, lo que trae consigo una serie de estudios de impacto ambiental y con ello una serie de polémicas proveniente de los mismos.

3.1.- Contexto Histórico

La fundación de Puerto Montt data del 12 de febrero de 1853. Fue llevada a cabo por quien en su momento era el Agente de Colonización del Estado, Vicente Pérez Rosales.

La ciudad fue construyéndose en base a dos identidades culturales. Por un lado, se observan los descendientes de chilotes (españoles o indígenas) que eran la inmensa mayoría y que habitaban desde un comienzo los territorios. Y, por otro lado, los alemanes o germanos, cuya presencia se dio a través de la presencia de colonos que recibieron el apoyo del Estado (Núñez, 2010, pp. 45-46).

En la segunda mitad del siglo XIX, Puerto Montt fue urbanizándose moderadamente consolidando su rol como centro administrativo, comercial y de servicios. En 1861 fue declarada como capital de la nueva Provincia de Llanquihue (Oficina Municipal de Patrimonio Cultural, s.f.).

En 1912 logró conectarse a la red ferroviaria con lo cual quedó unida a la capital del país, Santiago, a 1016 km. Al norte. Con ello, Puerto Montt se transformó en el puerto de enlace con los territorios de Chiloé, Aysén y Magallanes, lo que permitió un auge sin

precedentes, sobre todo, a partir de la construcción del puerto de la ciudad en 1934 (Pérez, s/f, p.3).

Hacia 1950 la ciudad de Puerto Montt contaba con 27.500 habitantes y vivió un proceso de crecimiento y urbanización acelerado. Sin embargo, en 1962 un gran terremoto sacude la zona de Valdivia al sur. El desastre provoca una seria destrucción de la ciudad y sus alrededores, sobre todo, en infraestructura, lo que va a justificar finalmente la puesta en marcha de una serie de medidas de reconstrucción y creación de nuevas poblaciones (Biografía de Chile, s.f.).

En 1979, Puerto Montt es nominada Capital de la Región de Los Lagos y con ello inicia un proceso de consolidación y crecimiento para transformarse en el principal centro político-administrativo y comercial del sur de Chile (Biografía de Chile, s.f.).

3.2.- Desarrollo Urbano

Crecimiento urbano de Puerto Montt.

Las tendencias de expansión urbana que se observan en la actualidad en la ciudad de Puerto Montt, corresponden a una actividad industrial, comercial y administrativa, derivada de su designación como capital regional, en 1979. Su condición de puerto abastecedor para toda la región de los Canales, hace que el desarrollo de la zona austral, repercute en la actividad económica de la ciudad y en la inmigración de población que demanda alternativas de asentamiento residencial (Gámez, s.f, p.5).

De acuerdo al Estudio Preinversional denominado "Plan General de Desarrollo de la ciudad de Puerto Montt, Chile", (1966)

El pequeño núcleo costero original con una típica trama de cuadrícula, especialmente a partir de 1912, con la conexión ferroviaria hacia Santiago, ha sido rápidamente expandido en todas direcciones, a pesar de las condiciones poco favorables de la topografía local y la baja calidad de los suelos para la edificación, que dificultan la integración de nuevas áreas de uso residencial. En general, las nuevas poblaciones mostraban condiciones muy precarias de infraestructura de servicios públicos y equipamientos sociales, cuando se realizó un

diagnóstico de la situación habitacional en 1965 (Gámez, 1999, p.5).

Como ya se mencionaba, el terremoto que afectó el sur en 1960, destruyó el puerto y el borde costero de la ciudad. La remodelación del puerto y la necesidad de urbanizar de nuevas áreas en la periferia para usos residenciales, consolidó la tendencia preferencial por ocupar sucesivamente las terrazas del borde costero, en la dirección del ferrocarril y el antiguo camino longitudinal, con nuevas poblaciones. Es el caso de las poblaciones construidas por la CORVI, en los 60, Manuel Montt y Antonio Varas. Posteriormente, se han construido otras poblaciones en la dirección poniente y oriente, siguiendo el borde costero Mirasol, Pichi Pelluco (Gámez, 1999, p.6).

La actual tendencia preferencial de crecimiento hacia el noreste, en dirección al centro lacustre y balneario turístico de Puerto Varas, se basa principalmente en la accesibilidad que otorga la carretera Panamericana que en este tramo, tiene doble vía. En este eje además se advierte cierto asentamiento industrial. Sin embargo, el principal proyecto de expansión urbana se relaciona con la evaluación de un centro satélite en una estación ferroviaria intermedia, entre Puerto Montt y Puerto Varas (s.f., p. 5.).

3.3.- Instalación de la Planta y procesos de contaminación (impacto)

La instalación de la planta de almacenamiento de combustible “Los Tambores” data del año 1960. Sin embargo, es en septiembre de 1961 cuando se articula el proceso de la planta. En un comienzo, su funcionamiento es bastante reducido, debido a su disminuida capacidad de almacenamiento, 3 tambores de almacenamiento, unos 30.000 litros, destinados a la recepción del petróleo refinado procedente de la V región. La tarea de la planta fue distribuir posteriormente los hidrocarburos a la zona de Chiloé y Coyhaique. (Golder Associates, 2006, p.5)

El proceso consistía en un complejo tratamiento del material. Las faenas implicadas eran de dos tipos:

i) Carga y descarga borde costero.

El proceso partía con la extracción en las plantas de Magallanes, posterior a la extracción, el material puro era transportado en buques tanque con destino a la V región, depositando el material en la planta de procesamiento de Concón. Una vez refinado y procesado se volvía a transportar en buques tanque a Puerto Montt. Este era almacenado en la planta, para luego ser conducido a las diferentes localidades del sur austral. La faena implicó la contaminación del borde costero que a la larga, determinaron el traslado de la planta (Sánchez, 2014).

ii) Proceso de transporte por vía terrestre

En la vía terrestre la planta funcionaba a través de camiones. La distribución del combustible a las localidades cercanas que se abastecían por medio de la planta incurrían en un continuo transitar de camiones durante el día y la noche, lo que se transformó rápidamente en un grave problema para los vecinos del sector. Si bien en un comienzo la zona aledaña a la planta tan solo era habitada por un grupo minoritario de vecinos, con el paso de los años se vio rodeada de estos, sobre todo a partir de la década del 60-70, (Aravena, 2014).

Con las nuevas poblaciones y el crecimiento continuo de la planta el problema se acrecentó, sobre todo, cuando los vecinos comenzaron a sentir fuertes olores que emanaban del subsuelo de sus propiedades. A esto, hay que agregar el continuo desgaste de las calles y promesas no cumplidas por parte de la empresa. Todo ello, catapultó un descontento generalizado y repudio a la instalación. Lo que los llevo, finalmente, a pedir el desalojo de la planta.

4.- Objetivos

4.1.- Objetivo General

1.- Reconstruir la memoria histórica del sector aledaño a la planta de almacenamiento de combustible “Los Tambores”, Puerto Montt.

4.2.- Objetivos Específicos

- 1.- Analizar el proceso de desarrollo de la ciudad de Puerto Montt.
- 2.- Reconstruir los orígenes del emplazamiento de la planta en el sector y su desarrollo, reconstituyendo el proceso histórico.
- 3.- Analizar, describir y contrastar la percepción de los vecinos sobre el accionar de la planta, la remediación del terreno y el futuro del sector.

5.- Aspectos Metodológicos

Esta investigación será de un carácter puramente exploratorio y cualitativo desde el punto de vista que nos permite el estudio de la Historia Local.

5.1.- Investigación exploratoria

La investigación es de carácter exploratorio debido a que no existen investigaciones previas acerca de nuestro objeto de estudio. Por ello se buscó la información directa de las fuentes. Esto permitió la recolección de datos y proporcionó, el material suficiente como para saber qué factores fueron relevantes al problema y cuáles no.

Este método fue útil para determinar el análisis de cómo es y cómo se manifestó el fenómeno de impacto de la planta de almacenamiento de combustibles y sus componentes entregando así el material de esta investigación (Baptista; Fernández; Sampieri, 1997, p. 59).

5.2.- Investigación de carácter cualitativa

La investigación también es de carácter cualitativo. La información recogida básicamente resultó de la aplicación de de entrevistas, narraciones, grabaciones, registros escritos de todo tipo y fotografías. Bajo el análisis de la información recabada se reconstruyó la historia del sector y por sobre todo, se logró detectar el principal problema de la investigación (Vera, s.f.).

5.3.- Historia Local

Tomando las palabras de Paul Thomson (1992), la Historia local,

...es una historia hecha con la gente misma, permite que el protagonismo no se circunscriba solo a la elite, si no que abarque también a la gente anónima, consigue que la historia pase por dentro hacia afuera de la comunidad. Ayuda a los menos privilegiados y sobre todo a los viejos a recuperar su dignidad (p. 11).

El método de estudio historiográfico que nos permite y nos da la facultad de analizar los procesos ocurridos en el sector y que se encuentran hoy en la memoria colectiva de la comunidad circundante a la planta es la historia local, que se especializa en la reconstrucción del pasado de una localidad, sea esta una ciudad, un barrio o un sector y entrega un gran valor para el conocimiento, cultivo y uso de la población en general. Un rasgo característico de este tipo de historia es que se sirve de fuentes de tipo oral y documental, particularmente, proveniente de las comunidades, lo cual le confiere un contenido de gran valor por ser, precisamente, la experiencia subjetiva de sus habitantes. La importancia de la Historia Local reside en el hecho de ser fuente de diagnóstico de sucesos muy especiales para las comunidades que se traducen en un cúmulo de conocimiento afectivo capaz de fortalecer la identidad de la comunidad, la integración de sus miembros y las acciones tendientes al desarrollo de su entorno inmediato. (Medina, 2005, p.13)

Se aplicarán una serie de entrevistas con la comunidad que vivieron en los momentos previos a la construcción de la fábrica, Quienes nos entregarán la base más importante de esta investigación.

También aquellos que llegaron al sector cuando la planta ya estaba en funcionamiento, especialmente los vecinos de la población Miramar. Población constituida fundamentalmente por tomas de terreno, quienes nos podrán aportar una importante y diferente visión del proceso. Por último aquellos más jóvenes que vivieron el cierre y el proceso de saneamiento del terreno.

Se analizarán los documentos presentados por los organismos gubernamentales como los propiciados por la planta. Se interpretarán de los estudios de impacto ambiental y los documentos entregados por los abogados de ambas partes.

Bajo esta línea se aplicarán entrevistas a la comunidad sobre el efecto de una nueva construcción en el sitio y su visión sobre esta.

Para el ordenamiento de la información se generarán 3 capítulos:

Capítulo 1 Puerto Montt del siglo XX. Se analiza el contexto en el cual está inmersa la ciudad antes y después del terremoto del 1960.

Capítulo 2 Planta de almacenamiento de combustibles “Los Tambores” Función e Impacto.

Capítulo 3 Memoria y Cotidianidad. Análisis de las entrevistas relacionadas al memorial para con la planta, su impacto para los vecinos y la visión acerca del futuro del sector.

Capítulo I

6.- Puerto Montt del siglo XX

La ciudad de Puerto Montt tiene su origen en un decreto de 1851 dictado bajo el gobierno de Don Manuel Montt, quien estimuló la colonización de Valdivia y de las regiones de Llanquihue.

La fundación de Puerto Montt, fue llevada a cabo por el Agente de Colonización del Estado, Vicente Pérez Rosales (DIBAM, s.f.a).

Una vez fundada la ciudad de Puerto Montt se hizo necesaria organizar la administración y regulación del territorio por parte del estado, materia sobre la cual Vicente Pérez Rosales insistió urgentemente. Como resultado de estas gestiones, el Ejecutivo instituyó a don Vicente como mandatario de él, con el título de Intendente de Colonización (El Llanquihue, 1999, p.6).

El mismo decreto autorizaba a Vicente Perez Rosales, abrir un camino entre el seno de Reloncaví y la laguna de Llanquihue.

Desde su cargo de Intendente, Vicente Pérez Rosales planificó y ejecutó el primer plano de Puerto Montt, al tiempo que le asignaba nombre a las calles: Bello (Copiapó), Molina (Serena), Vera (Illapel), Enríquez (San Felipe), Oña (Quillota), Ercilla (O'Higgins), Pedro de Valdivia (San Martín), Chacabuco (Rancagua), Curicó (Guillermo Gallardo), Ayacucho (Pedro Montt) y Yungay (Talca)² (Sánchez, 2006).

En 1857, se encargó al Teniente Segundo de la Marina de Guerra, Francisco Vidal Gormaz, levantar un plano de la naciente ciudad señalando las medidas exactas de las manzanas, la superficie de los sitios, el ancho de las calles e indicando las áreas adyacentes aptas para el poblamiento. El citado cartógrafo determinó la formación de una nueva calle hacia el poniente; este nuevo sector recibió el nombre de Cayenel (Sánchez, 2006).

Desde sus inicios Puerto Montt presentó un carácter popular, dado que se instalaron los herreros, mueblistas, carpinteros y modistas. En 1870 se levantó una muralla para

² Nombre actual de las calles mencionadas.

evitar que las altas mareas inundaran la actual calle Antonio Varas. Dicho tajamar, que terminaba en calle Valdivia, permitió la creación de un pequeño puerto utilizado por las numerosas goletas a vela procedentes de las islas cercanas (Sánchez, 2006).

Hacia 1860, la importancia de la ciudad, a nivel nacional, era inobjetable. El 11 de octubre de 1861 el Congreso dio su aprobación a la creación de la Provincia de Llanquihue. La ley fue promulgada el 22 de octubre de ese año y dejó fijado los límites territoriales de la nueva ciudad de la siguiente manera; Norte con el Río Bueno, Oriente con la Cordillera de los Andes, Poniente con el mar y por el sur con el territorio de Magallanes. La provincia se dividió en los departamentos de Osorno, Carelmapu y Llanquihue, con Melipulli como capital, ciudad que al mismo tiempo fue declarada puerto mayor de la República (Gómez, 2003).

El establecimiento de la nueva provincia y la elevación de Melipulli al rango de capital, hicieron necesaria la creación de la Municipalidad, en virtud de la ley de 2 de septiembre de 1862. Obedeciendo dicha disposición legal, el 10 de septiembre de 1862 fueron designados los miembros de la Junta Municipal, nombramiento que recayó en los destacados vecinos Manuel Mansilla Velásquez, Felipe Santiago del Solar (que era hermanastro de Pérez Rosales), Francisco Fonck, Pablo González, Jorge Goecke y Aquiles Descouvieres (Gómez, 2003).

De acuerdo al Censo de 1875,

La capital del departamento de Llanquihue y de toda la provincia, es la ciudad de Melipulli o Puerto Montt, edificada en el fondeadero del mismo nombre. Su población actual es de 2137 habitantes y dispone de un hospital, una dispensaría, un liceo de instrucción secundaria, un juzgado de letras que ejerce la jurisdicción sobre toda la provincia y un cuerpo de bomberos regularmente organizado con 168 miembros (Oficina Central de Estadísticas, 1876, p. 42).

A finales del siglo XIX, Puerto Montt había demostrado una importante tasa de crecimiento urbano. El censo de 1895 revela que el departamento de Llanquihue registraba una

población de 13.451 habitantes, concentrándose 6.114 de ellos en la ciudad de Puerto Montt. Los límites urbanos se habían extendido (1876. Pp. 39-68).

A fines del siglo XIX se observa un auge comercial e industrial importante en la provincia, que determinan un aumento significativo en las cifras de crecimiento; además, se asiste al surgimiento de diversas instituciones y servicios públicos. Destaca la fundación del diario “El Llanquihue” y la apertura del banco con el mismo nombre, que facilitó enormemente las transacciones comerciales, industriales y agropecuarias en la zona. A esto se suma la inauguración del muelle de pasajeros, ubicado frente a la actual plaza de armas (El Llanquihue, 1999, p.9).

En 1985, Puerto Montt contaba con una población de 3.480 habitantes. La ciudad para esta fecha adquiere un nuevo status proveniente del decreto de ley promulgado el 26 de noviembre del mismo año. Esta ley declaró que el territorio de Chiloé continental y Aisén pasaban a formar parte del departamento de Llanquihue, con lo que Puerto Montt se transformó en la provincia más extensa del país (El Llanquihue, 1999, p.11).

Si bien la ciudad de Puerto Montt había demostrado su importancia a nivel nacional, como puerto y como centro de colonización. Pero es a partir de la primera década del siglo XX, en donde la ciudad saca a relucir todo el esplendor, por ejemplo, adquiriendo mayores tasas de crecimiento, principalmente, debido a la construcción de la línea férrea, que permite a la ciudad la conectividad total con la capital nacional, Santiago. En efecto, a comienzos del siglo XX, en Puerto Montt se produce uno de los sucesos más importantes que hasta la fecha había vivido la ciudad. El proyecto de construcción de la vía férrea que une Osorno con Puerto Montt. Este proyecto venía discutiéndose desde 1905, pero fue aprobado bajo mandato de Pedro Montt Álvarez, hijo de Manuel Montt. Este proyecto contempló la construcción de un tendido de 126 kilómetros, a realizarse en un plazo de 5 años y que mantuvo en su labor a más de 500 trabajadores provenientes de todo del norte y sur del territorio (El Llanquihue, 1999, p.13).

Como efecto de la construcción del ferrocarril en 1905, un importante contingente de trabajadores se trasladó hasta la ciudad convirtiendo al barrio Cayenel en el lugar predilecto de pensiones y residenciales. Todas las organizaciones proletarias tenían su sede

en esta arteria; una febril actividad organizativa desarrollaba la FOCH³ en calle Ancud, igualmente funcionaban un Centro Musical, una Escuela Nocturna y una Biblioteca Popular. En el sitio donde estuvo la 5ta. Compañía de Bomberos (calle Chillán) existía una imprenta para la publicación de los periódicos El Pueblo Obrero y La Defensa (Sánchez, 2008).

Como menciona Santiago Marín (1900) en su Estudio de los ferrocarriles chilenos,

...una de las conquistas más preciosas que el genio del hombre ha logrado alcanzar este presente siglo, es, sin duda, la aplicación del vapor y la electricidad a las necesidades de la industria. Los ferrocarriles, este elemento poderoso que acerca a pueblos y propende al incremento de las industrias, forma hoy la gran arteria que derrama la vida y riqueza (p. 381).

Fue el 23 de noviembre de 1913, cuando partió el primer tren longitudinal que unió Chile desde Iquique hasta Puerto Montt, señalando un hito en la historia del país (et. Al., 2012, p. 13).

La red ferroviaria longitudinal, unos -8.883 kilómetros de vía férrea,- además de ser una de las más grandes obras de ingeniería construidas a la fecha en Chile, fomentó significativamente el desarrollo de los pueblos y ciudades del sur. En torno a las estaciones ferroviarias se conformaron focos comerciales y sociales, dando espacio a polos de encuentro y de desarrollo urbano. El ferrocarril contribuyó, además, a la comercialización segura y eficiente de los productos agrícolas, ganaderos y forestales y a la integración económica de las regiones más alejadas del país (DIBAM, s.f.b).

En consecuencia con la llegada del ferrocarril, Puerto Montt se convirtió en un punto estratégico de conectividad. La importancia del tren radica en que ponía fin al aislamiento terrestre que tenía la zona con el resto del país, permitiendo la llegada de mercancías exportables hasta el puerto y el flujo de mercancías desde este hacia el interior, además de la posibilidad de contar con productos manufacturados provenientes de la capital. Lo que otorga un nuevo cambio a la ciudad. Esta ya no era vista como una aldea provinciana, si no que su importancia ya radicaba en su nivel global (El Llanquihue, 1999,

³ Federación Obrera de Chile.

p.4).

Durante las primeras décadas del siglo XX comenzó a hacerse notar el crecimiento en la ciudad, sobre todo en el nacimiento de nuevas poblaciones residenciales, son variados los casos, como describe el historiador local Cesar Sánchez (2006).

El importante flujo de campesinos decidió radicarse en la ciudad a partir de las primeras décadas del siglo XX, no es un fenómeno que haya sido estudiado. En general, estas familias se ubicaron en la parte alta de los cerros, donde disponían de amplios sitios que les permitía tener huerta y arboledas. De tal forma conservaron gran parte de sus hábitos rurales. El sector fue conocido como Bellavista y sin duda su nombre se origina en la amplia panorámica del seno de Reloncaví que se visualiza desde sus cerros. En un plano regulador de 1920 el sector aparece con la denominación "Chacras de Bellavista".

De acuerdo a Sánchez (2006), la ocupación del sector fue producto de un proceso a nivel nacional,

En las dos primeras décadas del siglo XX un fuerte movimiento sindical posibilitó mejorar las condiciones de vida del proletariado nacional. En el gobierno de Juan Luis Sanfuentes (1915-20) se promulgó la Ley de Habitaciones Obreras destinada a dotar de viviendas dignas a los sectores más modestos. Según esto las Intendencias debían entregar terrenos fiscales para la construcción de poblaciones (s.f.).

Logrando coherencia con la política nacional, el Intendente de la provincia de Llanquihue, don Lindorfo Alarcón Hevia, entregó un amplio terreno pantanoso que colindaba con la propiedad de los padres jesuitas. La Empresa "Brahm & Meersohn" se adjudicó la licitación para la construcción de la nueva población. Las casas diseñadas eran de sesenta metros cuadrados con un amplio patio; para postular, los obreros debían inscribirse con una cuota inicial de cincuenta pesos. Adjudicado el beneficio, cancelaban \$ 25 mensuales por veinte años; un salario promedio fluctuaba entre los ochenta y cien pesos al mes. La nueva población llevó por nombre "Modelo" con lo cual se pretendía reconocer el esfuerzo económico y resaltar el carácter moral de los trabajadores. La devaluación de la moneda, a

fines de los años veinte, convirtió las cuotas en cifras irrisorias favoreciendo a los propietarios (Sánchez, 2006).

En 1921 comenzaron los trabajos. La primera tarea consistió en secar el área a la cual concurrían numerosas vertientes que en invierno formaban dos grandes lagunas. A fines de 1924 se entregaron las primeras casas, en calles que recordaban a prominentes políticos: Domingo Santa María, Balmaceda, Malaquías Concha, Luis Ross, Aníbal Pinto (Sánchez, 2006).

Otro de los barrios antiguos que se encuentra aparejado a la fundación de Puerto Montt, es Angelmó. El origen de su nombre es aún motivo de discusión entre los historiadores locales. Sin embargo, una de las hipótesis indica que corresponde a una deformación del nombre Angel Montt, cuyo propietario cedió los terrenos para que se instalara una comunidad de indígenas, cuyo cacique era Francisco Millalonco, y que fue erradicada de las playas de Cayenel donde tenían su toldería unas treinta familias, todas ellas de avanzada edad. Hacia 1880 el sector fue parcelado y se convirtió en un segundo puerto, especialmente para los habitantes de Calbuco, Maillén y Guar. En 1930 el anónimo pintor Arturo Pacheco Altamirano comenzó a pintar la intensa actividad comercial haciéndola popular a nivel nacional e internacional (Sánchez, 2006).

Así también comenta Cesar Sánchez (2006), acerca de las poblaciones Chorrillos y Miraflores. En 1886 fue nombrado Ingeniero de la provincia de Llanquihue el destacado profesional Victor Bordalí quien había perfeccionado sus estudios en Europa y era amigo del presidente José Manuel Balmaceda. Desde su cargo, Bordalí tuvo una especial preocupación por adaptar la ciudad a los requerimientos demográficos. Confeccionó un detallado mapa de las propiedades tipificando el uso del suelo en lo habitacional, agrícola, comercial e industrial, conceptos muy modernos para la época. Junto con esto, concibió también el trazado de las calles Miraflores, Chorrillos y la extensión de Urmeneta dando origen a lo que posteriormente se conocería como el barrio del puerto. En la parte alta del cerro Miramar, por su parte, Bordalí diseñó el primer paseo peatonal de nuestra ciudad aprovechando la vista de la bahía. Este sector intensificó notablemente su poblamiento en la

década de 1930 cuando se instalan familias provenientes de Chiloé. Con ello, se comenzó la parcelación de los grandes sitios; diez años después se inauguraba la población de Marina Mercante adquiriendo un sello de barrio portuario (Sánchez, 2006).

Por su parte, la construcción del Puerto, que fue considerada una “Monumental obra para la época” de acuerdo al diario el Llanquihue de 1934, significó para Puerto Montt, lo que muchos catalogan como la consolidación de Llanquihue como una zona futurista y con proyecciones. El puerto fue construido entre 1930 y 1935. Y fue considerado una de las más grandes obras realizadas en la ciudad hasta la fecha, no solo por su magnitud, también por el impulso que produjo a la economía regional y nacional (El Llanquihue, 1999, p.20).

La construcción del puerto, se llevó a cabo en diversas etapas. En un primer lugar se entregaron las obras fundamentales para el funcionamiento temprano del puerto, dejando así para 1934, la primera etapa lista para el comienzo de su explotación. Al año de su funcionamiento los ingresos percibidos ascendían a los \$100.000 pesos, cantidad inimaginable para la época, lo que se convirtió en un gran interés para toda la comunidad, quienes lucharon para que el puerto fuera elevado a la categoría de “Puerto Mayor de Primera Clase”, cosa que consiguieron en 1936 y se tradujo en que las mercancías extranjeras que ingresaban al territorio nacional por los puertos de Corral, Valparaíso y Talcahuano, ahora podrían llegar directamente a Puerto Montt, provocando un aumento en el flujo naviero y como consecuencia de ello catalizando también un importante crecimiento y desarrollo de la ciudad (El Llanquihue, 1999, p.20).

Por otro lado, para 1945 las ciudades de Puerto Montt, Puerto Varas y Frutillar quedaron conectadas con el sistema eléctrico de la planta Pilmaiquen, ubicada sobre el río del mismo nombre en la provincia de Osorno. De este modo, los antiguos motores, alimentados con petróleo, fueron sustituidos por esta nueva tecnología. Lo que al paso de algunos años alcanzó a todos los centros poblados de la provincia (Tampe, 2003, p. 201.).

A mediados de siglo, La ciudad de Puerto Montt se consolidaba y surge la idea de construir el aeropuerto “El Tepual”. El 16 de marzo de 1948, se conforma una comisión

Pro centenario de la ciudad con la idea firme de celebrar el centenario con la construcción de un aeropuerto internacional en la zona. Se inició un intenso movimiento ciudadano a favor de la construcción de un aeropuerto de primera clase en los territorios del sector denominado El Tepual, que ya habían sido declarados “Aptos” por las autoridades aeronáuticas. Días después de esto, se conforma una comisión especial que tenía como misión agilizar el proceso de la construcción del aeropuerto, para lo cual sostienen una reunión con el Presidente Gabriel González Videla, obteniendo la promesa de llevar adelante el proyecto. El 22 de septiembre de 1952, se publica en el diario oficial la Ley Centenario, que autorizaba a la municipalidad de Puerto Montt a expropiar 346,75 hectáreas en el sector de El Tepual (s.f., p. 208).

Hacia 1960 la provincia alcanzaba los 60.000 habitantes. La actividad principal se mantenía en una estrecha relación con el movimiento marítimo. La llegada de la carretera Panamericana hasta Puerto Montt, marcó el inicio de una nueva era en las comunicaciones terrestres, recordando que hasta la época la comunicación era a través del ferrocarril. Esta carretera permitió que se acortaran aún más las distancias, facilitando y asegurando el desplazamiento de vehículos entre Puerto Montt y Osorno, y otras localidades intermedias, además de propiciar el origen de la industria del transporte terrestre intercomunal e interurbano en la zona (s.f., p. 219).

Sin embargo, en 1962 un gran terremoto sacude toda la zona, lo que provoca una enorme destrucción en la ciudad y sus alrededores, sobre todo en infraestructura lo que ocasiona una serie de medidas de reconstrucción y creación de nuevas poblaciones (DIBAM, s.f.c.).

6.1.- Antecedentes del Terremoto

El domingo 22 de mayo de 1960 una catástrofe sísmica, sacude el territorio comprendido entre las provincias de Malleco y Chiloé, registrando el peor terremoto en la historia de la humanidad con una magnitud de 9.5° y provocando vasta destrucción en gran parte del sur de Chile. El terremoto arrojó en cifras un total de 2.300 personas muertas,

3.000 heridos y se estima que unos 2.000.000 perdieron su hogar (DIBAM, s.f.c.).

Puerto Montt se vio totalmente afectado por esta gran catástrofe, gran parte de las construcciones existentes en la ciudad quedaron reducidas a escombros. Así lo recuerda el historiador regional y cronista local Jerjes Olavarría Gallardo –hoy fallecido- en su ponencia “El terremoto de 1960; El día que cambió nuestro destino”, quién vivió ese suceso como bombero voluntario de la Quinta Compañía y fue testigo y actor activo de aquellos momentos (Surlink, 2010).

Las obras del puerto, sus estructuras de cemento, grúas, bodegas, instalaciones, etc., resultaron totalmente destruidas. De acuerdo a Olavarría,

El terreno se había hundido en la parte norte de la calle Angelmó (...) La línea férrea que iba desde la estación de ferrocarriles, ubicada en el centro de la ciudad, hasta el puerto se veía retorcida y completamente inutilizada... La estación estaba destruida. La costanera, desde el muelle hasta el molo, había caído a la playa... El muelle se encontraba torcido, presentando la forma de un gigantesco acordeón reposando sobre el mar. Los terrenos al frente de la plaza de armas se habían hundido, arrastrando barandas de los jardines, trozos de cemento, restos de estatuas quebradas. En resumen, el terreno tenía el aspecto de haber sido arado por un gigantesco tractor (Surlink, 2010).

En referencia a algunas de las poblaciones ya instituidas en la ciudad, el mismo Olavarría señala,

En el sector de Urmeneta con calle Vicente Pérez Rosales se había caído toda la estructura de la bodega que ocupaba el Molino Goecke. Y al frente, la propiedad de la familia Cárdenas Pérez, en Pérez Rosales con Chorrillos, igualmente estaba esparcida en el suelo obstaculizando el tránsito (...) El panorama de destrucción de viviendas era impresionante. La población Modelo se hundió, arrastrando en su deslizamiento muchísimas viviendas, que sumadas a las que rodaron por las faldas de los cerros adyacentes a esa población, a continuación del Cementerio Católico, sumaron cantidades mayoritarias en cuanto a casas destruidas en Puerto Montt. Era un cuadro impresionante, todas las viviendas de la ciudad

sufrieron algún tipo de daño, no se notaban desde afuera, pero era engañoso, ya que por dentro su estado era deplorable (...) Sin duda –recuerda el autor–, el mayor desastre ocurrió en la Población Modelo cuando el cerro La Virgen se derrumbó y en su avalancha enterró con sus moradores un conjunto de casas que se habían levantado pocos días antes a los pies del cerro (Surlink, 2010).

Una gran cantidad de familias quedó sin hogar producto del colapso de sus viviendas. Estas familias fueron ubicadas en construcciones de emergencia construidas por la CORVI. Gracias a la ayuda nacional e internacional, los llamados Barracones⁴ fueron ubicados en diferentes zonas de la ciudad de Puerto Montt. Sin embargo, no dieron abasto, dada la cantidad de necesitados. De esta forma, durante la década de 1960, se comienza a gestar un proceso de tomas de terreno. Queda como resultado, la creación de una serie de poblaciones autoconstruidas, las cuales posteriormente fueron cedidas con su respectivo título de propiedad.

Una de las primeras poblaciones que nacen bajo al amparo de este fenómeno fue la población 22 de mayo. Posteriormente la ideologización política de izquierda catalizó nuevos núcleos de tomas de similares características, tales como la Población Teniente Merino, Población Colina, Población Bernardo O'Higgins, población Libertad, Pampa Irigoien, entre otras (Sánchez, 2006).

Los sectores de clase media como agrupaciones de profesores, contadores, enfermeras, funcionarios públicos y pequeños comerciantes dieron forma por su parte, a las poblaciones "Kennedy" (1965), "Techo Para Todos" (1968), "Manuel Montt" (1969) y "Mirasol" (1971) (Sánchez, 2006).

Sin embargo, más que venirse abajo por el terremoto, Puerto Montt otorgó un fuerte impulso en su reconstrucción, apuntando a convertirse en una urbe moderna y contemporánea. Para ello fueron necesarios, tanto los aportes públicos como los privados. Para el primero de los casos, los fondos provinieron del presupuesto nacional y fueron

⁴ Casas de emergencia entregada a los pobladores tras el terremoto de 1960 en Puerto Montt. Ubicadas frente a la avenida Presidente Ibáñez.

utilizados para necesidades ciudadanas de primer orden, es decir, la reconstrucción de viviendas, para obras de pavimentación, reactivación del agua potable y usos de emergencia. Esto con el fin de reponer lo destruido y aprovechar la oportunidad para extender a las zonas de la ciudad que hasta la fecha no contaban con algunos de estos servicios. Por otra parte, el capital privado proveniente de bancos extranjeros, fue utilizado para la reconstrucción del sector portuario, que era de suma importancia para el futuro de la ciudad (Tampe, 2003, p. 235).

Para la década de 1970 la población de Puerto Montt, seguía creciendo a niveles acelerados, alcanzando los 90.000 habitantes. Este factor de crecimiento acelerado se debe principalmente a la migración campo-ciudad. Personas provenientes de las localidades rurales y de la misma isla de Chiloé buscan nuevas oportunidades en el creciente Puerto Montt. Sin embargo, este crecimiento trajo consigo una serie de problemas habitacionales, debido a que la ciudad no contaba con las construcciones necesarias para albergar a cada día más pobladores. Por ello las autoridades debieron establecer nuevos focos de construcción para los sectores habitacionales, especialmente en las áreas periféricas de Puerto Montt, transformando así por ejemplo, los sectores de Pelluco y Chinquihue, que antes eran lugares de paseo, en nuevos centros habitacionales. Así también debieron proyectar el crecimiento hacia las terrazas de la ciudad (Tampe, 2003, p. 237).

En su morfología, Puerto Montt está constituido por 4 terrazas o colinas, de ahí su antiguo nombre “Melipulli” que significa 4 colinas que suben desde el mar. Las terrazas se suceden a cortas distancias y permitieron la construcción de diversas poblaciones, tales como la población Melipulli, Manuel Montt, Techo para Todos, Pichi-Pelluco y 18 de Septiembre. La extensión del sector urbano se tradujo en la creación de avenidas que permitieran la conectividad expedita entre los nuevos núcleos habitacionales, naciendo así importantes avenidas, como lo son Presidente Ibáñez, Calle Egaña, Costanera, Camino a Chinquihue, entre otras (Tampe, 2003, p. 238).

Paralelamente, la ciudad fue adquiriendo la calidad de centro administrativo regional, lo que terminó por transformarla, desde el punto de vista administrativo, en la

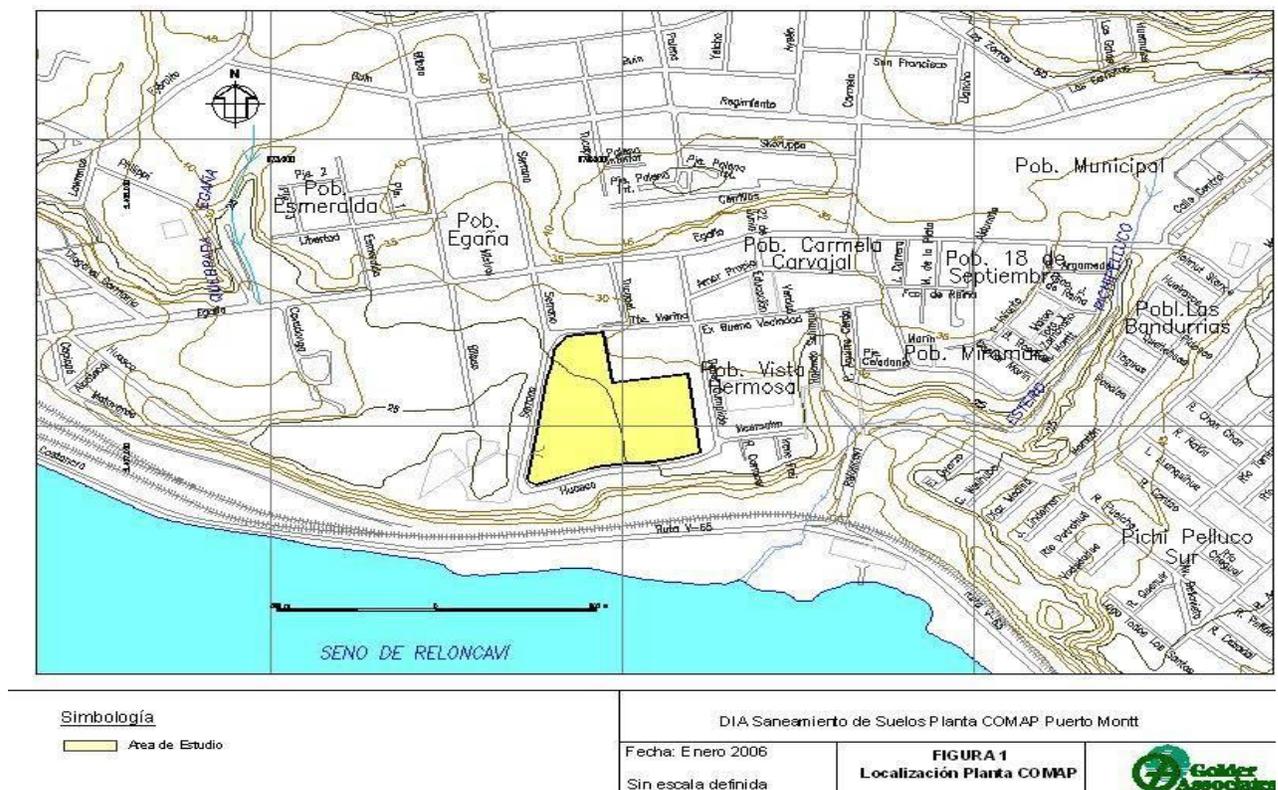
más importante ciudad de la zona centro-sur. Cabe señalar que esta connotación se debe también a la ubicación geográfica de Puerto Montt, que sitúa a la ciudad en la parte final de la zona central y cabeza de la zona insular, dotándolo de esta forma, también como una ciudad de gran importancia para el resto de Chile.

Capítulo II

7.- Planta de Almacenamiento de Combustibles: Historia e impacto

La ex planta de almacenamiento de combustible “Los Tambores” se encuentra ubicada en calle Serrano, sector conformado por la población 18 de Septiembre, población Vista Hermosa y población Miramar. Este terreno se ubica en las cercanías del borde costero frente a la bahía de Puerto Montt, en pleno casco urbano de la ciudad y circundado por viviendas, oficinas, establecimientos educacionales, talleres y un cementerio. El terreno tiene una superficie de 4 ha aproximadamente y fue utilizado durante casi 50 años para el almacenamiento y la distribución de combustibles líquidos hacia toda la zona sur del país.

IMAGEN N° 1: Plano ubicación ex Planta COPEC.



(Golder Associates, 2006, p. 4)

La ocupación industrial de la zona, data de 1960 cuando comienzan las primeras construcciones de la estructura de la planta. Al año siguiente comienza a funcionar efectivamente. Para 1962 la planta contaba con 3 estanques de almacenamiento, los que cumplían la función de almacenar el combustible líquido procesado traído desde la V región. La totalidad de este producto se usaba para distribuirlo a las zonas más australes de nuestro país (Golder Associates, 2006, p.1).

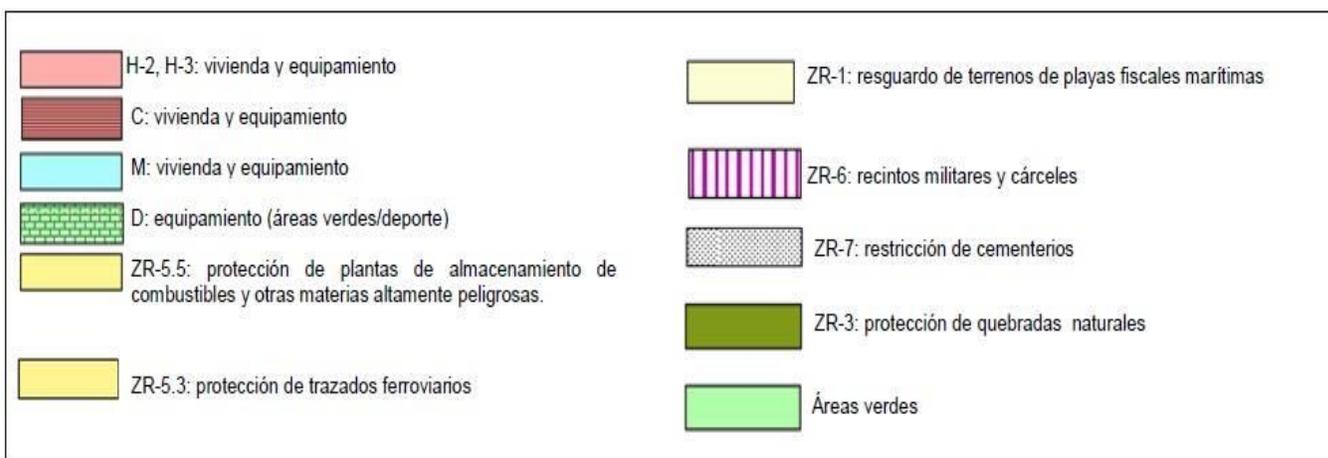
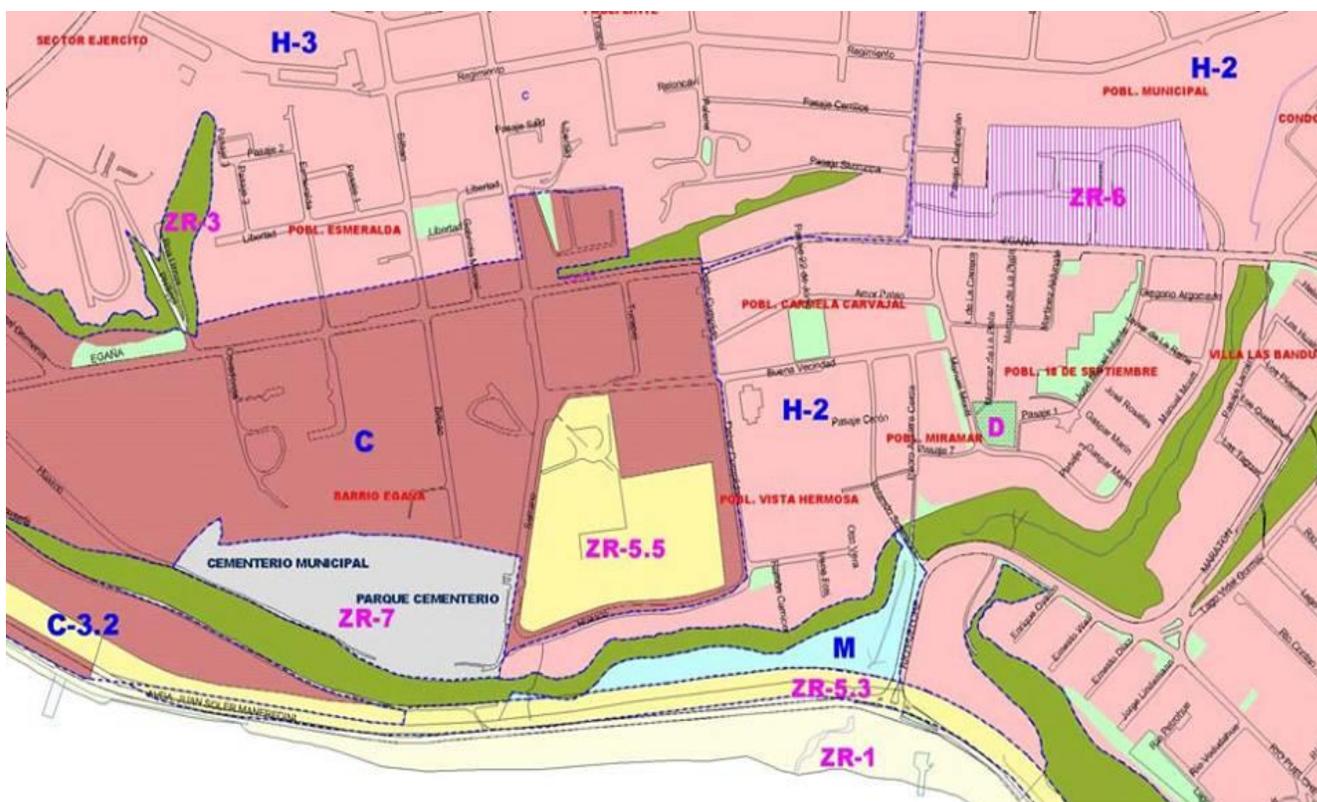
El terreno en donde se edificó y funcionó la planta, fue cedido en arriendo por el Ministerio de Bienes Nacionales a COMAP, conformada por las empresas COPEC y SHELL. En todo caso, COPEC, fue la primera quien administró la Planta (Golder Associates, 2006, pp. 1-2).

En el año 2002, el Ministerio de Bienes Nacionales y COPEC acordaron que para el año 2006, la empresa petrolera debería abandonar el terreno con el fin de permitir un desarrollo urbano acorde al futuro de la ciudad. La ex Planta terminó sus operaciones en Octubre del 2005, procediendo con el desmantelamiento de las instalaciones. Posteriormente, en el mes de enero de 2006, se hizo entrega del terreno a Bienes Nacionales. Las actividades que se realizaron en la Planta, acorde a su contrato de arriendo, incluyeron la recepción de combustibles líquidos de petróleo, almacenamiento en estanques superficiales y carga de camiones desde una mesa de carga (Golder Associates, 2006, pp. 1-2).

Hasta Agosto de 2005 la propiedad fue utilizada como Terminal para el Almacenamiento y Distribución de Combustibles Líquidos, fecha en la que se realizó el cierre de la Planta para iniciar los trabajos de desmantelamiento. Para el mismo año la Planta contaba con 7 estanques superficiales, totalizando una capacidad de almacenamiento de 16.990 m³ (Golder Associates, 2006, pp.1-2).

De acuerdo al Plan Regulador vigente de la Comuna de Puerto Montt, el uso del suelo ocupado por la ex planta COMAP tiene la categoría de zona de protección de plantas de almacenamiento de combustibles

Imagen 2. Zonificación según plan regulador del sector.



(Golder Associates, 2006, p. 9)

En un mediano plazo la I. Municipalidad de Puerto Montt, a través de un futuro seccional que se encuentra en elaboración, planteará cambiar el actual uso de suelo de este terreno a un uso de suelo mixto, que incluye “Vivienda y Equipamiento tipo Comercio, Cultura y Servicios (Golder Associates, 2006, p.7).

La construcción de la planta de almacenamiento de combustible “los Tambores”, será considerada como una medida para potenciar la conectividad y el desarrollo del sur de Chile. Tras el gran terremoto del año 60, la falta de conectividad terrestre para con el Chile austral se hizo insostenible, por ello la reconstrucción de la zona sur en la década del 1960, auspicio un fomento en la preocupación de incentivar un desarrollo urbano y catalizó la proliferación de esta idea, lo que trajo consigo una serie de medidas, tales como la construcción de una fábrica de almacenamiento de combustible que permitiera mayor factibilidad en la entrega del producto además de su trasbordo vía marítima y terrestre más expedito en la zona y hacia la zona.

7.1.- Historia del sector

El terreno que fue cedido en arriendo a la ex planta de almacenamiento de combustible y el sector aledaño a la planta, cuenta con una serie de antecedentes históricos relevantes que se hacen necesarios conocer para entender el sentido de esta investigación.

A comienzos del siglo XX, el sector aledaño a la planta, lo que hoy en día es Calle Bilbao hasta población 18 de Septiembre, ostentaba una historia muy diferente al uso de su suelo. En cualquier caso, a partir de inicios del siglo XX, este sector adquiere un carácter protagónico a la hora de estudiar la memoria histórica de la ciudad de Puerto Montt.

El sector aledaño a la planta de almacenamientos de combustibles “los tambores” data de principios del siglo XX y es reconocido como la “Pampa Briede”, dado que pertenecía a la familia del mismo apellido. El terreno de la “Pampa Briede” se incorpora a una de las efemérides más importantes de la ciudad en el siglo XX, dado que allí tiene lugar el primer vuelo de avión realizado en Puerto Montt, piloteado por Clodomiro Figueroa, figura de la aviación chilena a comienzos del siglo XX (Medina, 2013)

En diversas publicaciones se consigna el hecho, en el que el Piloto Civil, Clodomiro Figueroa Ponce, a bordo de una aeronave Bleriot XI despegara de lo que actualmente es la población 18 de Septiembre, antes Pampa Briede. Según relata Millar,

Sólo el ronroneo del motor se percibe en el paisaje. Las ruedas giran lentamente sobre la desigual superficie de la pampa, y a medida que avanzan los segundos su girar se hace más rápido. La multitud contiene el aliento. Los dos mil rostros gesticulaban y los cuerpos acusaban nerviosismo con extraños ademanes: Ellas se comen las uñas y ellos cruzan los dedos haciendo fuerza como queriendo ofrecer suerte. Todos quieren dar un impulso más a las ruedas que ahora giran velocísimas dando brincos sobre los baches vegetales del potrero. Un grito potente, incontenible, que sale del más hondo de las almas, se eleva al infinito junto con las ruedas al desprenderse del suelo (Millar, 1994, p.1).

El terreno que se utilizó para la edificación de la planta, también tiene una connotación importante a la hora de resguardar el memorial histórico y local de la ciudad, ya que antiguamente ahí se ubicaba la llamada “Chacra Cabrera”.

Este terreno fue expropiado por el Estado bajo mandato presidencial y entregado a la ciudad para su uso específico. El proyecto de ley estipula.

“Se declara de utilidad pública y se autoriza al Presidente de la República para expropiar el terreno denominado "Población o Chacra Cabrera", de la ciudad de Puerto Montt, que figura en el rol de avalúos bajo el número 774, con la suma de \$ 79,000, y cuyos deslindes son los siguientes: Norte, con la propiedad de don Guillermo Yagode y Julio Thienel, o sus actuales dueños; Sur, con cima del cerro que está a continuación de la calle Melipulli, hoy Rosselot, la Marina y propiedad de don Guillermo Binder, o su actual dueño; Oriente, con propiedad de don Guillermo Binder y Julio Thienel, o sus actuales dueños, y Poniente, camino vecinal y propiedad de don Guillermo Yagode, o su actual dueño... El terreno, cuya expropiación se autoriza por la presente ley se destinará a la construcción de un Estadio” (Ley N° 7381, 1942).

7.2.- Chacra Cabrera

Uno de los hechos más importantes relacionados al crecimiento del sector nororiente de la ciudad de Puerto Montt, reconoce su importancia en este sitio y se refiere a la construcción en la década de 1940, del Estadio Fiscal. La idea de la construcción del estadio data del año 1934 y se entiende en el marco de la urgente necesidad de contar con un recinto deportivo destinado exclusivamente al fútbol amateur en la ciudad de Puerto Montt.

En el año de 1934, se creó el "Comité Pro Estadio", presidido por Enrique Rosas, quien logró conseguir el capital inicial aportado por la Dirección General de Educación Física del Ministerio del Interior. Sin embargo, pasaron años sin que la edificación se realizara (Millar, 2005).

Para 1937 las autoridades y deportistas discutieron la ubicación para la construcción del estadio. Pero no se llegó a ninguna resolución. Ello produjo que el capital aportado por la Dirección General de Educación Física del Ministerio del Interior fuera devuelto a los fondos generales de la Nación (Millar, 2005).

Una nueva comisión se constituyó en noviembre de 1941. Esta vez, designada por la municipalidad de Puerto Montt, estuvo conformada por los ingenieros Raúl Herrera, Luís Ackermann y Manuel Atria, el comandante del Regimiento Sangra Julio Jull y el deportista local Ruperto Araus. Esta comisión optó por la adquisición del terreno de la "chacra Cabrera", debido a que este espacio permitiría la construcción de canchas para todo tipo de deportes, además de un velódromo. Para este último objeto y aprovechando la oportunidad que el 6 de Diciembre de 1941 el terreno fue rematado en subasta pública debido al no pago de contribuciones. Sin embargo el terreno fue adquirido por don Juan Calderón Sepúlveda quien vendió el terreno en forma parcelada. Posterior a estos hechos la "Chacra Cabrera" inició un juicio solicitando la nulidad del remate y las ventas ocasionadas por el mismo (Millar, 2014).

Ante esta situación se decidió conformar un nuevo comité pro estadio. Este nuevo comité estaba constituido por los vecinos Carlos Wulf, Jorge del Fierro, Renato Ferdmann, Bertoldo Schmith, Oscar Meza, Francisco Troncoso, Ignacio Urrutia, Rafael Flores y Julio

Bordalí, quienes ante las autoridades locales y nacionales lucharon para obtener una parte del terreno de la denominada "Chacra Cabrera" para destinarlo a la construcción del futuro estadio. Fue así como el 31 de Julio de 1942 se logró que el Senado aprobara el proyecto presentado por el senador Alejandro Lira Infante y destinara \$500.000 para la construcción del Estadio, sumado a otros \$100.000 otorgados por el Ministerio de Educación en Mayo de 1943 (Millar, 2014).

El 17 de junio de 1943, se va a conocer una noticia que va a provocar una gran alegría en la comunidad. El Presidente de la República, Juan Antonio Ríos, firma el decreto de Ley N° 1736, que expropiaba definitivamente los terrenos de la "Chacra Cabrera" y los destinaba a la construcción del estadio. Sin embargo la historia de la propiedad no terminaría aquí, ya que se debía esperar los resultados del juicio de nulidad entablado por el titular ante la Corte Suprema. (Millar, 2014)

Finalmente, en Agosto de 1947, el Intendente de Puerto Montt de la época, Aurelio Andrade, firmó la escritura de expropiación de los terrenos, dando por fin el cumplimiento de tal anhelado sueño de la comunidad Puerto Monttina (Millar, 2014).

Hacia fines de 1949 llegaron los planos del estadio, dando el "puntapié" inicial a la construcción del proyecto. Es el 28 de enero de 1951 cuando dejando atrás toda una historia de problemas se inaugura el Estadio Fiscal, haciéndose realidad el sueño de 3 generaciones de deportistas y de miles de vecinos de la ciudad (Millar, 2014).

Sin embargo, según relata el propio Millar, para 1958, las tribunas y camarines estaban deteriorados, los cercos habían desaparecido y alrededor de 100 familias se habían "tomado" una parte del terreno. Esto provocó el desgaste propio de la visión de la autoridad y de los vecinos hacia el uso del estadio, por lo que parte de los terrenos que aún quedaban sin construir, fueron cedidos por las autoridades. No obstante, el Estadio fiscal reabre sus puertas, dando paso a un fenómeno bastante particular. Debido a la rivalidad ocasionada por los puntos del campeonato local, que estaba en disputa, los vecinos de la ciudad comenzaron nuevamente a mostrar gran interés por el recinto, asistiendo de forma masiva al estadio, lo que provoca un nuevo vuelco en la historia, ya que a principios de 1960 se conoce la noticia de que una empresa privada se encontraba realizando gestiones para

adquirir los terrenos del estadio, lo que provocó una serie de medidas cautelares por parte de todos quienes utilizaban el terreno (Millar, 2014).

A comienzos de 1960 el representante de la Compañía de Petróleos de Chile, Jorge Castillo Izquierdo solicitó al Ministerio de Tierras el arrendamiento de 4.05 hectáreas del terreno del Estadio Fiscal que correspondía a un sector eriazo y sin utilizar. Esta petición fue aprobada, permitiendo así que el 16 de marzo de ese año se celebrara una reunión entre autoridades y deportistas para llegar a un acuerdo (Millar, 2005).

En la oportunidad, el Intendente señaló que la reunión tenía por objetivo buscar una fórmula conciliatoria que permitiera la instalación en Puerto Montt de una planta de almacenamiento de combustibles líquidos para abastecer por mar a las compañías distribuidoras Copec, Schell y Esso, pero que, al mismo tiempo, no se debía perjudicar el deporte local. También se presentó un estudio que ubicaba, el sector contiguo a las inmediaciones del estadio como el mejor lugar de emplazamiento de la planta. Además se enfatizó que las conveniencias de la ciudad exigían facilitar la instalación del Puerto Petrolero, porque éste traería un movimiento permanente e intensivo, activando la vida económica local y regional, a la vez que constituiría una fuente de absorción de la cesantía, ya que la planta industrial distribuiría los combustibles traídos por vía marítima para su consumo en las provincias de Valdivia, Osorno, Llanquihue, Chiloé y Aysén (Millar, Aravena, 2014).

Por otro lado, se destacó que en caso de no encontrarse una pronta solución, las compañías petroleras construirían el puerto petrolero en San Antonio, con lo que se perdería una inmejorable oportunidad para el progreso regional (Millar, 2014).

Fue así como los dirigentes deportivos y las demás instituciones entendieron los argumentos presentados en pro de la ciudad y aceptaron llegar a un acuerdo. Este acuerdo pactaba conceder amplias facilidades para la instalación de la planta de combustibles junto con arbitrar medios para mejorar la cancha de fútbol del Estadio Fiscal y conseguir los medios económicos para construir nuevas canchas en otros sectores de la ciudad (Millar, 2014).

De este modo, el 24 de marzo de 1960 el Presidente de la República firmó el decreto del Ministerio de Tierras que cedía en arrendamiento por veinte años la propiedad. A contar del 1 de enero de 1960, el predio de 4.05 hectáreas, contiguo a la cancha, pasó a la Compañía de Petróleos de Chile, para la instalación de una planta de aprovisionamiento (Millar,S, 2005).

El 6 de abril de 1960 se constituyó el Comité de Defensa del Estadio, formado por Alejandro Meersohn (presidente), Manuel Varas (vicepresidente), Carlos Martínez (secretario) Sergio Uchida, Francisco Cárdenas, Titila Lintz, Juan Barrientos y Sergio Elgueta (directores). Su misión estaba encaminada a obtener el mejoramiento definitivo del Estadio Fiscal y vigilar el cumplimiento de los acuerdos a los que se había llegado con Copec. Sin embargo, el domingo 22 de mayo los recintos deportivos quedaron destrozados por la catástrofe del terremoto. Lo poco que quedaba del Estadio Fiscal fue reducido a escombros (Millar, 2014).

En julio de 1960, el presidente del Consejo Local de Deportes Manuel Vargas, conseguía la promesa del envío de 50 mil escudos, por parte del Departamento de Deportes del Estado, para arreglar el estadio destruido totalmente por el terremoto. Mientras tanto, las negociaciones con Copec habían fructificado y en los primeros días de agosto de 1960, la Intendencia recibía un cheque por seis millones de pesos⁵ de parte de las compañías Copec, Schell y Esso, suma que se habían comprometido a pagar como compensación por el terreno adyacente al Estadio Fiscal. Según acuerdo tomado por el Consejo Local de Deportes el 8 de agosto del mismo año, el dinero sería utilizado en “construir un estadio con acomodaciones suficientes para otras prácticas deportivas como velódromo, pista atlética, cancha de básquetbol, etc., pero sin descuidar la mantención del Estadio Fiscal”, es decir, del campo de fútbol (Millar, 2014).

El dinero sería administrado por la Asociación de Fútbol, con la supervisión del Consejo Local de Deportes u otra autoridad de la provincia, y los terrenos que se adquiriesen quedarían a nombre de la Asociación de Fútbol, para evitar lo sucedido con campos deportivos fiscales que en cualquier momento podían ser ocupados por

⁵ Valor actual del dinero transferido.

instituciones que nada tenían que ver con el deporte (Millar, 2014).

En Octubre de 1960 nuevamente se hicieron presente en Puerto Montt los gerentes de Copec Raúl Espinoza Wellmann y Raúl Herrera quienes, el 14 de ese mes se reunieron con el alcalde Manuel Droguett, los regidores Víctor Brahm y Eugenio Schmidt, Manuel Vargas (presidente del Consejo Local de Deportes), Luis Fernando Pérez (ingeniero de Copec) y el secretario municipal Ewaldo Hohmann (Millar 2014).

Los representantes de Copec manifestaron la necesidad que tenía la empresa de contar con una mayor magnitud del terreno para ampliar sus instalaciones y ofrecieron al Consejo Local de Deportes 14.000.000 para que construyese el estadio en otro sector. Esa cantidad, sumada a los 6.000.000 ya enterados, constituyó una compensación total de 20.000.000. Además, la Municipalidad ofreció entregar otros 10.000.000 que la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos había depositado como compensación por la ocupación de terrenos del Estadio para la construcción de la Escuela N° 5 (Millar 2014).

La transacción referida fue aceptada por el presidente del Consejo Local de Deportes. Con ello, aparentemente se llegaba a una solución, tanto para la instalación del puerto petrolero, como para las necesidades del deporte, considerando además que en esos mismos días la Dirección de Deportes ofreció otorgar 150.000.000 más para la construcción de un nuevo campo deportivo. Con esta negociación quedaba definitivamente atrás el Estadio. El acuerdo, además, ofrecía 5 hectáreas de terreno en otro sector de la ciudad, lo que hoy es Población Antihual, para la construcción y mejoramiento de canchas deportivas en contraposición de la instalación de los depósitos de petróleo en las dependencias del ex estadio fiscal (Aravena, Millar, 2014).

La construcción de la planta comienza en septiembre de 1960. En un verdadero proceso se transformó esta instalación, ya que paulatinamente se fue ampliando a todo el terreno. En 1961, el primer año de funcionamiento de la planta, solo contaba con 3 tanques de almacenamiento; ellos pertenecían a la compañía de petróleos Shell y ocupaban espacialmente solo una parte pequeña de todo el sitio cedido en arriendo a la empresa. Sin embargo, fue a través del tiempo que comenzaron a integrarse cada vez más tanques, llegando a contar con 12 en el último periodo de su funcionamiento (Araneda,

2014).

7.3.- El impacto

El impacto de la presencia de la Planta de almacenamiento, adquiere al menos dos dimensiones:

- i) El impacto propiamente tal, en toda su complejidad y,
- ii) La contaminación.

Entendamos por impacto ambiental, la alteración del medio ambiente provocada directa o indirectamente por un proyecto o actividad en un área determinada.

Mientras que por contaminación, entendemos todo elemento, compuesto, sustancia, derivado químico o biológico, energía, radiación, vibración, ruido, o una combinación de ellos, cuya presencia en el ambiente, ostente ciertos niveles, concentraciones o períodos de tiempo y que todo ello pueda constituir un riesgo a la salud de las personas, a la calidad de vida de la población, a la preservación de la naturaleza o a la conservación del patrimonio ambiental (Ley N° 19300, 2012).

Por daño ambiental, por su parte, entendemos toda pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo inferido al medio ambiente o a uno o más de sus componentes (Ley N° 19300, 2012).

Una planta de combustibles sea de almacenamiento, procesamiento o extracción es de por sí es un agente contaminante. También se sabe que las implicancias medioambientales que trae consigo la puesta en marcha de cualquiera de estos tipos de industrias o plantas en un sector determinado. Pero por sobre todo, se sabe de las consecuencias al suelo y a la atmosfera que catalizan su funcionamiento.

Sin embargo, el factor ambiental no es el único que sufre consecuencias. También existe un fuerte nivel de contaminación acústica para las familias que viven en las cercanías de estas plantas, que ven su cotidianidad transformada (La Tercera, 2008).

7.4.- Consecuencias de la instalación de la planta en el entorno

Anteriormente se ha abordado el cómo y por qué se instaló una planta de almacenamiento de combustibles en pleno sector urbano de la ciudad de Puerto Montt. Ahora analizaremos las consecuencias que trajo consigo para con los vecinos este fenómeno.

Desde la llegada a la planta, en el año 1961, los vecinos que circundaban el terreno de lo que será la planta, relatan el cambio que provocó este hecho. En un principio golpeado todavía por las consecuencias dejadas por el terremoto reciente que había azotado la zona, compartieron el hecho de la necesidad urgente de ser solidarios con el resto de los habitantes de la zona.

Por otro lado, el caso de la urgente necesidad de contar con una planta que permitiera almacenar una materia prima tan importante como el combustible y que a su vez facilitara, permitiera y catalizara la conectividad vía marítima con la isla grande de Chiloé o el sur más austral, denotaba un pequeño sacrificio por parte de los vecinos, sacrificio que se traducía en perder el estadio fiscal, el club de rodeo y otras canchas de menor utilidad. Como nos comenta don Orlando Aravena vecino del sector, Cuando se comenzó a construir la planta, en el ambiente cercano a esta solo vivían unos pocos vecinos, de los cuales ninguno tuvo algún reclamo inmediato o problema en contra de la construcción, por lo que no existió ningún tipo de negativa al proyecto. Sin embargo por parte de la empresa tampoco existió la voluntad de saber que pensaban ellos al respecto. Comenta don Orlando que al principio ni si quiera sabían bien de lo que se trataba, pero recuerda que una vez la municipalidad en vista del apuro, les hizo saber que esta construcción era un bien para la comunidad y para el sur de Chile, por lo que quedaron calmos ante ello (Aravena, 2014).

Sin embargo, para 1964 comienzan a evidenciarse los primeros problemas sociales relacionados con la planta de almacenamiento.

7.4.1.- Olores

En 1964, los vecinos del sector comienzan a sentir fuertes olores en sus hogares, que, extrañamente no emanaban de la fábrica, sino más bien del propio suelo. Según relata Orlando Aravena, para la fecha, muchos de los vecinos ya se estaban quejando y buscando explicaciones a los olores extraños que estaban comenzando a sentirse y que alteraban significativamente su costumbre a estar en un ambiente limpio y libre de cualquier tipo de emanaciones (Aravena, 2014).

Entre 1965 y 1980 el terreno que ocupaba la planta de almacenamiento se amplió en términos de su uso, con la llegada de un nuevo tambor de almacenamiento. Así mismo, con la auto-construcción de viviendas alrededor de la fábrica, aumentó la población del sector, lo que, desde luego, multiplicó significativamente las quejas de los vecinos, precisamente por los olores insoportables (Aravena, 2014).

El tema de los olores no disminuyeron con el tiempo, ya que a medida pasaban los años la planta fue creciendo cada vez más, provocando incluso una serie de otros problemas para con los vecinos. Sin embargo para la década de 1980, los olores ya casi no se sentían (Díaz, 2014). Sin embargo, no está del todo claro si la eliminación de los olores fue iniciativa de la planta, el fervor y presión de los vecinos o las tecnologías disponibles las que permitieron esconder estos olores o fue el hecho que la propia contaminación alcanzó mayor profundidad (Díaz 2014).

Lo cierto es que durante el funcionamiento de la planta, se presentaron diversas situaciones que pudieron significar contaminación directa sobre los suelos y sobre las aguas subterráneas, entre los cuales destacan (Golder Associates, 2006):

- Filtración proveniente del tanque COMAP 1 debido a un orificio en el fondo del estanque. En este evento se reportó la pérdida de 1000 litros de petróleo diésel.
- Filtración por rotura de tubería en la mesa de carga ocurrida en el año 2002. De este evento no se tiene registro del material derramado.
- Depósito de residuos provenientes de la limpieza de estanques a nivel superficial,

los cuales eran vertidos directamente al suelo (Golder Associates, 2006).

Por otro lado, también se encuentra información presentada por la Gobernación Marítima, organismo que estableció que luego de la extracción del combustible desde la zona de la costanera, los residuos del separador aceite/agua, fueron lanzados a una cámara de aguas lluvias ubicada en la Molinera del Sur y, desde ahí, al mar. Esto quedó en evidencia tras una serie de inspecciones que llevó a cabo la gobernación Marítima, y donde se pudo constatar la presencia de hidrocarburos en las aguas conducidas a través de la cámara descrita. Esta situación fue considerada de la mayor gravedad puesto, que generó un impacto no evaluado sobre los recursos naturales renovables (Osses, 2006a).

7.4.2.- Ruidos

Otro de los factores de contaminación que derivó de la instalación de la planta de almacenamiento y que provocó el continuo malestar de los vecinos, fue la contaminación acústica.

El impacto del transporte en los primeros años del funcionamiento de la planta los tambores fue escaso. Sin embargo, para la década de 1980 resultaba insostenible (Aravena, 2014). El continuo transitar de camiones durante día y noche en un sector rodeado de conjuntos habitacionales establecidos, produjo un serio malestar en la gente que ahí vivía.

En palabras de Rogelio Cerda Cepeda,

“La molestia para la población de los camiones que transitaban día y noche era preocupante, muchos de los vecinos que vivían en la ruta por donde transitaban los camiones, constantemente estaban preocupados por posibles accidentes o cualquier tipo de desgracia en la que pudieran verse involucrados, además de que en muchas ocasiones, su tiempo de sueño era alterado por bocinas o el propio ruido de los motores” (Cepeda, 2014).

Dado este problema, la empresa se comprometió con los vecinos del sector a desarrollar una serie de adelantos:

- i) En primer lugar, hacerse cargo de la pavimentación de todas las calles que rodeaban

la planta, como calle Huasco, calle Serrano, calle Tte. Merino Benítez y calle vista hermosa. Sin embargo esto nunca se cumplió. Cosa que terminó por aburrir a los vecinos del sector que en reiteradas ocasiones demostraron su rechazo a la planta, pero en el mejor de los casos, esto no fue escuchado.

- ii) La mantención de las calles ya pavimentadas de ingreso al sector que estaban siendo dañadas por el continuo tránsito de los camiones, situación que de igual forma no fue cumplida por la empresa.

7.4.3.- Peligro

La planta de almacenamientos de combustibles “Los Tambores” representaba para los vecinos un peligro inminente y constante. Esto se debe a que muchos de ellos estaban en conocimiento que la ciudad de Puerto Montt no contaba con un plan que salvaguardara el sector en caso de un accidente. Entendían que si se produjera alguna falla en los mecanismos de almacenamiento, ellos debían huir, ya que si no se controlaba a tiempo se transformaría en una catástrofe. Bajo esta premisa vivieron los vecinos de la planta durante casi gran parte de su estadía. Mirta Agüero (2014), comenta que en la década del 70 se vivió un amago de incendio que provocó gran pánico en todo el sector.

“Recuerdo que me encontraba jugando con amigos en las cercanías de la fábrica, cuando me percaté que emanaba humo del interior de una de las dependencias, por lo que corrí a avisarle a mis padres. Ellos tomaron todas las cosas que pudieron y nos fuimos a la casa de una de mis tías en el sector alto. Cuando se controló el incendio y volvimos a nuestra casa nos dimos cuenta que muchas personas habían arrancado, tema que dio que hablar por mucho tiempo después” (Agüero, 2014)

Transcurrido el amago de incendio que se controló sin problema, los vecinos de Puerto Montt comenzaron a preguntarse, que tan seguras eran las instalaciones, por lo que todas las compañías de bomberos periódicamente realizaban simulacros en el sector, poniendo en marcha planes de emergencia en caso de algún siniestro.

Para la década de 1980 el sector comienza a crecer significativamente, un fenómeno importante para el entendimiento del estudio, ya que muchas de las personas que llegan al sector, lo hacen a sabiendas de las condiciones del mismo, es decir que coexistirán con una planta de almacenamiento de combustibles y entendían los riesgos de esto. Es el caso de la señora “Marta Rosas” y don José Miguel Loncón Elgueta que comentan esta situación. (Rosas, Loncón, 2014).

Sin embargo para la década del 2000, los vecinos, tanto del sector como de la comuna comienzan a demostrar su descontento para con la planta. Se comienzan a evidenciar los primeros sesgos de movimientos sociales en contra de esta. Es a principios del siglo XX, cuando diferentes representantes de instituciones locales comienzan a organizarse de forma masiva y dan a conocer su postura de forma pública en contra de la permanencia del puerto petrolero en la ciudad. Es así como diferentes directivos de un sin número de grupos de las más diversas áreas comienzan a convocar manifestaciones en rechazo de la planta (Bernales, 2014).

Una de estas marchas se llevó a cabo los primeros días de Abril del 2005 y tuvo como objetivo dejar un testimonio de la necesidad urgente por recuperar el espacio en pro de la comunidad; también dejar en claro que los vecinos de la ciudad están al tanto de los acontecimientos que están ocurriendo en la planta, argumentando que si los estanques seguían en el sector, la empresa a cargo debía hacerse responsable del acuerdo que se había firmado con la Municipalidad y que contemplaba un documento firmado en que se debía multar a las empresas en caso de que sigan trabajando en las inmediaciones del recinto más allá del 31 de Octubre del mismo año, multas que iban desde los \$1.700.000 diarios hasta los \$ 17.000.000 millones diarios (Osses, H. 2005a).

Estas marchas comenzaron a obtener mayor voz a medida que pasaban los días, comenzando a atraer la atención de los medios de prensa escrita. El diario local con fecha 28 de mayo del 2005 enunciaba en portada “Vecinos se organizan en contra del puerto petrolero” donde daban a conocer una serie de testimonios de diversas organizaciones culturales que atestiguaban en pro de la comunidad y plasmaban su opinión acerca de este rechazo (El Llanquihue, 2005).

"La solución real pasa por el cumplimiento de la palabra empeñada y cuando son instituciones, de la ley queremos igualdad ante la ley", dijo el médico Alfonso Bernal, a nombre del Club de la Patagonia.

Luis Felipe Chacón, presidente de la delegación Puerto Montt de la Cámara de la Construcción, hizo ver la necesidad de recuperar los espacios públicos para la ciudad. "Queremos una ciudad armónica, capaz de tener un urbanismo acorde y no perder nuestras raíces. Si esto es un entorpecimiento, estamos de acuerdo en que estos espacios se recuperen, para construir un parque", recalcó.

Carlos Castaing reconoció que todo lo que afecta a la ciudad, repercute finalmente en el resto de las actividades económicas, aunque no directamente al turismo. "Pero el fondo es un tema de ciudad", recalcó.

Para Fernando Olavarría, delegado regional de la Unión de Juntas de Vecinos, coincidió en que la presencia de los estanques "constituye un riesgo. Se están construyendo colegios... El espacio debe ser recuperado lo antes posible".

En tanto, el presidente de la Cámara de Comercio, Gastón Krauss, quien sostuvo que es necesario que las autoridades y las empresas cumplan el acuerdo que firmaron en 2002, recordó que ha sido la ciudad la que se ha acercado a los estanques, con el correr de los años. "Creo que los estanques tienen que salir, pero también tenemos que ser cautelosos, porque a una empresa se le entregaron derechos. Ellos tienen que cumplir con los contratos", aseguró.

"Esta es nuevamente una medida a nivel central, el centralismo no respeta nuestro crecimiento ni nuestra opinión. Ya pasó su cuarto de hora, cualquiera que hayan sido los compromisos previos. Qué exigimos, igualdad ante la ley. Si no cumplo un contrato, me sancionan", recalcó.

El profesor Juan Félix Burotto, de la misma institución, agregó que este tipo de convocatorias son parte de la democracia.

A nombre del Centro Para el Progreso, su presidente, Mariano González, recordó que ya el año pasado hicieron ver el riesgo que para la ciudad significa que los estanques sigan en la capital. "Cada camión lleva 40 mil litros. Es una bomba".

Tras el comienzo de las manifestaciones en la ciudad de Puerto Montt, las autoridades no pudieron hacer más que comenzar a prestar atención a lo que sucedía con las petroleras, llegando incluso a multarla con grandes sumas de dinero y donde comienzan, después de 40 años de funcionamiento a estudiarse el impacto real que sostuvo y estaba sosteniendo el puerto petrolero (portal chile.com, s/f).

El más fuerte golpe que recibieron fue producto de un caso en particular que se produjo en las inmediaciones de la planta, cuando la SEC fue advertida de la presencia de hidrocarburos en un sitio cercano a la empresa Molinera del Sur, lo que se convirtió en una extensa investigación que dio por resultado la comprobación de que dos de sus siete estanques de almacenamiento presentaba roturas por efecto de la corrosión, además se supo que a fines del 2003 se había producido una filtración de al menos 3000 litros de combustible, por una rotura en las tuberías de alimentación de los camiones. Sin embargo COPEC informó que no se habían registrado ningún tipo de accidente de derrames de combustibles ni pérdidas del mismo (Superintendencia de electricidad y combustibles, 2005).

Esto deja en claro que COPEC S.A. no desarrolló sus actividades con las medidas de seguridad obligatorias, comprometiendo el bienestar de la comunidad y calculando en cerca de 36.500 litros de gasolina y diésel filtrados en el terreno de la planta y el terminal marítimo, afectando al acuífero y sectores aledaños, lo que se tradujo en una sanción equivalente a 188 millones de pesos (portal chile.com, s/f).

Para el 2007, el Consejo de Defensa del Estado presentó una nueva demanda en el Primer Juzgado Civil de Puerto Montt. Esta tenía como fin que la empresa se haga responsable por el daño al medioambiente que fue afectado por la operación de la planta de combustibles. También a principios del 2007 se inició una nueva acción judicial en contra de la compañía, esta vez de carácter civil y la cual solicitaba que la empresa cancele una multa de 3.000 Unidades de Fomento (UF) y otras 500 UF diarias, a contar del 30 de abril de 2006, además de obligar a la empresa a indemnizar al Fisco por las mejoras que COPEC habría retirado de los terrenos señalados (La Tercera, 2008).

Una vez acontecido estas demandas, la empresa emitió una declaración pública en

donde fija dentro de los plazos legales el pago de la multa una vez concluido el análisis de sus fundamentos y a la luz de los antecedentes y evidencias acumuladas por Copec en el marco de la investigación. Así también agrega que como Planta de Combustibles de Puerto Montt operó ahí desde el año 1961, dando estricto cumplimiento a las normas técnicas vigentes para dicha actividad, sin accidentes ni contingencias que perjudicaran a la comunidad. Que ha tenido una permanente actitud de plena colaboración con los organismos competentes para el control y mitigación de la situación producida, así como de aportar la información disponible para establecer sus causas. Que en el manejo de este evento, Copec desarrolló todas las actividades necesarias para superar la situación, en coordinación con las autoridades y tiene la convicción de haber dado respuesta a cada uno de los requerimientos e instrucciones emanadas de la autoridad, en la forma más completa dentro de las posibilidades objetivas de la empresa, lo cual queda refrendado con la información proporcionada, con las múltiples reuniones de trabajo con los técnicos de SEC y con actividades independientes en terreno y con organismos competentes. Y que según un acuerdo de mayo de 2002, el propietario del terreno donde operaba la planta puso término al contrato de arrendamiento, comprometiéndose a terminar las operaciones en octubre de 2005, lo que se cumplió estrictamente. Los eventuales impactos ambientales serán resueltos en el plan de remediación que se desarrollará de acuerdo a lo que resuelva la autoridad en el proceso de evaluación ambiental pertinente y en el marco de lo que establece la ley (Hölzel, C. 2006).

Capítulo III

8.- Recuperación del Terreno

En agosto del 2005 la planta de almacenamiento de combustibles “Los Tambores” cesa su funcionamiento, retirando del lugar todos los estanques y las tuberías superficiales de su construcción, esto de acuerdo a un convenio firmado el 16 de Mayo del 2002, que convenía el retiro de todo el material de funcionamiento de la planta, permitiendo dejar los pavimentos, jardines y oficinas en el lugar. Para este año la planta contaba con 7 estanques superficiales, completando así una cantidad de almacenamiento que se aproximaba a los 17.000 m³. (Golder Associates, 2006, p.6)

Así lo mencionaba el diario local, el Llanquihue (2005).

De acuerdo al convenio que las petroleras firmaron con el Ministerio de Bienes Nacionales, dueño de los terrenos de calle Serrano, las operaciones en el predio del radio urbano deben terminar el primero de octubre de 2005, para luego proceder al desmantelamiento, el que se extenderá a febrero de 2006. El convenio impone fuertes multas en caso de no cumplirse alguno de esos plazos, ya que las empresas deberán pagar al Fisco 100 UF diarias (1.7 millón de pesos) en caso de atrasos. Transcurridos 60 días de retrasos, el monto aumentará a 1.000 UF (17 millones de pesos diarios) de multa. (Osses, 2005b)

Dentro de las cláusulas del término del contrato, se establecía que una vez abandonado el terreno, la planta debía hacerse responsable de cualquier tipo de contaminación del lugar, recuperando el suelo y habilitándolo para cualquier futura construcción en el sector. Por ello se llevaron a cabo una serie de estudios de impacto ambiental en el terreno, dirigidos por la empresa internacional Golder Associates. Estos estudios se analizarán para conocer a cabalidad lo ocurrido en el sector.

Con nombre DIA (Declaración de impacto ambiental) Saneamiento de Suelos Planta COMAP se conoció el proyecto que permitiría a la comunidad conocer si en realidad la planta que los había acompañado por casi 40 años, tenía alguna responsabilidad con la contaminación del subsuelo de sus terrenos.

El objetivo principal de este proyecto era el de sanear los terrenos que presentaran hidrocarburos en el sector donde se emplazó la planta. Esto se lograría a través del retiro de los suelos contaminados, siendo estos transportados a sitios específicos en donde se efectuarían trabajos de limpieza. Mientras dichas áreas serían reemplazadas con suelo sin presencia de contaminantes, además de hacerse cargo de la posible contaminación provocada por la empresa para con los terrenos de la empresa Molinera del Sur, ubicada a metros de la planta. El monto de este proyecto se acercaba a los U\$220.000 y se estimaba en un plazo no mayor a los 20 meses, plazo en el cual el terreno ya podría disponerse para su futuro uso (Golder Associates, 2006, p.1).

Como refiere el proyecto, para el efecto de saneamiento y de acuerdo al plan regulador de Puerto Montt vigente en esos años, el terreno que ocupaba la planta debía quedar apto para su uso industrial. Sin embargo existe la consideración de las autoridades locales de propiciar un cambio en la zonificación de los suelos y permitir así dejar los terrenos para la construcción de vivienda y equipamiento en el sector, lo que conllevaba un saneamiento completo del lugar (Golder Associates, 2006, p.2).

Al efectuarse esta DIA (Declaración de Impacto Ambiental), la planta colindaba por el Este con la calle Deber Cumplido, viviendas, talleres mecánicos y el liceo Miramar; Por el Oeste con calle Serrano, viviendas y el Cementerio Parque del Recuerdo; Al Sur con calle Huasco y viviendas y por el Norte con la Planta de Almacenamiento de combustible ESSO.

Las áreas que definió el proyecto para efectuar las labores de saneamiento fueron en primer lugar el propio sector de la planta, incluyendo dentro de este su entorno cercano e inmediato conformado por las calles Serrano, Deber Cumplido y Huasco. En segundo lugar el terreno correspondiente a la empresa Molineras del Sur, donde en junio del 2004 se detectó presencia de hidrocarburos en sus aguas subterráneas. (Golder Associates, 2006, p.2)

Para Diciembre de 2005, Golder Associates S.A. llevó a cabo un estudio con el único objetivo de reconocer y determinar los niveles de contaminantes presentes en los terrenos seleccionados. Buscaba hacer un reconocimiento superficial de los lugares que presentaran evidencia de contaminación y también realizar sondajes en los sectores donde

potencialmente se podrían encontrar contaminantes en fase libre⁶. Para ello en las diversas muestras de suelo, subsuelo y aguas se analizaron los compuestos asociados a los combustibles almacenados en la planta, los cuales se categorizaron en:

- i) Compuestos orgánicos volátiles como el Benceno, Etilbenceno, Tolueno y Xileno
- ii) Hidrocarburos totales de petróleo en el rango diésel.
- iii) Hidrocarburos totales de petróleo en el rango de gasolinas.
- iv) Hidrocarburos Poli cíclicos Aromáticos
- v) Metales, específicamente plomo que estuvo presente en grandes concentraciones en las gasolinas que se almacenaron en la planta hasta el año 2001 (Golder Associates, 2006, p.21).

En un comienzo se realizó una inspección visual del terreno para identificar y evidenciar presencia de contaminación en el suelo superficial, representadas principalmente por manchas con producto o porciones de suelo con olor a hidrocarburos. Durante esta etapa se reconocieron diversas áreas manchadas, tanto en algunos estanques de almacenamiento como en la mesa de carga, en el patio de estanques y en el canal de drenaje (Golder Associates, 2006, p.22).

En total se realizaron 10 perforaciones a diferentes profundidades, teniendo en cuenta que la evidencia de contaminación alcanzó niveles profundos. De cada uno de los sondeos se tomaron muestras de suelo, estas fueron sometidas a análisis con PID⁷ (Golder Associates, 2006, p.22).

Habiendo identificado los sectores contaminados tras una serie de estudios, el proyecto estipuló las áreas del terreno de la planta y las calles vecinas que requerían saneamiento, dando como resultado el área Sur del patio de estanques, los cuales arrojaban

⁶Se denomina fase libre al producto sobrenadante en el agua subterránea, que por ser menos denso permanece sobre el agua y por su naturaleza fisicoquímica no se mezcla con ella.(Golder Associates, 2006, p26)

⁷ Detector de fotoionización, que es un equipo que registra las concentraciones de compuestos orgánicos volátiles y se utiliza para determinar el grado de contaminación de las muestras de suelo. (Golder Associates, 2006, p22)

resultados de contaminación por sobre los rangos permitidos, alcanzando el suelo impactado por la contaminación una profundidad de 0.50 metros en un área de 400 mt². Así también en el sector de la mesa de carga donde el suelo impactado por la contaminación alcanzaba una profundidad de 1 metro en un área de 300 m². En relación a las aguas subterráneas, los estudios no detectaron presencia de contaminantes, por ende deja fuera del saneamiento tanto el sector de la planta como en las calles vecinas (Golder Associates, 2006, p.38).

Finalizada la etapa de identificación comienzan el proceso de extracción del material contaminado, utilizando maquinaria pesada para remover el suelo y depositándolo en camiones batea con una capacidad de 25 toneladas, los cuales con las medidas de seguridad necesaria transportarían el material al norte, específicamente al relleno de seguridad de Copiulemu, localizado en la comuna de la Florida, en la VIII Región, 20 Kilómetros al noreste de la ciudad de Concepción (Golder Associates, 2006, p.46).

Sin embargo la presentación de este plan de saneamiento por parte de las empresas titulares del recinto no tuvo una buena acogida. El fin del saneamiento del lugar tenía como principal objetivo el dejar las inmediaciones en perfectas condiciones para una futura utilización por parte del municipio de Puerto Montt, lo que al parecer, para las autoridades pertinentes no se cumplía. COPEC Y SHELL presentaron 2 DIA (declaración de impacto ambiental) a la COREMA, la cual pidió y consulto opinión a otros 11 servicios públicos, de los cuales la Municipalidad, la Gobernación Marítima, la Dirección de Aguas, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC) y el Servicio de Geología y Minas (Sernageomin) presentaron informes demoledores contra los planes de las petroleras. Todos estos servicios públicos coincidían en el hecho de que las empresas no habían incluido en el informe de los terrenos a sanear, los sectores aledaños afectados por la contaminación, como lo son el Borde Costero y las empresas privadas, además de no haber presentado ningún tipo de medidas de mitigación. También coinciden en que las compañías cometieron un error al presentar su plan a través de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), cuando en realidad debieron presentar un Estudio de Impacto Ambiental, debido a la peligrosidad del material almacenado y la futura utilización del terreno (Osses, 2006b).

Por otro lado la Municipalidad de Puerto Montt de igual forma se manifestó

inconforme con la Declaración de Impacto Ambiental presentado por la compañía de petróleos Copec. Fue el propio alcalde de la ciudad de aquel año, Don Rabindranath Quinteros, quien manifestó al Concejo Municipal en una sesión extraordinaria un oficio remitido al director regional de la Conama, José Luis García Huidobro, donde explica que el documento presentado por las empresas petroleras es incongruente a lo establecido, ya que las circunstancias justifican la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental y no de una declaración de impacto ambiental. El oficio también añade que el modelo realizado para el saneamiento correspondiente a la mesa de carga y a los estanques 6 y 7 se aplicó a escenarios residenciales y comerciales que no consideraban el desarrollo en altura ni la utilización del subsuelo (Osses, 2006b).

Para Sernageomín, el proyecto de Copec,

No se hace cargo adecuadamente del daño ambiental causado durante el tiempo de operación de las Plantas de almacenamiento de combustibles y no asegura que la ejecución de las obras de saneamiento propuestas, eliminen los riesgos de salud pública que podrían causar en el largo plazo los residuos de hidrocarburos que pudieran permanecer en el subsuelo y migrar a través del acuífero" (Osses, 2006b).

Sin embargo uno de los informes más fuertes fue presentado por la superintendencia de electricidad y combustibles de la décima región, organismo al que se encargó la revisión, este entregó una serie de observaciones negativas al proyecto, dentro de las más destacadas se encuentran:

- Que el Titular indica la no certeza de que la planta haya sido el origen de filtraciones de hidrocarburos, cuestión que la SEC ya se había encargado por medio de una investigación, la cual arrojó por resultado la existencia de filtraciones en las tuberías subterráneas, además de la rotura de 2 de los 7 estanques que no disponían de doble fondo, lo que hace responsable a la planta COMAP, en la afectación de los propios terrenos como de los sectores ubicados aguas debajo de la misma.
- Así también la extensión de la pluma de contaminación que afecta el sector,

afectando sectores de calle Huasco, sitios e instalaciones de Molineras del Sur, terrenos de la costanera y borde costero con hidrocarburos en fase libre y disuelto.

- El titular indica como área adicional del proyecto los terrenos de Molineras del Sur y no considera que el área afectada se extiende hasta el borde costero donde se registra la presencia de HC disuelto.
- El titular indica dos áreas de saneamiento, incluyendo la planta y el entorno inmediato del mismo, cosa que debe incluir también el sector del borde costero y el sector Costanera.
- Los análisis de la zona próxima al estanque N°7, en el que se encontró filtración a nivel de fondo, no registra sondajes próximos a la zona de la falla, ni hacia calle Deber Cumplido, lo que debe ser fundamentado y solucionado por el titular, al carecerse de evaluaciones hacia dicha calle en donde existe un establecimiento educacional en funcionamiento.
- El estudio consideró la evaluación de BTEX, TPH rango diésel, TPH rango gasolina, y metales, los cuales no fueron muestreados en el entorno inmediato a la planta, pese a corresponder a sustancias nocivas para la salud humana.
- EL titular no aporta mediciones que avalen la inexistencia de suelos contaminados en el entorno inmediato a la planta.
- El titular señala que considera como uso futuro del terreno evaluado, un uso comercial, sin embargo, lo informado por el municipio de Puerto Montt, señala el uso mixto de vivienda, equipamiento de tipo comercio, cultura y servicios, con ocupación de subsuelos, lo que no descarta la utilización de subterráneos y excavaciones.
- No se muestra el avance de Hidrocarburos hacia el Borde Costero.
- El titular enumera una serie de medidas, ya adoptadas, que no han impedido el avance de hidrocarburos hacia el borde costero, modificándose la distribución de la

pluma de HC hacia los pozos P5, Q11, y Q5, por lo que el titular debe incorporar una nueva evaluación del sector, haciéndose cargo de la situación de no remediación aguas abajo del molino.

- Tanto la actividad desarrollada anteriormente por COMAP, de manejo de sustancias peligrosas, como el actual proyecto de habilitación a desarrollar implica la existencia de emisiones a la atmósfera, de sustancias nocivas para la salud de la población, siendo afectados los residentes inmediatos a la zona del proyecto y los recursos naturales existentes (Segura, 2006).

Tras estas duras críticas, los titulares de la ex planta de almacenamiento de combustibles se vieron en la obligación de retirar los 2 DIA presentados, debido a que la mayoría de los servicios públicos insistieron en que debían presentar un EIA⁸.

En Agosto de 2006 fue la propia ministra de Bienes Nacionales quien decidió visitar los terrenos de la ex planta, esto con el objetivo de conocer in situ el daño ambiental que presentaba y así evaluar el futuro uso que se le podría dar al terreno, recordemos como mencionamos anteriormente según el plan regulador de la ciudad en aquellos años, el futuro del sector sería destinado a un uso residencial-comercial. Sin embargo en aquella visita de la ministra, recalcó que esto sería evaluado en pro del futuro del sector, y que todo dependerá de los proyectos que se presenten (Osses, 2006a).

En esta misma fecha y dentro del revuelo producto de la contaminación del lugar, el intendente de la época, don Jaime Bertín dejó entrever la posibilidad de que se construya un centro cívico en los terrenos, dentro del cual podría fácilmente albergarse la Intendencia y el Gobierno Regional. Sin embargo, esto no tuvo en lo absoluto una buena acogida por la población, quienes comenzaron a creer que existía un acuerdo entre Bienes Nacionales, el Gobierno Regional y la Municipalidad de Puerto Montt (Bernales, 2014).

Frente a estos rumores, la ministra fue enfática, dejando en claro a una entrevista

⁸ Estudio de Impacto Ambiental.

realizada y presentada por el diario local el Llanquihue (2006), el cual refiere:

“Bienes Nacionales tiene instrumentos muy claros que están en la ley, a través de los cuales administra los terrenos fiscales. Y no hay acuerdo de ningún tipo, con la Intendencia, con el Municipio, con el Gobierno Regional, con ninguna instancia que altere ello. Vamos a escuchar todas las instancias y vamos a evaluar todos los proyectos que se nos presenten y vamos a decidir por el mejor”, aseveró. La ministra se mostró partidaria de que los vecinos tengan participación en el destino final del sector. "Es muy importante lo que quiera la región y lo que necesita la ciudad de Puerto Montt en estos terrenos" (Osses, 2006a).

A comienzos del mes de octubre del 2005 se dio inicio al proceso de retiro de residuos y remediación de los terrenos. Este proceso es paralelo al desmantelamiento propiamente tal de la planta y comprendía la degasificación de los estanques, redes subterráneas y del ducto submarino, medidas que eran imprescindibles para evitar cualquier tipo de circunstancias que generen riesgos de una explosión, dando como fin para la remediación, el mes de febrero del 2006 (Millar, 2005).

8.1.- Parque de las artes, nuevo proyecto ciudadano

Tras haberse cumplido el plazo del acuerdo entre la planta y las autoridades de la ciudad, los terrenos ya desocupados y remediados de contaminación quedaban nuevamente a disposición de uso, recordemos que desde la pugna con la empresa titular a cargo del terreno, muchos estamentos públicos mostraron ferviente interés de construir un centro cívico en el terreno, aludiendo la precariedad y antigüedad de las construcciones donde estas se sitúan. Sin embargo, este interés tuvo un carácter más generalizado ya que así como las autoridades buscaban recuperar este terreno, muchos vecinos de la ciudad y organizaciones sociales comenzaron a conversar y sostener la idea de que aquel terreno, que desde siempre había pertenecido a la comunidad, volviera a su condición básica y natural, que no era más que un área de esparcimiento para la ciudadanía (Bernales, 2014).

Es bajo esta premisa que nace el proyecto titulado, “Un parque de las artes para Puerto Montt”, que se describe asimismo como un movimiento ciudadano propositivo que

busca la construcción de un Centro Cultural y un Parque Urbano en los terrenos del Ex Puerto Petrolero de Puerto Montt ubicado en calle Serrano. Así también busca transformar el abandono de este terreno en un parque urbano vivo y un barrio cultural activo, donde las familias puedan disfrutar de la vida al aire libre y de las artes.

Creemos que uniendo voluntades podemos lograr entre todos que el “Parque de las Artes” de Puerto Montt se transforme en un referente tanto en la región como en el país (portal parquedelasartespuertomontt.com. 2014).

El parque de las artes para Puerto Montt nace como idea inmediatamente después de que la planta abandonara el terreno. Así lo recuerda Alejandro Bernales (2014), quién era SEREMI de cultura de la ciudad, en el periodo pasado y se ha transformado en el gestor principal de esta idea.

Nos comenta Bernales que desde un inicio, mucha gente ya se planteaba y socializaba la idea de que en ese espacio se debería construir un lugar de esparcimiento dedicado a las artes y a la cultura. Esto por la ubicación estratégica que propone el sector, ya que por ser un lugar céntrico se convierte inmediatamente en un punto accesible para todos los vecinos de la ciudad. Además es un importante eje educacional, ya que en sus cercanías existen una gran cantidad de establecimientos educacionales importantes, como los 2 liceos comerciales, el liceo industrial, el liceo de niñas, la Universidad Santo Tomás, colegio Puerto Montt, Colegio Alemán, escuela N° 5, entre muchos otros (Bernales 2014).

La idea de la construcción de un parque cultural para la ciudad no es una original de ellos, si no que han sido los propios vecinos de Puerto Montt los que han dejado ver y han hecho sentir sus inquietudes frente al abandono del terreno. Su labor no fue más, según explica, que escuchar estas inquietudes y cohesionarlas, para luego aprovechar esa energía inmensa de las personas y pedir que en ese lugar se concrete la idea de un parque para la ciudad (Bernales 2014).

Ahora la idea de un parque, nace porque ha sido lo que la gente ha querido desde siempre, es decir un parque urbano que permita el esparcimiento familiar, cosa que hasta hoy, Puerto Montt no tiene. Un parque que esté en el centro de la ciudad. Sin embargo no se trata solo de un parque de áreas verdes y juegos infantiles sino un parque que atraiga a la

comunidad, que esté repleto de vida, que la gente se sienta parte de él y participe con él. Este objetivo es alcanzable a través de un parque cultural, que converja un cúmulo de disciplinas para el uso y aprovechamiento de todos (Bernales, 2014).

Es bajo esta visión que comienza a tomar fuerza la idea de un Parque Cultural. Nos comenta Bernales que en su último año ejerciendo el cargo de SEREMI de Cultura, sentó las bases del parque, expresando que desde siempre había existido el proyecto y las ganas de construir en los terrenos de la ex planta un centro cívico. Fue a fines del año 2013 cuando en conjunto con el seremi de bienes nacionales contemplaron la idea de plasmar el proyecto de un parque temático en el terreno, ya que en diversas reuniones que se sostuvieron relacionadas con el uso de las inmediaciones, todos los servicios públicos querían apropiarse de este y era necesario, recuerda Bernales, denotar que lo se buscaba, dejar clara esta idea. Sin embargo, todo esto ocurre finalizando el periodo presidencial por lo que la idea queda plasmada pero no se alcanza a concretar (Bernales, 2014).

Habiendo ya cambiado la administración vigente y con la llegada de la nueva Presidenta, se decidió comenzar desde cero con el proyecto del parque, pero esta vez con la gente y bajo la premisa de que todos debían participar de esto, fue así como nace el grupo de Facebook llamado “Parque de las Artes para Puerto Montt”, el cual tuvo un interés mediático insospechable. Recuerda Bernales que al cabo de un par de semanas de lanzada la idea el grupo ya contaba con más de 5000 seguidores, los cuales querían formar parte activa de este proyecto (Bernales, 2014).

El punto clave de este grupo, fue un video publicado en la página de internet www.youtube.com, el cual se viralizó y logró captar la atención de miles de personas, pero más importante aún, captó la atención de los medios de comunicación que comenzaron a acercarse a los directores del proyecto y a darle cobertura a las actividades que el grupo desarrollaba (Bernales, 2014).

El impactante crecimiento del grupo en Facebook y la cantidad de vecinos de la ciudad que comenzaron a saber del proyecto, conllevó a que diferentes autoridades de la región decidieran participar también de esto, favoreciendo aún más la fuerza que estaba tomando y la dirección adecuada que debía seguir la idea. Es así como comienzan a

conocerse variadas entrevistas a personajes locales, de las más diversas áreas, quienes dejaban en claro su apoyo a la construcción de un parque de las artes en la ciudad (Bernales, 2014).

Para julio de 2014, el intendente de la región Nofal Abud, anunció la conformación de una mesa técnica interministerial, para la construcción de un parque urbano en los terrenos de calle Serrano, en esta mesa muchos de los directivos de la mesa dejaron en claro su postura frente a este nuevo proyecto.

En palabras de Julio Pizarro, director del Secplac,

“Se tiene contemplada esa zona como área verde, pero que sea para toda la ciudad de Puerto Montt, porque no se cuenta con ninguna instancia como esta en el centro de la ciudad. Existe un debate respecto al uso que se le quiere dar a este terreno, pero estamos en la idea que esto tiene que ser un parque, porque la comunidad lo demanda. Puede ser un gran centro de esparcimiento, porque si se llena de edificios, nos vamos a perder una tremenda oportunidad” (portal soypuertomontt.cl, 2014).

Iván Leonhardt, director regional del SERVIU, en relación refería:

“Es un espacio que está en un área que se ha llamado dentro del Plan Regulador como zona pericentro y que en consecuencia es fundamental su relación con las áreas céntricas y del borde costero. Esto además se debe complementar con otro tipo de usos, que permitan considerar el ámbito cultural como tema relevante y además contemplar la alternativa de una oficina u oficinas de un centro cívico, que a su vez complemente las características, usos y mantención de todas estas áreas”(portal soypuertomontt.cl, 2014).

Eduardo Carmona, seremi de Vivienda, manifestó

“Son 4.2 hectáreas, pero todo parque urbano necesita una infraestructura que atraiga a la población a ocupar este lugar. El solo parque no atrae a la gente y termina siendo un espacio de área verde, pero que no atrae a la ciudad. Se está viendo qué otra infraestructura se puede hacer, que sea atractivo y

con integración social, para distintas edades. Y la mesa técnica está realizando todos los procesos administrativos para que este proyecto se pueda llevar adelante” (portal soypuertomontt.cl, 2014).

Sin embargo y como se ha demostrado, fueron miles quienes conforman y aprecian la idea de la construcción de un parque de las artes en las inmediaciones de la planta, entendiendo que esto es sostenible y necesario para la ciudad. No obstante hay algo que se está obviando en este movimiento y hace alusión a la opinión de los vecinos del sector, quienes han sido los principales sostenedores de toda la historia del terreno, han sido ellos los que han vivido años y han tenido que aguantar todos los cambios que se han producido.

Por ello y en pro de la investigación, se realizaron una serie de entrevistas a los vecinos más cercanos a las inmediaciones para conocer su experiencia y opinión frente a este nuevo proyecto, que aún no se decide, pero que en forma genérica, auspicia un buen futuro.

8.2.- Entrevistas

La entrevista consta de 6 preguntas genéricas, que buscan conocer la opinión de los principales protagonistas en la historia del sector. Podemos inferir de las entrevistas realizadas que la gran mayoría de los vecinos del sector añoran el uso del terreno que en este momento se encuentra abandonado.

En relación a la primera pregunta realizada a los vecinos, 1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

La gran mayoría de los encuestados viven en el sector hace más de 20 años, por lo que fueron testigos presenciales de las últimas décadas del funcionamiento de la planta, es decir, compartieron con ella alrededor de 20 años de actividad continua de la empresa. Esto nos permite deducir que gran parte de su vida y con ello parte importante de su cotidianidad se vio claramente influenciada y estructurada con el actuar de la planta. Esto queda aún más claro cuando vemos que cerca del 95% de los encuestados llegó al sector cuando la fábrica ya había intervenido el área en su totalidad. Sin embargo, al preguntar acerca de la relación

que tuvieron para con la planta, existen dos tipos de posturas, la primera corresponde a quienes convivieron menor tiempo con la planta (este 95%) quienes describen su relación como algo sin mayor importancia y de carácter más bien armonioso. En su caso contrario, aquellos vecinos que llevan en el sector más de 50 años tienen una postura totalmente diferente. Al consultarles por su relación con la planta ellos la califican de espantosa y hostil. Los motivos que presentan se vinculan con los olores que emanaban del recinto y el continuo malestar producido por los ruidos propios del tráfico de camiones en aquellos días

En relación a la segunda pregunta realizada a los vecinos, 2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

En esta pregunta existe una total correlación en las respuestas. Todos los encuestados afirman que la gestión con la que se han llevado a cabo los estudios, los saneamientos, el trabajo y los proyectos ha sido deplorables y demasiado lentos en su ejecución. Además comparten la idea de que al parecer existe una pugna entre los estamentos públicos que se disputan el terreno y que por ello no se ha logrado concretar nada. Gran parte de los encuestados comentan también la necesidad urgente de que ya es hora de utilizar el terreno, debido a serias problemáticas que ha traído para ellos que esto esté abandonado, casos como delincuencia en el sector que antes no existía es una de las más mencionadas.

En relación a la tercera pregunta realizada a los vecinos 3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

Nuevamente en esta pregunta, los encuestados en su totalidad se refirieron a que si conocen que existe un proyecto que se quiere plasmar en los terrenos y que tiene relación con un parque con áreas verdes y lugares de esparcimiento. Sin embargo más allá de eso desconocen absolutamente lo que se pretende para este sitio. Si bien aún no existe nada claro en lo relacionado a la estructura física que se le dará al terreno, entendiéndolo como un proyecto específico y aprobado. De lo que si se tiene certeza es que recientemente se logró un acuerdo. El ministro de Bienes Nacionales y el Intendente de la región anunciaron que el espacio será destinado para un parque cultural y desecharon la idea de la

construcción de un centro cívico en el sector.

En relación a la cuarta pregunta realizada a los vecinos 4.- ¿Qué opina Ud. en relación a la supuesta construcción de una mega estructura cívica en su sector?

En esta pregunta existen opiniones muy variadas y se entienden debido a la necesidad urgente que tienen los vecinos del sector por darle una utilización al terreno sea cual sea esta, además de los intereses propios que le integran al terreno. Sin embargo la mayoría de los entrevistados están totalmente en desacuerdo y comparten la idea de que no se le puede dar un uso así a los terrenos de la ex planta (centro cívico). Dentro de los fundamentos en que se valen los vecinos encontramos algunos referidos a la urgente necesidad que tiene Puerto Montt como ciudad de solventar la precariedad de lugares de descanso, esparcimiento y áreas verdes para la ciudadanía. Así también destacan la carencia de lugares amplios y bien cuidados para la participación ciudadana. También aluden al hecho de que la ciudad de Puerto Montt ha beneficiado siempre a la construcción de grandes estructuras para los servicios públicos, obras gigantes en lo alto, por lo que encuentran fuera de contexto el utilizar un sector tan céntrico y tan bien moldeado para nuevas construcciones de edificios en la ciudad y los problemas de tráfico que esto traería consigo.

En relación a la quinta pregunta 5.- ¿Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Este ítem concentró un resultado mayormente idéntico en las respuestas. No es de extrañar que la mayoría de los vecinos del sector busquen la mantención de aquel terreno como un área verde y de esparcimiento. Sin embargo se hace notar en las respuestas la disposición de los vecinos por la construcción de un recinto deportivo en el sector. Gran parte de los encuestados hacen referencia a la falta de un recinto multideportivo en la ciudad, donde se puedan concentrar actividades y competencias con características nacionales e internacionales. Este punto es importante ya que muchos de ellos conocían la existencia del estadio, anterior a la instauración y construcción de la planta, pero no manejaban en lo más mínimo información referente a lo ocurrido con él. Tampoco conocían la historia detrás del sector, por ende el hecho de que nuevamente busquen lo que 70 años atrás sus antecesores ya habían exigido y logrado es relevante e interesante de

investigar.

En relación a la sexta y última pregunta de la encuesta: 6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir a la comunidad, relacionado a los temas tratados?

Nuevamente este ítem concentró respuestas idénticas. En primer lugar la necesidad urgente del llamado tanto a las autoridades regionales y a la comunidad en general a ponerse de acuerdo y a unir fuerzas para lograr la construcción de un parque o lo que sea necesario, pero que contemple todas las peticiones vecinales y locales y logre satisfacer las necesidades que la comuna de Puerto Montt tiene hoy en día. Cabe resaltar el ánimo y el énfasis de los vecinos del sector en pro de esta nueva construcción, el desánimo del tiempo que ha transcurrido desde el abandono de la planta ha logrado potenciar en ellos la conjunción de sus ideas.

Conclusión

Nuestra investigación buscaba como principal objeto la reconstrucción histórica y memorial del sector aledaño a la planta de almacenamientos de combustibles “Los Tambores”, planta que ha marcado hasta los días de hoy a 3 generaciones de vecinos de la ciudad de Puerto Montt está lejos de acabar. Algunos de ellos vieron transcurrir sus días, tanto en el apogeo del sector como en el declive del mismo, objetivo que se cumplió a cabalidad y ayudó a sensibilizar el sentir para con el mismo.

Un sector que a borbotones empapa a quienes lo investigan de una historia social única, en donde desde sus comienzos en la década de 1910 ya otorgaba regocijo a la comunidad, siendo testigo clave de grandes hazañas y proezas para el deleite nacional. Así también y de forma intrínseca a su historia, fue partícipe de una lucha propia del pueblo, quienes se organizaron y lucharon arduamente durante casi 20 años para lograr construir en él, un estadio fiscal para el deporte amateur en la ciudad, estadio que fue testigo de penas y alegrías de miles de hinchas y que hasta los días de hoy, aquellos que aún nos acompañan, recuerdan los días de gloria de aquellos aguerridos jugadores.

Así también fue testigo de uno de los sucesos más terribles ocurridos en nuestro país, el gran terremoto de 1960, que lo destruyó por completo, volviendo a quedar a disposición de la gente, permitiendo sin embargo demostrar al mundo que aquél terremoto, no era más que una prueba, ya que nuevamente los vecinos, lograron organizarse dando la pelea necesaria, que ya era conocida y lograron levantarlo de los escombros para reinaugarlo.

Sin embargo no todo fue alegría, como se demostró en la investigación, durante los 40 años posteriores al terremoto y en los cuales la planta de almacenamientos de combustibles utilizó el terreno, contaminó de forma poco cuantificable el sector, llegando incluso a la propia bahía (hoy playa apta para el nado), lo que nos permitió responder satisfactoriamente a nuestro objetivo, logramos reconstruir de manera completa lo que significó el fuerte impacto que produce la intromisión de una planta de estas características en pleno casco urbano de una ciudad, reconstrucción que fue posible gracias a los propios pobladores, quienes abiertamente nos comentaron sus experiencias para con la planta.

También logramos recabar la información necesaria que nos permitió descifrar años de lucha y en donde la ciudadanía nuevamente se organizó, alzó la voz y logró ser escuchada, obteniendo como resultado la expulsión de la planta del lugar.

Sin embargo, la historia del sector no deja más que seguir avanzando, hoy nos encontramos nuevamente frente a una especial disyuntiva, ¿Qué hacer con el sector? Esta disyuntiva no hace más que demostrarnos que quizás en una especie de ciclos repetitivos hoy nuevamente la ciudadanía ha alzado la voz y ha logrado darse a escuchar, en el proyecto un parque de las artes para Puerto Montt, proyecto que nació desde la gente y es para la gente, el cual ha tomado una fuerza tan grande, que es una realidad esperada.

Cabe mencionar que hace tan solo un par de días de haber terminado esta investigación, se ha publicado la noticia de que el proyecto del parque de las artes ha sido aprobado en su totalidad, es decir la construcción de un nuevo espacio cultural y distensión en los terrenos de la ex planta es una realidad, dando así, nuevamente el favor a la historia, a los vecinos y en lo personal, a los habitantes de la ciudad, que fuimos testigos de parte de estos acontecimientos.

9.- BIBLIOGRAFÍA

- Agüero, M. (Jueves de julio de 2014). (O.Grob, Entrevistador)
- Aravena, R (jueves de julio de 2014). (O. Grob entrevistador)
- Associates Golder. (2006). *EIA Saneamiento de Suelos, Planta COMAP*. Puerto Montt.
- Baptista, L., Fernández, C., & Sampieri, R. (1997). *Metodología de la investigación*. Bogotá: Panamericana Fromas e Impresos S.A.
- Bernales, A. (Miércoles de Agosto de 2014). (O. Grob Entrevistador)
- Biografía de Chile. (s.f.). <http://www.biografiadechile.cl/>. Recuperado el 23 de enero de 2014, de <http://www.biografiadechile.cl/detalle.php?IdContenido=770&IdCategoria=29&IdArea=277&TituloPagina=Historia%20de%20Chile>
- Biografía de Chile. (s.f.). *Biografía de Chile*. Obtenido de <http://www.biografiadechile.cl/detalle.php?IdContenido=770&IdCategoria=29&IdArea=277&status=S&TituloPagina=Historia%20de%20Chile>
- Cepeda, R. C. (Jueves de julio de 2014). (O. Grob, Entrevistador)
- DIBAM . (s.f.a). *Terremoto y Tsunami de Valdivia (22 de mayo de 1960)*. Obtenido de Departamento Educativo Museo Histórico Nacional: <http://www.dibam.cl/Recursos/Contenidos%5CMuseo%20Hist%C3%B3rico%20Nacional%5Carchivos%5CTERREMOTO%20VALDIVIA%201960.pdf>
- DIBAM. (s.f.b). *El ferrocarril del sur (1855-1913)*. Obtenido de Memoria Chilena: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-printer-3384.html>
- DIBAM. (s.f.c). *Puerto Montt 1853-2002*. Obtenido de Memoria Chilena: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-783.html>
- El Llanquihue. (1999). *Edición especial siglo XX*. Puerto Montt: El Llanquihue.
- Estadísticas, O. C. (1875). *Censo jeneral de la población de Chile* . Valparaíso: Imprenta del Mercurio .
- Fuentes, J., et. al. (2012). *Recuerdos del tren longino*. Santiago.

- Gámez, V. (1999). *Expresión urbana y territorial en la doctrina habitacional CORVI (1953-1976)*. Santiago de Chile: Universidad Central.
- Golder Associates. (2006). *Declaración de impacto ambiental, Saneamiento de suelos Planta COMAP Puerto Montt*. Santiago de Chile.
- Gómez, J. (18 de enero de 2013). Protagonistas y testigos del pasado de Puerto Montt. *El Llanquihue*.
- Hölzel, C. (Sábado de Febrero de 2006). Copec emite descargos y estudia su defensa. pág. http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_notas/site/artic/20060210/pags/20060210233133.html.
- La Tercera. (Mayo de 2008). Obtenido de <http://www.revistaei.cl/2008/05/12/chile-la-millonaria-pelea-de-copec-con-el-fisco-por-planta-en-pto-montt/>
- La Tercera. (25 de Septiembre de 2008). Contaminación acústica provoca serios daños a la salud.
- Ley de expropiación de terrenos, Ley N° 7381, Fecha Promulgación: 16-NOV-1942. Obtenido de <http://bcn.cl/1n7r6>
- Marín, S. (1900). *Estudio de los ferrocarriles en Chile*. Santiago : Cervantes.
- Meina, O. (Diciembre de 2013). *sociedad filatelica*. Obtenido de http://www.sociedadfilatelica.cl/webarticulos/pioneros_aeronauticos_en_filatelia.html
- Millar, S. (Jueves de mayo de 2005). La manzana de la discordia. pág. http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_notas/site/artic/20050504/pags/20050504224933.html.
- Millar, S. (2014). *Chacra Cabrera*. Puerto Montt, inédito.
- Marín, S. (1900). *Estudio de los ferrocarriles en Chile*. Santiago : Cervantes.
- Núñez, A. (2010). La ciudad como sujeto: formas y procesos de su constitución moderna en Chile, siglos XVIII y XIX. *Revista de geografía norte grande*, 45-66.
- Oficina Central de Estadísticas. (1876). *Quinto Censo Jeneral De La Población De Chile*. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.
- Oficina Municipal de Patrimonio Cultural. (s.f.). *puerto montt*. Obtenido de <http://www.puertomontt.cl/puerto-montt/historia/>

- Osses, H. (Jueves de Marzo de 2005a). Atrasos afectan a proyectos de construcción por US\$ 80 millones. pág. http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_not/s/site/artic/20050331/pags/20050331010848.html.
- Osses, H. (Sábado de Mayo de 2005b). *El Llanquihue*. Obtenido de http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_not/s/site/artic/20050527/pags/20050527234529.html
- Osses, H. (Lunes de Marzo de 2006a). Demoledoras críticas al plan de descontaminación de petroleras. pág. http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_not/s/site/artic/20060305/pags/20060305234147.html.
- Osses, H. (Viernes de Agosto de 2006b). Ex-puerto petrolero en etapa clave. pág. http://www.ellanquihue.cl/prontus4_not/s/site/artic/20060811/pags/20060811012210.html.
- parquedelasartespuertomontt.com. (2014). *parquedelasartespuertomontt*. Obtenido de <http://parquedelasartespuertomontt.com/>
- Pérez, G. S. (s.f.). <http://www.academia.edu/>. Obtenido de [http://www.academia.edu/4813063/DECIMA_REGION_DE_LOS_LAGOS_UN_TERRITORIO_MULTI-IDENTITARIO_Essai_Berlines_portal_chile.cl_\(s.f.\)_chile](http://www.academia.edu/4813063/DECIMA_REGION_DE_LOS_LAGOS_UN_TERRITORIO_MULTI-IDENTITARIO_Essai_Berlines_portal_chile.cl_(s.f.)_chile). Obtenido de http://www.chile.com/secciones/ver_seccion.php?id=74150
- Rubio, A. M. (Diciembre de 2005). Obtenido de <http://conhisremi.iuttol.edu.ve/pdf/ARTI000056.pdf>
- Soto, S. M. (jueves de mayo de 2005). *La manzana de la discordia*. Obtenido de Diario el Llanquihue: http://www.diariollanquihue.cl/prontus4_not/s/site/artic/20050504/pags/20050504224933.html
- Soto, S. M. (1994). *Caballeros del aire austral*. Santiago: Fuerza Aérea de Chile.
- Superintendencia de electricidad y combustibles. (Septiembre de 2005). *SEC*. Obtenido de http://www.sec.cl/portal/page?_pageid=33,2311631&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Surlink. (13 de marzo de 2010). *Puerto Montt en el suelo-Terremoto de 1960*. Obtenido de www.surlink.cl: http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/4862-puerto-mont-en-el-suelo-terremoto-de-1960

Tampe, E. (2003). *Puerto Montt, crónicas y testigos de 150 años*. Puerto Montt: Compañía de Jesús.

VIVIENDO CHILE. (s.f.). *ViviendoChile*. Obtenido de http://www.viviendochile.cl/lugares-sur-carretera_austral-historia.php

Sánchez, C. (02 de septiembre de 2006). *Centro de estudios del patrimonio histórico de la provincia de Llanquihue*. Recuperado el 24 de febrero de 2014, de <http://ceph-puerto-montt.blogspot.com/2006/09/los-barrios-de-puerto-montt.html>

Sánchez, C. (26 de julio de 2008). *Centro de estudios del patrimonio histórico de la provincia de Llanquihue*. Recuperado el 02 de febrero de 2014, de http://ceph-puerto-montt.blogspot.com/2008_07_01_archive.html

Segura, M. C. (2006). *Oficio N° 203 Solicitud de Evaluación de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "SANEAMIENTO DE SUELOS PLANTA COMAP PUERTO MONTT "*. Puerto Montt.

Surlink. (13 de marzo de 2010). *Puerto Montt en el suelo-Terremoto de 1960*. Obtenido de www.surlink.cl: <http://www.surlink.cl/index.php/reportajes/4862-puerto-mont-en-el-suelo-terremoto-de-1960>

Tampe, E. (2003). *Puerto Montt, crónicas y testigos de 150 años*. Puerto Montt: Compañía de Jesús.

Thomson, P. (1992). *The voice of the past. Oral history*. Oxford.

Vega, O. A. (Jueves de Julio de 2014). (O. Grob, Entrevistador)

Vera, L. (s.f.). *Universidad Interamericana de Puerto Rico*. Recuperado el 16 de diciembre de 2013, de <http://ponce.inter.edu/cai/Comite-investigacion/investigacion-cualitativa.html>

10.- Anexos Entrevistas

Entrevista Rogelio Aravena, vecino, secretario municipal y concejal durante el periodo estudiado.

Como vecino del sector, desde el mismo año en el cual se comenzó a construir la planta, además de su cargo de secretario municipal y concejal, ¿podría contarnos lo acontecido en el terreno, en su condición de vecino y también como participe político de todo esto?

Recuerdo la llegada de la planta, comenzó de a poco su construcción, esto fue todo parte de un proceso en el tiempo. Al comienzo solo había 2 o 3 tambores pertenecientes a la Shell. Después del terremoto comenzó la construcción en sí, un proceso que fue también jurídico, porque los terrenos fueron entregados a bienes nacionales o como se llamaba en ese tiempo el ministerio de tierras y colonización, ellos se lo entregaron a la municipalidad para que ella construyera un estadio de futbol ahí además de otras canchas chicas y un club de huasos. Como el terreno era municipal en el “hecho”, porque le digo en el hecho, porque no fue nunca muy legal esto, que para que quedara más o menos legalizado, porque se hizo todo a medias, en forma de compadrazgo por el apuro de instalar ahí una fuente de distribución de petróleo parafina y bencina, ya que no había acá en el sur una planta de almacenamiento de petróleo. El lugar era perfecto ya que estaba super bien ubicado, porque había una poza muy profunda donde podían llegar los barcos para poner el motor de extracción en la bahía. Entonces no había un lugar más fácil de instalar ni más rápido para ubicar que ese, entonces la municipalidad en vista del apuro dijo ya, es un bien para la comunidad y para el sur de Chile. Sacrificó un estadio regional de película y un club de rodeo, además de otras canchas de menor utilidad y poca connotación y se hizo un acta pública en la municipalidad, donde la CORVI le entregaba a la municipalidad 5 hectáreas en la parte alta de Puerto Montt, lo que es ahora la población Antihual, a modo de compensación por quitarles el estadio. Ahora esas 5 hectáreas eran unos pantanos, con huella de camino de ripio. El alcalde de la época el señor Droguett y el intendente Yuraszeck firmaron el acta a nombre del gobierno también, como yo fui secretario municipal me encontré y vi el acta firmada por los dos. Si bien es cierto que la chacra la compro el estado, este se la entregó a la municipalidad. Y a la municipalidad una vez que le quitaron el terreno le regalaron esas 5 hectáreas ubicadas en lo alto, de las cuales nunca se

interesaron porque eran pantanales. Donde no había nada puro campo pelado. ¿porque pagar con tierras a la municipalidad, si no era municipal? Hubo un conflicto de poderes que iban en contra de los intereses de puerto Montt.

¿Recuerda usted haber presentado algún malestar o problema con la planta desde sus inicios?

Llegó el 62 y los vecinos ya se estaban peleando por los olores que había durante el día y la noche en el sector. Los tambores petroleros les decíamos todos ya que a medida que pasaba el tiempo fueron construyendo más y más y más hasta que llegó el momento en que ya no daba más abasto. Incluso para el 92 yo peleé directamente como concejal para prohibir la construcción de más tambores en el sector. Es más muchos de los alcaldes no quisieron darle pelea por el sector, ya que la planta donaba cosas a la municipalidad como las butacas que le regaló al Diego Rivera. Los conflictos de nosotros con la planta comienzan por los olores insoportables, tenían todo el sector saturado, como es viento sur y travesía lo tiraba para allá, hasta Pichi Pelluco sufría mucho por los olores, siendo que está bastante lejos de acá. Además de los camiones, esta era la población de los camiones, día y noche, uno tras otro. Nos dejaron más tranquilos porque dijeron que iban a mantener las calles en espectaculares condiciones, cosa que no pasó nunca, es más hasta los días de hoy las calles están destruidas por sus camiones y nunca hicieron nada. Se comprometieron también a pavimentarnos todas las calles de alrededor, pero lo mismo, nunca hicieron nada

En los 90 yo junté casi 2000 firmas de vecinos pero no me dieron ni pelota, debido a que estaban todos confabulados en el municipio para no hacer nada.

Entrevista a Alejandro Bernales, Director del proyecto Parque de las artes para Puerto Montt

Mi nombre es Alejandro vernal, soy diseñador gráfico y gestor cultural y en este momento me encuentro a cargo de promover el parque de las artes para Puerto Montt.

¿De dónde nace la idea del parque de las artes? Y ¿Cómo se gesta el movimiento ciudadano?

Mira esto es una idea que ha estado dando vueltas durante mucho tiempo en todos nosotros como Puerto Monttinos, es más desde que los estanques de petróleo dejaron ese lugar se realizaron muchos estudios que profundizaban la idea de que en ese espacio debería haber un lugar dedicado para las artes, ya sea por su conectividad, por ser un lugar céntrico, porque es un eje educacional muy amplio. Mi padre, quien es director del club Patagonia, fue uno de los que primero comenzaron con estos estudios en conjunto con una serie de otros directivos de grupos sociales y llamó a la gente en esa fecha a apoyar proyectos verdes para el área. Por lo tanto primero me gustaría dejar en claro que no es una idea de nosotros originalmente, sino más bien que hemos escuchado varias inquietudes y lo que hicimos fue tratar de aprovechar esa energía para pedir que en ese lugar se construya este parque. Además la idea de que sea un parque, proviene de la propia gente, ya que es eso lo que ellos quieren. Un parque que esté cercano al centro mismo de Puerto Montt. Pero no solo con un parque que este ahí, sino más bien un parque que sea un imán que atraiga a la comunidad en general para que el parque tenga uso, vida, y la gente se siente parte de él. Ahora esta idea la tomamos desde fines del año pasado, en mi cargo de seremi de cultura en el cual estuve durante 4 años.

¿En tu cargo de Seremi de Cultura, conociste otros proyectos destinados al lugar?

Existió por parte del gobierno regional la idea de transformar ese terreno en un nuevo centro cívico, es decir que los servicios públicos se trasladen para allá, apelando a que los edificios, como por ejemplo el del M.O.P, estaban mal contruidos y necesitaban trasladarse. Sin embargo el año pasado logramos en conjunto con la seremi de bienes nacionales poder conjugar este espacio para implantar la idea de la construcción de un parque temático, es más, se nos llamó a una reunión en donde soy invitado a participar, en esa instancia se discutía diversas ideas para el terreno, fue en donde nos aventuramos a ponerle parque de las artes, más bien para poder apropiarnos de esto, ya que todos los querían. Es así como la idea quedó en el aire, pero como fue a fin del periodo presidencial, no tuvo mucho auge. Intentamos levantar recursos para hacer una especie de master plan para el terreno, pero no se pudo porque estábamos en elecciones y preferimos ser prudentes para que no se viera como una herramienta de campaña política. Eso sin en mi última entrevista antes de dejar el cargo una de las cosas que me preguntaban, era relacionado a lo que le faltaba a la ciudad, una tarea pendiente y puse el parque de las artes como lo principal.

¿Cómo nace el grupo de Facebook, el video y la página de internet?

Una vez cambiada la administración política decidimos hacer todo de nuevo, empezar de cero, de una forma más autónoma y con la gente, comenzamos a socializar con muchos artistas de la zona y gestores culturales, entonces ahí se decide hacer un grupo desde Facebook y decir “oye el parque de las artes es la idea y veamos que pasa”. Es así como nace este grupo. Grupo que comenzó a crecer de forma estrepitosa, cosa que nos sorprendió de grata forma. Además como mi vida se ha relacionado a las redes sociales soy bastante cercano a este mundo, tuve la experiencia cuando funde el bacanudo y el reportero en Osorno, ello me hizo conocer y entender el poder de las redes. Entonces al aparecer la idea llegó mucha gente interesada en participar de este proyecto ciudadano, por lo que decidimos con Andrés Muñoz y Brown, organizar esto desde 3 áreas, las que eran cultura y arte, arquitectura y urbanismo y ciudadanía. Después decidimos hacer un video, en donde todos aquellos que quisieran dar su aporte desde su área estaba invitado y lo pusimos en youtube, esto sin duda fue el boom principal del grupo ya que el crecimiento fue estrepitoso, el grupo contaba con más de 5000 seguidores en semanas, fue espectacular. Además que nos llevó al interés de la prensa, nosotros nunca nos acercamos a la prensa sino más bien ellos se acercaron a nosotros.

Como buscaron llegar a la demás gente que no conoce las redes sociales para que conozca este proyecto.

Los medios tomaron esta idea tan bien además del nombre que es tan llamativo, que se viralizó también en los diarios y en la radio, todos nos daban cobertura a cada actividad que realizábamos, entonces muchos comenzaron a jugárselas, es divertido pensar que me preguntan en la calle como va todo, en el supermercado, ahí notas que la gente de verdad está interesada en este parque, les hace falta. Además que de voz y voz la idea también ha llegado a todas partes y a todas las edades.

¿Existe legalmente la factibilidad de construir un parque ahí?

Justamente estos días en la prensa salió el dato de que el plan regulador de Puerto Montt permite la construcción de un parque en esa zona, de hecho en la entrevista que salió este viernes en el diario El Llanquihue, aparece el encargado del plan regulador afirmando que ahí debería crearse un parque, que ya está disponible para ello y que es lo que la gente quiere. Al final es una respuesta de lo que logramos con el grupo, que llegó a las caras políticas que quieren ser parte de esta idea, ya que claramente es bastante popular y quieren ser parte de esa popularidad, sin embargo también están todos los otros sectores que quieren construir edificios cívicos ahí, pero todo el sector político tiene algo de miedo de irse para allá, ya que toda la comunidad se les iría encima.

¿La política ha puesto trabas al grupo o los ha ayudado y quiere participar con ustedes?

La verdad muchos de los políticos al haberse hecho esto tan popular, quieren formar parte de esto y cada vez que pueden lo sacan en sus discursos.

Encuesta

Nombre del encuestado: Mirta Agüero Alvarado

Domicilio (donde vive): Bilbao #12

Edad del encuestado: 55

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

Hace 22 años, relación integra no tuve, porque era miedo latente a que pasara algo y lo que significara la planta, cuando chica hubo un incendio, desde ahí agarré miedo. Recuerdo que me encontraba jugando con amigos en las cercanías de la fábrica, cuando me percaté que emanaba humo del interior de una de la dependencia, por lo que corrí a avisarles a mis padres. Ellos tomaron todas las cosas que pudieron y nos fuimos a la casa de una de mis tías en el sector alto. Cuando se controló el incendio y volvimos a nuestra casa nos dimos cuenta que muchas personas habían arrancado, tema que dio que hablar por mucho tiempo después

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Malo, porque no se ha aprovechado en lo más mínimo. Porque no se ha utilizado para nada beneficioso para la juventud o para la tercera edad, cosas que hacen falta en espacios recreativos en puerto Montt.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

Si, que quieren hacer un velódromo y un parque.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Totalmente en desacuerdo, no queremos nada de construcciones ni edificaciones monstruosas, lo que queremos es un parque recreativo para los jóvenes y paseo para los ancianos.

5.- ¿Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Yo construiría un gimnasio multidisciplinario, en donde esté todo lo que necesita Pto Montt.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que unamos fuerza para que los proyectos que tengan pensado en el sector sean para el sector y para todos. .

Nombre del Encuestado: Orlando Diaz Villarroel

Domicilio: Bilbao #8

Edad del Encuestado: 75 Años

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

Hace 22 años, de ningún tipo, solo una empresa que estaba cerca de la casa.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Demasiado lenta, porque los proyectos se han demorado demasiado.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

Solamente he escuchado sobre proyectos, ha habido muy poca información al respecto de lo que se quiere hacer ahí. Mucho tiempo que se está con lo mismo, pero no ha habido nada concreto.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Yo opino que no corresponde, porque ya hay mucha oficina y edificios estatales para ello, además debería haber algo más para la participación ciudadana.

5.- ¿Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Yo propondría algo recreativo para la comunidad, relacionado con paseos y entretenimiento para la gente. Pueden ser variadas las cosas que se podrían construir, pero lo importante es que sea para la recreación de la comunidad.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que todos apoyen los buenos proyectos recreativos para la comunidad.

Nombre del Encuestado: Maria Ximena Aravena

Domicilio: Serrano #15

Edad del Encuestado: 56

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

Vivo hace 35 años en el sector. Solo relación de niña, por ejemplo me molestaban los ruidos de camiones de día y noche, porque se movía toda la tierra, era un temblor en la casa porque iban tremendos camiones. Después el pito de los barcos cuando descargaban combustible a las 4 de la mañana empezaba a sonar. Harto tráfico en el sector, camionetas tráfico en general. Por ende mi experiencia no fue muy buena. Cuando se nos quemó la casa a los 2 años de llegar a vivir acá ellos corrieron para socorrernos porque tenía miedo que pase algo. Yo nunca supe por qué se quemó, porque nos pasó 2 veces nuestra casa que era nueva. Nunca supimos porque. El olor era terrible, entraba el olor a parafina y a mí me encantaba y me sigue gustando aún. Yo creo que fue porque me crecí con ese olor.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Se supone que desde que dejaron la planta, nos dijeron, tenemos que tener 8 años para empezar a construir porque esto hay que sanearlo, porque había filtraciones. Entonces hicieron hoyos por todos lados. Pero ya han pasado un montón de años más pero no ha pasado absolutamente nada. Todo es demasiado lento. La municipalidad y bienes nacionales intendencia están todos peloteándose quien se lleva la cuestión. Porque toda la vida esperamos que se haga algo.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

Sé que van a construir algo, pero no sé qué, porque aún no hay nada decidido

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Yo encuentro que está bien, porque ha pasado tanto tiempo de que esto está abandonado, que queremos que se haga algo. Porque además es como un pasillo de delincuentes, porque pasan a robar a los vehículos que vienen a los velatorios, rompen los vidrios, sacan las cosas que puedan y se van. Es favorable porque es un nido de delincuencia.

5.- ¿Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Edificios habitacionales, un centro comercial, una plaza para los jóvenes. Lo otro que sería lindo sería un gimnasio multideportivo que tenga de todo, tipo arena Puerto Montt pero más cototo, que tenga para hacer más cosas, donde se puedan hacer competencias internacionales etc.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que construyan en cuanto antes, que no se alargue tanto, yo sé que hay que hacer proyectos y todo, pero necesitamos rápido algo, que analicen que es lo mejor que le conviene a Puerto Montt. Que sea algo para la juventud porque tenemos al arena y el gimnasio municipal. Yo me inclinaría por algo para la juventud y sus necesidades.

Nombre del Encuestado: Mario Toledo

Domicilio: Bilbao #12

Edad del Encuestado: 24 años

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

Hace 24 años, no fue de gran incidencia de vida la planta, sin embargo recuerdo haber jugado en ella.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Pésimo, porque no se han hecho estudios relevantes y que sean conocidos en el entorno social donde se ubica la planta, tampoco sobre el actual estado de los suelos y por ende no se ha podido optar a ningún tipo de proyectos para la ciudadanía, si no que los proyectos de los que he escuchado han sido privados, en el sentido de que la comunidad no tiene idea de los proyectos que se están concursando para ese terreno.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

La verdad Este el primer proyecto que conozco relacionado con lo que quiero.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

. Totalmente en desacuerdo, uno porque la centralización de la ciudad no está en la costa, el centro cívico se cambió a presidente Ibáñez, además del atochamiento vehicular sería asqueroso.

5.- ¿Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Haría un complejo deportivo y cultural, porque el espacio está de sobra y falta en la ciudad par a hacer más deportes

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Yo les diría a la comunidad que se preocupen del tema de actualidad sobre lo que se pretende hacer en ese terreno y participar activamente en generar los espacios para el esparcimiento social.

Nombre del encuestado: Álvaro Cerda

Domicilio (donde vive): Serrano #28

Edad del encuestado: 23

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

He vivido en el sector durante 14 años, no hay duda de que la partida del puerto petrolero le hizo un bien a la comunidad involucrada del sector, camiones transitando de 50 a 60 km/hr hacía a calle serrano un peligro para los niños. No solo en la calle principal si no que en todo su perímetro. Así pase toda mi niñez. Recuerdo varias veces haber estado almorzando en casa, cuando pasaban los camiones de 18 mts de largo haciendo un remezón en la meza. Considero que el puerto petrolero fue un proyecto ambicioso y peligroso con pérdidas importantes a la fecha.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Me es imposible dar una opinión objetiva del estado del suelo en estos momento puesto que esa información es escaza, a 8 años de la partida de las petroleras Copec y Shell no han tenido uso alguno, se mantiene el peladero de siempre, con una piscina de agua estancada que hace la vista aun peor.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la explanta?

Me parece que hay bastantes pero no conozco ninguno a detalle.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Un premio a la comunidad en general y por supuesto a los habitantes más cercanos. En mi opinión y punto de vista, me gusta el emprendimiento, por lo que abriría esperanza a las personas en comenzar un pequeño negocio, donde hay flujo de gente hay negocios y sobre todo si hay una gran mega estructura.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Un gran parque recreativo con un museo de lujo, se nos pasa la vida en el consumismo y nos olvidamos de vivir, sería una buena manera de distraerse.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Dejaron destruido un gran terreno, es el único gran sitio céntrico de Puerto Montt donde no hay nada construido, es hora de hacer algo.

Nombre del encuestado: Jaime Urzúa Morales.

Domicilio (donde vive): Serrano 53#B.

Edad del encuestado: 25 Años.

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

-Vivo en el sector hace 24 años

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

-No veo avances a simple vista o alguna mejora o limpieza del terreno.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

-Sí, creo que una de las ideas es un parque de esparcimiento.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Es un sector céntrico en medio de una población Así que primero que nada me gustaría que le pidieran la opinión a los vecinos para ver qué es lo que opinan ellos, es un buen espacio espero que sea bien aprovechado para darle el mejor uso.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Como es un sector céntrico que está prácticamente al acceso de cualquier persona de puerto Montt, quizás estaría bien una biblioteca un teatro o algo parecido.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Solo decir que aprovechen bien el espacio es un buen terreno como para desperdiciarlo.

Nombre del Encuestado: Clara Gallardo

Domicilio: Huasco #6

Edad del Encuestado: 50 Años

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

24 Años

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Bastante lento, como todas las cosas en Puerto Montt. Se dan mil vueltas.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

La verdad no tengo idea, no soy mucho de leer diarios.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Estaría bueno, porque esto ya parece cárcel, se llena de delincuentes y la que vive con miedo es una.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Ufff, yo construiría un lindo paseo, con lindos árboles, negocios bonitos, paseos de bicicletas, como en el norte.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que construyan algo rápido, que esto se está perdiendo.

Nombre del Encuestado: José Miguel Loncón Elgueta

Domicilio:

Edad del Encuestado: 70 Años

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

Hace 45 años, nunca tuve mucho contacto, porque cuando llegué acá, la planta ya estaba y no fue un gran problema para mí, compré este terreno a sabiendas de que viviría cerca de la empresa, así que como te comento, no tuve mayor altercado con ellos.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

La verdad se ha tardado bastante en construirse algo, no sé bien cuál será el motivo, pero esa cosa ahí se está llenando de delincuentes y cabros que se ponen a tomar ahí.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

Creo que se quiere construir algo de áreas verdes, pero para que, se va a llenar de cabros y delincuentes esa cosa. Deberían poner algo más grande, casas, etc.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Lo encuentro muy bien, ya es necesario que se construya algo ahí.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Cualquier cosa que se construya ahí estaría bien, porque como le decía, se está llenando de delincuentes. Pero no que sea pura área verde.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que se pongan las pilas y construyan algo rápido ahí. Nada más.

Nombre del Encuestado: Jaime Paillapan

Domicilio: Vista Hermosa Huasco n° 7

Edad del Encuestado: 24

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

25 años- relación normal sin mayor conflicto

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Lento que no se ha avanzado nada desde que se fueron

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

La creación de un parque cívico, eso nomas he escuchado

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Desde el punto de vista estético no muy bueno, pero por seguridad estaría bien, porque no es lo mismo que te ponga una población nueva sin gente que conozcas a una construcción normal donde venga gente solo de visita.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Espacios verdes, pero que este con gente como guardias para que no se formen nidos de delincuencia, que es lo que está ocurriendo en este momento.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que el espacio está disponible para la construcción, pero que se acuerden de la gente que vive aquí.

Nombre del Encuestado: Sonia Mancilla

Domicilio: Huasco # 10

Edad del Encuestado: 72 Años

1.- ¿Hace cuánto vive en el sector y cuál fue su relación para con la planta?

No recuerdo bien, pero más de 20 años. La verdad era bien bonita la fábrica esa, hubo un tiempo donde dio trabajo a la gente.

2.- ¿Cómo ve Ud. Al día de hoy, que se ha gestionado el uso del suelo y del espacio en lo que antes era la planta de almacenamiento de combustibles?

Deberían construir de nuevo la fábrica u otra cosa, porque eso está botado ahí.

3.- ¿Conoce alguno de los proyectos que se contemplan para el uso del terreno que ocupaba la ex planta?

No, ninguno.

4.- ¿Qué opina en relación a la construcción de una nueva mega estructura en su sector?

Sería bonito que usen el terreno para algo.

5.-¿ Que propondría Ud. Para el uso del terreno?

Casas más lindas para la gente de la población, que tengan de todo implementado. Con una linda vista al mar.

6.- ¿Algún mensaje que desee transmitir, relacionado a los temas tratados?

Que construyan algo bonito en ese sector, porque antes era todo tan bonito y ahora está todo eso abandonado.