

TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL DE PUERTO MONTT

DEL INTERSTICIO HOSTIL
AL ESCENARIO METROPOLITANO



Candidato a Magíster: Juan Alejandro Contreras Oyarzo
Director de Tesis: Sr. Mauricio A. Puentes Riffo

Tesis para optar al grado de Magíster en Arquitectura y Diseño,
mención Ciudad y Territorio

Escuela de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2015

TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL DE PUERTO MONTT

DEL INTERSTICIO HOSTIL AL ESCENARIO METROPOLITANO

Candidato a Magister:
Juan Alejandro Contreras Oyarzo

Tesis para optar al grado de Magíster
en Arquitectura y Diseño,
mención Ciudad y Territorio

Director de Tesis: Sr. Mauricio Andrés Puentes Riffo

Escuela de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

2015

Dedicada a mis padres Juan Contreras y
Edit Oyarzo, quienes día a día y de manera
incondicional me han apoyado con un
inconmensurable cariño.
A ellos mi amor y mi gratitud.

Mis agradecimientos a mis amigos y colegas;
Francisco Ahumada, Edgar Ibañez y Felipe
Bustamante, quienes como hermanos me han
brindado su apoyo en este proceso
y en la vida misma.

ÍNDICE TEMÁTICO

Resumen	9
CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN	10
1.1 Problematización	12
1.2 Pregunta de investigación	14
1.3 Hipótesis	14
1.4 Relevancia del estudio	14
1.5 Objetivo general	16
1.6 Objetivos específicos y Metodología	16
CAPITULO 2. MARCO TEÓRICO	10
2.1 La ciudad desde la aislación	20
2.2 La ciudad un invento del hombre	21
2.3 Nuevas lógicas, nuevos requerimientos	22
2.4 El cambio de escala desdibuja y re-dibuja las relaciones urbanas	24
2.5 Aproximaciones al concepto metropolitano	27
2.6 La estructura genérica del sistema metropolitano	28
2.7 Las transformaciones en América	32
2.7.1 Periodo Indígena	32
2.7.2 Periodo Hispano	34
2.7.3 Periodo Republicano	37
2.8 Las transformaciones urbanas en Chile	39
2.9 Enfrentando el problema metropolitano en Chile	44
2.10 Nueva Política nacional de desarrollo urbano	46
CAPITULO 3. INTRODUCCIÓN AL ÁREA DE ESTUDIO	48
3.1 Introducción al área de estudio	50
CAPITULO 4. ESCENARIO PREHISPÁNICO	52
4.1 Introducción	54
4.2 Ocupación prehispánica del territorio	54
4.3 Periodo Paleoindio	55
4.4 Periodo Arcaico	56
4.5 Periodo Formativo	56
CAPITULO 5. ESCENARIO HISPÁNICO	60
5.1 Escenario territorial y concepción de la conquista española	62
5.2 Consolidación de lo conquistado	63
5.3 Consecuencias territoriales de la destrucción de las 7 ciudades	64

5.4 Valdivia, Chiloé y el territorio intermedio	68
5.5 La expansión Valdiviana	70
5.6 Proyectos de ocupación e integración regional	71
5.7 La vertebración del territorio	75

**CAPITULO 6. ESCENARIO
DE LA COLONIZACIÓN ALEMANA.....76**

6.1 La exploración del territorio faltante	78
6.2 La propuesta intermodal de Bernardo Philippi	78
6.3 La visión republicana sobre la colonización	80
6.4 La Ley de Colonización de 1845	81
6.5 La importancia de un puerto para Pérez Rosales	81
6.6 La repartición de tierras y el distingo con la colonización española	82
6.7 Las primeras concentraciones urbanas nacen producto de la navegación	84
6.8 La industria articula el territorio restante	86
6.9 La importancia marítima de Pto. Montt en la economía de la colonia	88
6.10 El cambio del perfil económico consolida la ocupación	90
6.11 La relación trasandina	92
6.12 Las dos caras del ferrocarril	92
6.13 La red urbana: estructuración dependiente de los 2 procesos de ocupación.....	94

**CAPITULO 7. ESCENARIO DEL INCIPIENTE
SISTEMA METROPOLITANO.....96**

7.1 Puerto Montt metropolitano	98
7.2 Elementos estructurantes	102
7.3 Caracterización de las comunas involucradas	106
7.4 Procesos de urbanización	110
7.5 Ejes de relación y expansión	116
7.5.1 Eje portuario Chiquihue	116
7.5.2 Eje Carretera Austral	122
7.5.3 Eje Pto. Montt - Alerce - Pto. Varas	128
7.5.4 Eje Ruta 5 Pto. Montt - Pto. Varas	134
7.5.5 Eje Aeropuerto El Tepual.....	138
7.6.6 Eje Industrial Camino a Chiloé	142

CAPITULO 8. CONCLUSIONES.....146

Referencias Bibliográficas	154
----------------------------------	-----

RESUMEN

La investigación surge a partir de la profundización de las temáticas desarrolladas durante el Magíster, en particular aquellas referidas a las transformaciones urbanas y territoriales.

A través del caso de Puerto Montt se busca contribuir a la discusión en torno al incipiente fenómeno metropolitano de las ciudades intermedias en Chile. Así entonces, esta tesis tiene como fin estudiar la ciudad de Puerto Montt en el contexto de sus transformaciones territoriales, identificando y comprendiendo sus distintos escenarios históricos, de modo de valorar y rescatar desde adentro el significado de sus elementos constitutivos. De este modo busca abrir y trascender lo estudiado a un dialogo (interdisciplinario) que discurra en torno a las directrices de la ciudad en su incipiente escenario metropolitano.

Bajo un enfoque cualitativo se desarrolla una metodología que conjuga el análisis bibliográfico con un trabajo de campo basado en el diálogo entre el estudio de planos y la observación arquitectónica.

Palabras claves

Transformación territorial

Sistema metropolitano

Ciudades intermedias

Puerto Montt

CAPÍTULO

1

INTRODUCCIÓN





1.1 PROBLEMATIZACIÓN

Surge a partir del interés por profundizar el tema de las transformaciones territoriales estudiado en el Magister, teniendo como centro la ciudad, por ser un organismo de relaciones complejas, tanto internas como externas, cuyo constante proceso de cambio no se puede ver de manera aislada, principalmente por ser un fenómeno multi relacional que reordena la conjugación de los conceptos de orden, escala y significado.

El concepto de **orden** puede tener diferentes asignaciones, dentro de las cuales lo urbano y lo contextual serán las que más nos aproximen a la comprensión de la problemática que aquí se plantea. La **escala**, por su parte, la entenderemos como aquella expresión unificadora de un determinado orden de relaciones (en este caso espaciales) que arma un **significado** propio. Este último se encuentra asociado a la relación que tenemos con las cosas, pudiendo ir desde la máxima lejanía potencial a la máxima cercanía cotidiana, donde la graduación de estos extremos es lo que Hall ha denominado las extensiones del hombre.

Estas extensiones constituyen un sistema interrelacionado que no solo va cambiando en el aspecto morfológico sino que también lo hace su significado, instaurando la necesidad de adecuarnos a estos nuevos requerimientos.

Bajo estos preceptos el signo más notorio de las transformaciones urbanas de los últimos tiempos encuentra su expresión en el fenómeno metropolitano, donde nuevas formas y nuevos conceptos reconfiguran la relación espacial de orden, escala y significado.

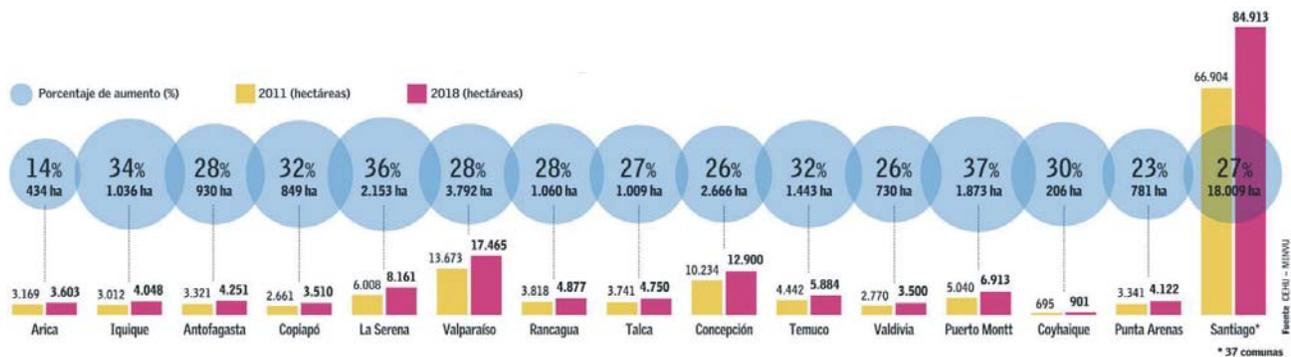
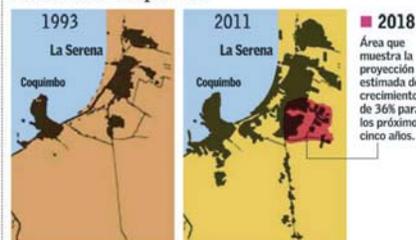


Imagen N°1

Iquique-Alto Hospicio



La Serena-Coquimbo



Puerto Montt-Puerto Varas

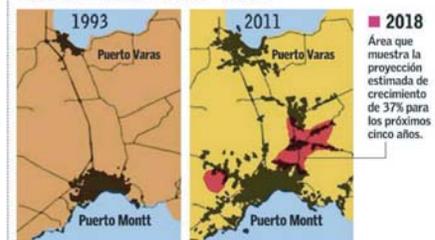


Imagen N°2

Durante las últimas décadas las principales áreas urbanas chilenas han sido escenario de importantes transformaciones que presentan una condición urbana diferente, marcada por una incipiente transición hacia lo metropolitano, que a su vez se encuentran en distintas fases del ciclo de vida metropolitano (Hidalgo y Arenas, 2009)

La primera imagen presenta un escenario futuro del crecimiento por extensión de las ciudades chilenas. Mientras que la segunda muestra los 3 sistemas urbanos con mayor proyección en términos de expansión de suelo urbano hacia el 2018, entre ellos destaca el sistema urbano Puerto Montt-Puerto Varas.

Fuente: El Mercurio 18.12.13

Este escenario en Chile es bastante peculiar. Por un lado cerca del 36% de la población del país se encuentra concentrada en el Área Metropolitana de Santiago, y solo un 9,7% se distribuye entre el Gran Valparaíso y el Gran Concepción (las otras dos áreas metropolitanas consolidadas (INE, 2005). Y por otro lado la intrincada geografía no permite homogenizar el fenómeno en cuestión.

v

Dada su condición de ser ciudades planificables, es que resulta relevante tematizar e investigar lo que ha venido ocurriendo y ocurre hoy con estas ciudades (Letelier, 2009), sin tratar de definir las, sino entenderlas; construyendo espacios de reflexión desde adentro, buscando un significado que tiene sus raíces en el origen (Bellagamba, 2002)

En este contexto se toma la ciudad de Puerto Montt como caso de estudio, debido a que se constituye como un punto estratégico de articulación territorial de las dos grandes unidades geográficas que posee el territorio continental de Chile y porque dentro de los últimos 15 años ha experimentado una de las tasas de crecimiento más altas a nivel nacional, siendo una de las 3 zonas que se convertirán en metrópolis con más de 500 mil habitantes hacia el año 2020.

1.2 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿De qué manera ha influido el proceso de transformación territorial en la configuración del Rol Articulador de Puerto Montt? y ¿Cómo se proyecta dicho rol en su incipiente sistema metropolitano?

1.3 HIPOTESIS

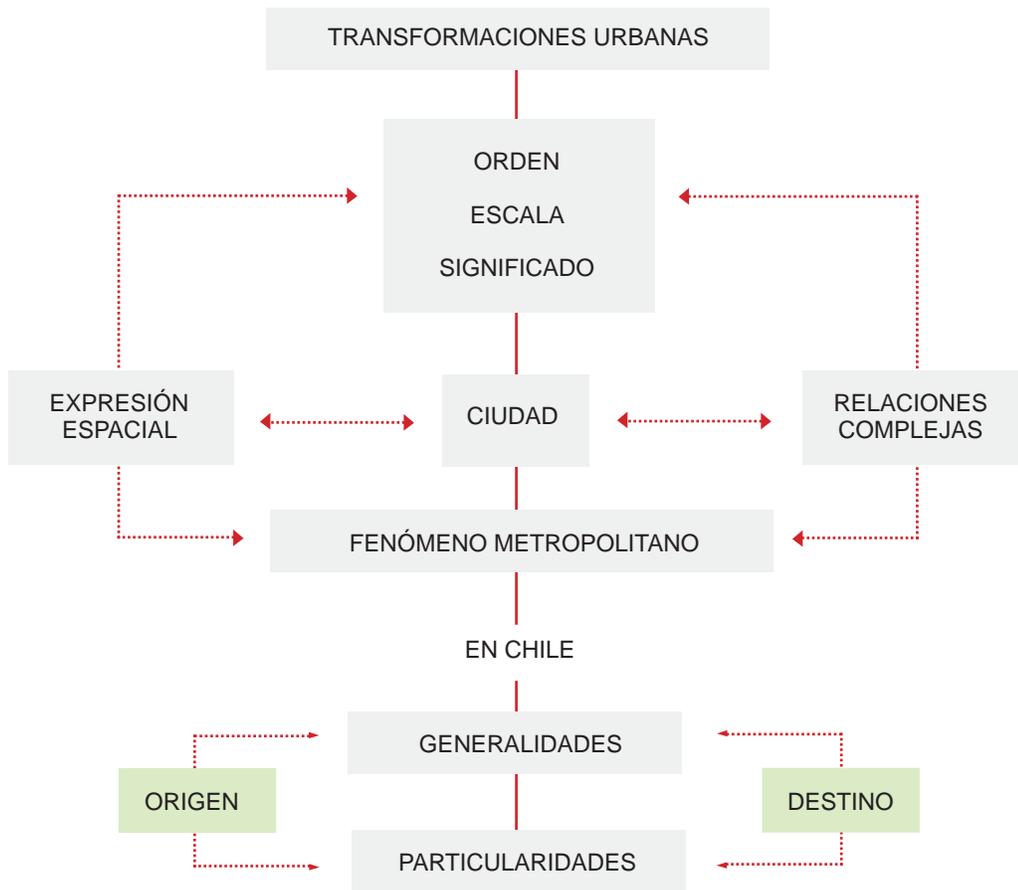
El proceso de transformación urbano de Puerto Montt se ha dado en relación a decisiones que han presidido propósitos de escalas territoriales mayores, a través de las cuales la ciudad construyó indirectamente su rol articulador.

Sin embargo su proyección en el incipiente sistema metropolitano deberá conjugar nuevos elementos pertenecientes a esta nueva escala.

1.4 RELEVANCIA DEL ESTUDIO

La relevancia del estudio radica en que dadas las particularidades de nuestro territorio nacional no es posible homogenizar el fenómeno de metropolización que han comenzado a experimentar las ciudades intermedias.

En dicho escenario y considerando que la realidad urbana de éstas no tiene una larga data, es posible contribuir con investigaciones que aporten con nuevas hipótesis, sustentadas en la valorización del origen de las ciudades y que promuevan escenarios futuros acorde a sus respectivas escalas y contextos locales.



REFLEXIONES DEL MAGÍSTER

Que encuentran una

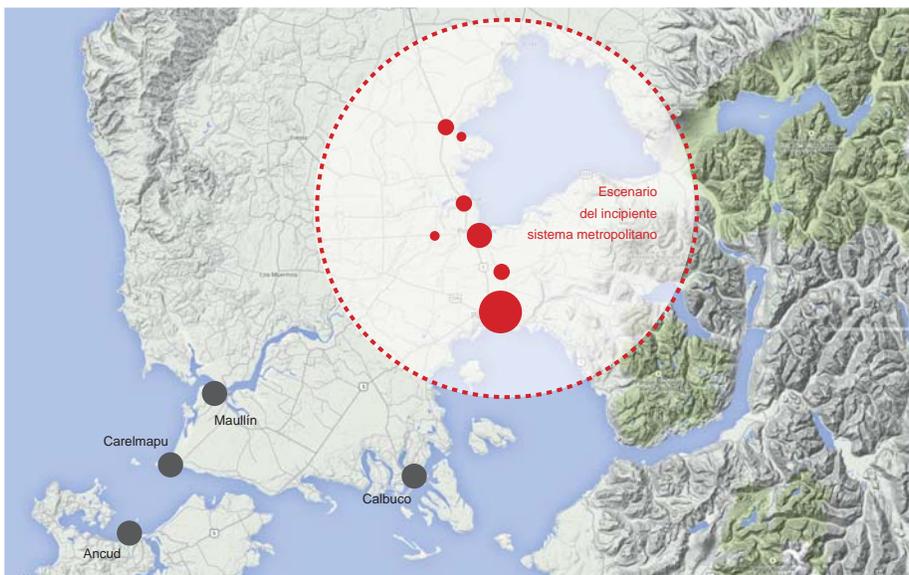


TEMÁTICA CONTINGENTE

Estudio a través de un



CASO: PTO. MONTT



- Ciudades de la colonización alemana
- Ciudades de fundación española

Imagen N° 3 Elaboración propia a partir de Google Maps

1.5 OBJETIVO GENERAL

Esta investigación tiene como objetivo principal identificar a través del proceso de transformación territorial de Puerto Montt los principales factores que la han llevado a posicionarse como ciudad articuladora, valorando y rescatando desde adentro los significados locales que permitan (re) definir sus proyectos futuros en el que será su escenario metropolitano. Además de crear desde la reflexión y discusión, nuevos accesos temáticos a otras disciplinas.

1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y METODOLOGÍA

1

Profundizar y discutir en torno a los conceptos de **Transformación Urbana y Fenómenos Metropolitanos**, de modo de situar nuestra realidad de país en el contexto americano y global

2

Identificar y estudiar las distintas etapas del proceso de transformación territorial de Puerto Montt, de modo de analizar la ciudad desde una perspectiva multi escalar a través de sus periodos históricos.

3

Estudiar el territorio del incipiente escenario Metropolitano

4

Identificar y caracterizar los ejes de relación y expansión de la ciudad de Puerto Montt en el incipiente escenario metropolitano.

5

Estudiar la pertinencia de la Nueva Política Nacional de desarrollo Urbano con los nuevos proyectos en gestión para con el contexto metropolitano.

Construcción de un Marco Teórico conceptual que tiene como columna vertebral el discurso de las temáticas abordadas en el magister, profundizado con una revisión bibliográfica específica y atinente a los temas referidos.

1'

Análisis bibliográfico, Se inscriben los distintos momentos de la ciudad en los periodos nacionales y americanos estudiados en magister de modo de poder establecer un diálogo multi escalar

2'

Pre hispánico – Hispano - Republicano

Trabajo de campo a partir del análisis de **planos** y la **observación** arquitectónica.

3'

Recorridos de observación en los ejes identificados, que luego entran en diálogo con los antecedentes históricos y la dimensión planimétrica.

4'

Estudio Bibliográfico que sintetiza los aspectos principales de la Nueva Política nacional de desarrollo urbano y su pertinencia para con el escenario estudiado.

5'

CAPÍTULO

2

MARCO TEÓRICO





2.1. LA CIUDAD DESDE LA AISLACIÓN

La aventura humana de conocer la tierra es una reflexión que se coloca al principio. Cuando estudiamos el tema de la aislación y la partición como forma del habitar comenzamos por la casa desde su originación. Dice el Génesis; “luego de creado el hombre y la mujer fueron echados del paraíso”, antes estaban dentro. El paraíso es una aislación dentro del cielo y la tierra, donde todo era favorable a la vida humana.

El medio natural (entre el cielo y la tierra) es el primer ente del cual el hombre comienza a aislarse. La casa es entonces la primera acción defensiva del hombre que luego dará lugar a la segunda: la ciudad, entendida por el momento como una agrupación de casas (Purcell, 2013).

Se trata de construir el modo de distanciarse de lo adverso y a la vez construir la proximidad hacia lo favorable. Ahora bien, lo que se entiende por condiciones favorables es un concepto que ha ido cambiando, asociado más que nada a la transformación de un pensar colectivo o de sociedad.

Si el hombre en su proceso evolutivo paso de la *Silva*⁽¹⁾ al *Ager*⁽²⁾, y del *Ager* a la *Polis*⁽³⁾ y si el Paraíso no era una selva virgen, podemos colegir que el huerto del Edén vendría a ser el *Ager* y lo que lo rodea correspondería a la *Silva*, hasta ese entonces desconocida, debiendo ser explorada por el hombre una vez desterrado. Sin embargo en el paraíso no hay polis, pero si entre líneas uno supone una casa (Rykwert, 1972), no puede suponer su forma, porque si de algo está exenta, es del aislamiento de lo adverso. No existe aquello en el paraíso, pues allí todo es favorable.

Sin embargo, sí podríamos pensar en la existencia del *Ager* en el paraíso (por la existencia de un jardín y un huerto) y una *Silva* fuera de éste, pero no podríamos pensar en el concepto “peri” (peri rural, peri urbano), pues este margen, al igual que la ciudad, lo construyo el hombre cuando pasó de la *Silva* al *Ager* y lo ha ido complejizando y problematizando a medida que expande su frontera homínida hasta llegar a la construcción de la polis.

La ciudad también surge bajo la premisa de aislarse de lo desfavorable y configurar colectivamente un aspecto defensivo para los distintos matices que presente el territorio. Entendiendo que éste se compone de distintas combinaciones de elementos del *Saltus*, del *Ager* y de la *Polis*. Son las grandes bifurcaciones de la expansión de la frontera homínida con las cuales el hombre ha tenido que interactuar (Vera, 2013).

La expansión de esta frontera es un proceso que no ha concluido y que me atrevo a decir que no es lineal e incluso no es solo

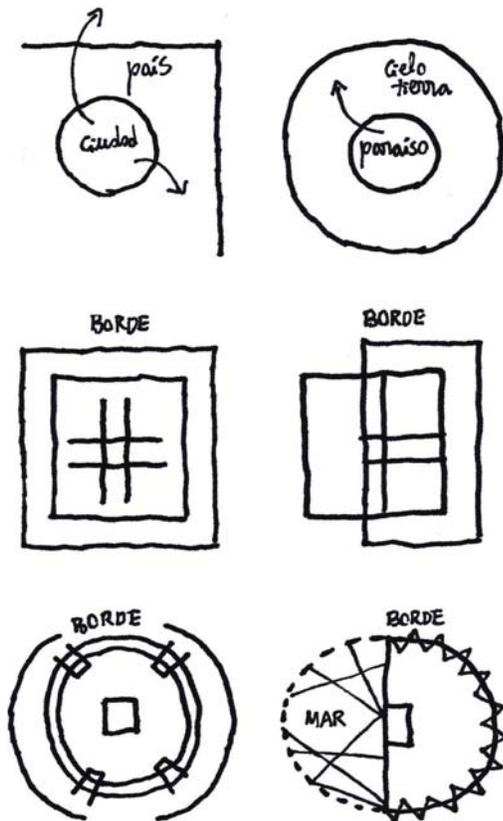


Imagen N° 4. Concepción de la aislación desde el paraíso hasta las ciudades de tierra y mar (puertos). Elaboración propia a partir de esquemas de Juan Purcell.

(1) Silva, palabra en latín que significa bosque. En este caso se refiere al territorio silvestre.

(2) Ager, palabra en latín, del griego agros “el campo”. En este caso se refiere al espacio cultivado por el hombre.

(3) Se refiere a la vida en comunidad (ciudad)

horizontal. Hay un ser humano que es un producto no terminado. El hombre aun está expandiendo sus fronteras, construyendo sus países y transformando sus Polis (Vera, 2013).

2.2. LA CIUDAD UN INVENTO DEL HOMBRE

El hombre ha reconocido en un asentamiento la manera estructural de organizar su existencia, entonces en aquel punto cualquiera, se ha hecho el lugar social para la cultura urbana, que es voluntad de orden, de espacio y de forma que expresa de manera arquitectónica los contenidos culturales de un lugar y de un momento; es decir, los hábitos que en ella se desarrollan y los modos colectivos que se convierten en formas urbanas.

En la evolución de la especie humana se reconoce que la ciudad es un invento del hombre. Fue una de las formas posibles de asentamiento y se dio como solución final en una sociedad ya desarrollada. Es el lugar donde ésta se reproduce, crece, se recrea, evoluciona, genera relaciones y provoca constates cambios. Pero ésta no cambia sola, según Gustavo Munizaga (1997), sus transformaciones conllevan cambios comunitarios en una sociedad que se ha estructurado sobre la base de dos hechos culturalmente complementarios.

El primero de ellos es el proceso de comunicación que relaciona a esta sociedad y que implica el desarrollo de un lenguaje. El segundo hecho se trata de un proceso racionalizado en que la sociedad toma decisiones en torno a su destino, implicando ideologías, normas de conducta y una serie de estructuras compartidas y pactadas. Es por eso que la ciudad es polis; un modo permanente de vida colectiva.

A este hecho cultural se suma la técnica, el modo de hacer, transformar y acondicionar del hombre. La ciudad es un invento, y más aún, un resumen tecnológico de esta capacidad inventiva. El hombre hace su paisaje cultural, lo fabrica y cambia la naturaleza y la humaniza; la significa (Munizaga, 1997).

Y por otra parte, está el acto mismo de habitar como un modo de cultura, la ocupación social y la construcción del territorio en los asentamientos humanos. Un habitar que implica grados de permanencia, heterogeneidad, funcionalidad y especialización, densidad y convivencia. La ciudad como una modalidad de paisaje y escenario cívico (Munizaga, 1997).

La conjunción de todos estos hechos culturales condicionan los vectores no aparentes de la vida urbana, relacionándose cualitativamente en un proceso que conduce en forma no siempre lineal a una progresión de fases históricas, que muchas veces son entendidas como fragmentos de los diversos momentos de la ciudad y el territorio, siendo la memoria colectiva la que permite una lectura

unificadora, por lo tanto la ciudad es también el soporte espacial de ésta. Es el lugar de la memoria colectiva.

Este hecho reafirma el sentido de polis, en que el modo permanente de vida colectiva no es tan solo el resultado de algo, sino que es al mismo tiempo es lo que permite sostener aquel sentido, en palabras de Sofía Letelier (2007), se trataría de una clase de fenómeno que al mismo tiempo que impacta involucra a quien percibe, llevándolo a ser parte del fenómeno.

2.3. NUEVAS LÓGICAS, NUEVOS REQUERIMIENTOS

Las formas de las ciudades, tanto si han sido pensadas específicamente como si son el resultado más o menos espontáneos de dinámicas diferentes, cristalizan y reflejan las lógicas de las sociedades que acogen. Y como las sociedades van cambiando las lógicas de éstas también lo hacen, por lo que la ciudad no es únicamente el reflejo de una determinada cultura, sino que es la concurrencia de los distintos momentos históricos de ella.

Tratar de definirla en términos genéricos quita rigor teórico al análisis de casos que no puedan colocarse en moldes preestablecidos, lo que conlleva a contemplarlas como fenómenos complejos y en permanente transformación, siendo ésta la que permite que el objeto ciudad, sea abordado desde una variedad de ópticas que finalmente hacen aflorar aquellos elementos que debemos tener en cuenta a la hora de tomar determinaciones en ella (Bellagamba, 2002). Muchas veces la expresión morfológica no refleja la particularidad y complejidad histórica que hay detrás. Un caso representativo de esto lo encontramos en el trazado ortogonal (damero) que no tiene el mismo significado en ciudades norteamericanas (como el caso de Filadelfia) como lo tuvo en las ciudades de fundación española en América, o bien como lo pudo haber tenido en Timgad, ciudad de la colonia romana del año 100 d.C. situada en el norte de África.

Más allá que estos 3 ejemplos se encuentren en latitudes y contextos territoriales distintos, resulta primordial para los estudios urbanos considerar las etapas históricas como partes constituyentes de una ciudad, donde más importante que observarla como un conjunto de partes, es entenderla como un conjunto de relaciones entre éstas, siendo incluso más importante que las partes en sí mismas. Esto nos permitirá comprender el modo en que el desarrollo de las distintas sociedades ha venido imprimiendo progresivamente nuevos razonamientos en la concepción y el funcionamiento de las ciudades. Lógicas que se tornan cada vez más dinámicas y que vienen a complejizar los fenómenos sociales para luego trascenderlos al plano de la ciudad, cuestionando el sentido, idea e imagen de ésta. (Ascher, 2004).

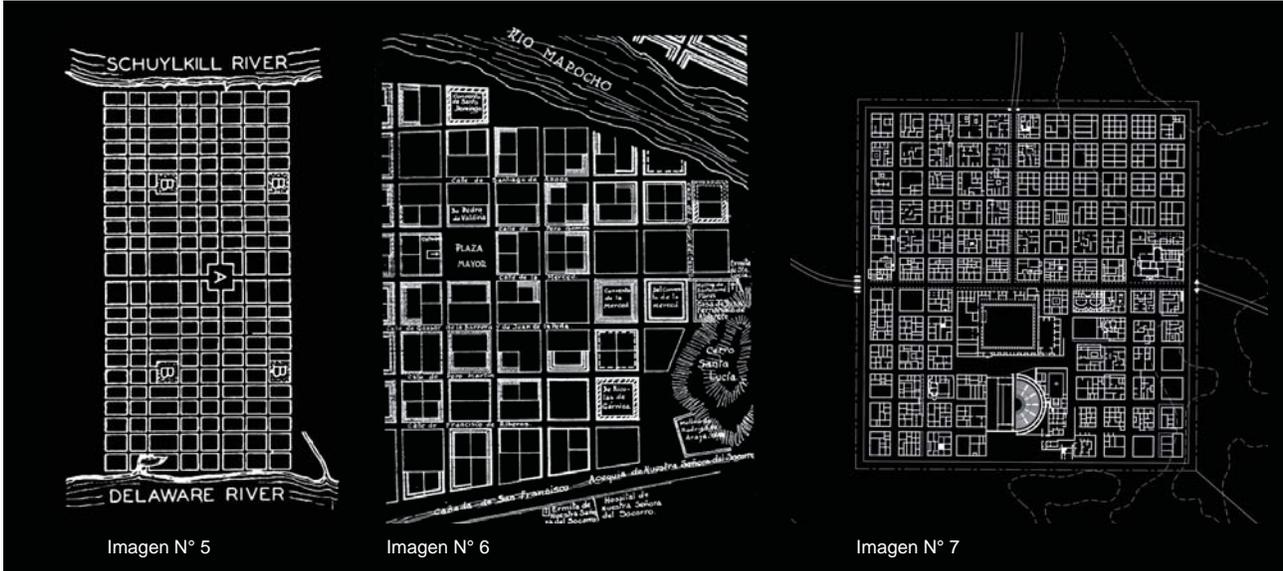


Imagen N° 5

Imagen N° 6

Imagen N° 7

Esta complejización de las relaciones tiene que ver con los enormes cambios sociales y el exponencial crecimiento de la población urbana, lo que ha venido a instaurar una nueva escala en las ciudades, promoviendo la necesidad de adecuar el espacio urbano a los nuevos requerimientos producto de la nueva concepción espacio-tiempo y la nueva relación proxémica del hombre y sus extensiones (ver imagen 8 de los anillos de proximidad).

Imagen N° 5. Filadelfia. Fuente: <http://aytch.mnsu.edu/URBS110/Federal%20Republic/Philadelphia%20Penn%20Plan.jpg>

Imagen N° 6. Plano Fundacional de Santiago. Fuente: <https://www.flickr.com/photos/28047774@N04/5914638012/>

Imagen N° 7. Plano ciudad de Timgad. Fuente: <http://ravb.nl/research-studio>

Dicha relación es, sencillamente, una continuación y una forma especializada de la relación que media entre los organismos, en general, y su medio. Estas extensiones del hombre constituyen un sistema interrelacionado, es una tremenda equivocación actuar como si nosotros fuésemos una cosa y nuestra casa y nuestras ciudades fuesen otra distinta (Hall, 1973).

Lo que el hombre es y hace está relacionado estrechamente con la experiencia del espacio. La sensación humana del espacio. El sentido espacial del hombre, es una síntesis de muchas impresiones sensoriales. El hombre jamás podrá despojarse de su propia cultura, ni prescindir de ella de modo alguno, pues le ha penetrado hasta las raíces mismas del sistema nervioso, determinando la manera en que él percibe el mundo circundante (Hall, 1973).

Es por esto que la actuación urbanística hoy en día necesita comprender las lógicas que se establecen en la sociedad contemporánea, pero a su vez cada cultura deberá encontrar su propia expresión para que luego ésta alcance significación cuando sea signo vital que comunique (Munizaga, 1997).

Hasta acá podemos constatar 2 cosas. Primero que la escala de la ciudad está cambiando, en el sentido que se asumen nuevas relaciones y nuevos significados dados por cómo cambian las extensiones del hombre. Los factores que inciden en estos cambios parecieran obedecer a un fenómeno universal o dicho de otro modo a una constante de índole global, sin embargo no hay que descuidar la otra parte del asunto, y es que, a su vez el hombre está mirando estos cambios con la óptica de su propia cultura, aquella que en palabras de Hall le ha determinado la manera de percibir el mundo circundante.

Se trata entonces de ver el modo de asumir estos nuevos paradigmas universales desde la perspectiva de nuestra propia cultura. Y la ciudad como extensión principal, como objeto unitario de análisis e identificación no puede estar al margen de esto y deberá ser capaz de asumir estas transformaciones, también, desde sus propias particularidades.

2.4. EL CAMBIO DE ESCALA DESDIBUJA Y RE-DIBUJA LAS RELACIONES URBANAS

El reflejo concreto de las transformaciones lo podemos apreciar al mirar la ciudad de manera atenta. Nos percatamos que están cambiando de forma muy rápida la organización social, las técnicas constructivas, los agentes que construyen y actúan sobre ella, el uso de los equipamientos, la utilización del espacio público, el papel de la calle, las posibilidades de circulación del automóvil, las estructuras de las áreas urbanas, en las que se desarrollan nuevas polaridades y aparecen fenómenos complejos que desdibujan las antiguas relaciones urbanas, no sólo en su plano espacial sino también en el ámbito esencial del significado (Capel, 2002).

François Ascher (2004) plantea que estamos en un momento en que las transformaciones de nuestra sociedad y, especialmente, de las ciudades no han hecho más que empezar, entrando en una fase que ha denominado una nueva revolución urbana moderna, la tercera después de la revolución de la ciudad clásica y de la ciudad industrial.

Es una transformación que está dando lugar a nuevas actitudes frente al futuro, nuevos proyectos, formas de pensar y actuar diferentes; un escenario donde nos vemos sobrepasados por el tamaño, las dinámicas de crecimiento y los nuevos ritmos urbanos.

A través de los diversos estudios de taller tratamos de precisar el ritmo nombrándolo como *el orden acompasado en la sucesión o acaecimiento de las cosas* (hasta acá definición de la RAE) *logrando coexistir en armonía y coincidir en un horizonte común.*

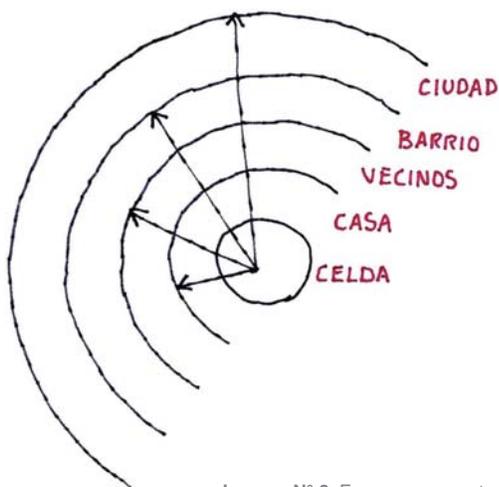


Imagen N° 8. Esque que muestra relación de los anillos de proximidad.
Fuente: elaboración propia

Al alero de esta definición nos percatamos que la ciudad ya no tiene un único ritmo como lo era en la etapa pedestre, donde la acción de caminar era transversal a todas las funciones urbanas, quedando integradas al tamaño de ciudad, logrando la coexistencia de ellas en dicho tamaño.

Sin embargo hoy en día, las distintas funciones se pueden reinterpretar como distintos ritmos que deben cuidar una concordancia común. Es por eso que las funciones de los diferentes elementos de una ciudad, en algunos casos deben separarse para que puedan coexistir. Es lo que se ha nombrado como la compleja construcción del límite de la coexistencia. Es un diferenciar, y no un separar que excluye. Es un diferenciar que es fiel a un sistema. Mientras que en otros aspectos urbanos la idea de sistema obedece a una lógica de integración cohesionada.

Nos enfrentamos a un escenario donde la concordancia de estas funciones, continúa bajo nuevas formas y nuevos conceptos. Las transformaciones en la configuración espacial de las ciudades comienzan a dejar atrás las rígidas divisiones entre lo urbano y lo rural, postergando en la obsolescencia la discusión que hasta hace no tanto solía darse en torno a esta dicotomía.

Bajo estos parámetros cuando el concepto ciudad dejó de ser equivalente al concepto urbano surge un fenómeno que en términos físicos sobrepasa los límites de la concepción de ciudad compacta y unitaria.

Y es el surgimiento de este fenómeno quizás el signo más notorio de las transformaciones urbanas de los últimos tiempos, evidenciando un sinnúmero de problemáticas en torno a él. Concertemos que es en el intento por precisar dicho fenómeno cuando aparece el concepto de lo metropolitano.

Según Ida Susser (2001) se trata de estructuras que desdibujan las tradicionales distinciones entre ciudad y campo, ciudad y suburbio e incluyen, sin contigüidad espacial, áreas edificadas de densidad diversa, espacios abiertos, actividades agrícolas, zonas naturales, áreas residenciales, concentraciones de servicios e instalaciones industriales, dispersos a lo largo de ejes de transporte formados por autopistas y sistemas de tránsito masivo. No existe una verdadera zonificación que los delimite. Además, mientras estas regiones suelen formarse en torno a una ciudad central importante, los centros urbanos más pequeños y sus espacios intersticiales son absorbidos poco a poco por las redes intra metropolitanas, generando una nueva continuidad urbana, no necesariamente constituida por áreas contiguas, fiel reflejo a su vez de que el pensamiento (y el urbano no es la excepción) ya no se basa en oposiciones binarias, sino que se esfuerza en actualizar la continuidad que existe bajo la aparente discontinuidad de las cosas (Auge, 2007).

De este modo esta continuidad espacial constituida por esta densidad y diversidad de funciones, por llamarlas de un modo, necesitan estar conectadas y comunicadas a fin de poder asegurar y sostener su permanencia y desarrollo en el tiempo, haciéndose evidente que nuestra sociedad se dirige hacia una evolución que da a la comunicación y a sus técnicas un papel clave, donde la importancia que cobran las redes se torna trascendental para la comprensión del escenario metropolitano, que como bien señala Ascher (2004) se trata de un nuevo “tipo” urbano dominante que dejó atrás la morfología areolar para dar paso al territorio reticular.

Bajo estos preceptos el territorio reticular (como concepto y no como objeto), emerge progresivamente en la historia reciente porque plantea una nueva organización del espacio que tiene como telón de fondo la red como concepto estructurador de las relaciones, trayendo un nuevo orden. Concertando una ciudad donde los nodos cuentan tanto como las zonas, las conexiones tanto o más que las fronteras y el tiempo tanto como el espacio, lo cual le trae una dificultad interesante al intento de dar con una definición de lo metropolitano, más aún, considerando que se trata de un fenómeno incipiente dentro de la historia del urbanismo y que aún no sabemos hacia dónde conduce realmente, agregando también que cada ciudad asume este rol de manera distinta en virtud de sus particularidades.

Gabriel Dupuy (1998), en *El urbanismo de las Redes*, señala que toda aglomeración urbana, sea metropolitana, regional o continental es, por esencia, un sistema, cuya construcción necesita nutrirse del complemento de las relaciones de los diversos componentes del conjunto. Dichas relaciones son los principales estructuradores del territorio y la ciudad. Y se conforman principalmente por el intercambio de flujos de materia, de energía y de información.

Los flujos de hoy son distintos, no solo de aquel por el cual circulamos, sino también cómo la velocidad de transferencia de información ha modificado ciertos hábitos individuales y colectivos. Por eso es que uno podría distinguir entre el espacio de los flujos y el espacio de los lugares (Susser, 2001). La autora plantea que no se debe pensar en la extinción del espacio de los lugares por la aparición del espacio de los flujos, resultando más fructífero considerar la interacción de ambos como un rasgo fundamental de la vida urbana actual y de la sociedad en su conjunto.

Se trata de entender el fenómeno metropolitano como el rostro de una transformación contemporánea compleja que no sólo atiende al desdibujamiento de la antigua concepción de ciudad (compacta) y la relación de ésta con el campo. Se busca comprender y guiar a la par un fenómeno inédito en términos morfológicos y de relaciones humanas que se dan en nuevos escenarios producto de cómo ha mutado la relación espacio-tiempo. Por un lado son relaciones “virtuales” en el sentido que no están ligadas a un espacio físico

determinado, se ligan a muchos espacios a la vez, que no son siempre los mismos. Pero por otro lado las regiones y sus determinadas ciudades evolucionan en su propio ritmo.

Esta doble problematización conlleva a que no se debe atender el fenómeno como un hecho netamente global, pero tampoco se trata de abstraerse completamente de él. La justa medida de ambos se debe encontrar en la comprensión de las relaciones que ha tenido la ciudad con su marco global en sus distintos momentos históricos, para obtener los antecedentes que le permitan tomar decisiones en dirección a un escenario favorable.

2.5. APROXIMACIONES AL CONCEPTO METROPOLITANO

La complejidad del proceso de crecimiento urbano llega a producir, en una de sus fases, el llamado fenómeno metropolitano. Se pasa así de la noción de área urbana de límites definidos, a un nuevo concepto que, además de tener límites más imprecisos, aparece caracterizado por una serie de atributos y singularidades distintas al concepto tradicional (Allende, 1987).

De este modo es posible encontrar una amplia gama de criterios que tratan de definir el concepto metropolitano. Se emplea muchas veces para referirse a espacios que funcionan estrechamente vinculados social y económicamente a una ciudad central, como también para referirse a grandes aglomeraciones, confundiendo con el concepto de área urbanizada y metrópolis (Pradenas, 2006). Este último término en particular se utiliza tanto para designar al núcleo central y motor de un área metropolitana, como para designar una gran ciudad que no ha generado a su alrededor una estructura espacial de tipo metropolitano (Pujadas y Font, 1998)

Para Kinsley (et.al. 1950) la diferencia fundamental de estas áreas radica en que, las áreas urbanizadas, es el territorio poblado continuamente en una forma urbana, en tanto que las áreas metropolitanas, no solamente incluyen zonas continuamente urbanas sino que además algunos territorios rurales.

Vinuesa (1975) por su parte plantea que cuando el proceso de desarrollo urbano alcanza determinados niveles y complejas aglomeraciones humanas con fuertes relaciones de dependencia entre los distintos espacios que la forman, estamos en presencia de un Área Metropolitana. El fenómeno se inicia y se desarrolla normalmente bajo la influencia de una sola ciudad, que a través de sus fuerzas de irradiación afecta a algunos núcleos próximos contagiándoles su carácter urbano. Las relaciones entre dichos centros y el resto de los núcleos responden a una situación de dependencia funcional (Pradenas, 2006). Es por eso que al estudiar un Área Metropolitana lo habitual es analizar un conjunto de centros de diferentes tamaños, funcionalmente integrados, cuestionándose

el cómo se forma, cómo se articula y a que se debe su especial organización (Rojas, et. al 2009).

Es importante rescatar que lo planteado por Rojas (et.al 2009) tiene como horizonte del estudio la importancia del origen, la estructura y sobre todo enfatizar en lo peculiar del proceso de conformación de esta última. Este mismo autor señala que la complementariedad de funciones entre los centros han generado un territorio metropolitano o agrupaciones de núcleos urbanos estrechamente relacionados entre sí conformando de esta manera una nueva unidad funcional, que es a la vez un centro social, económico y político. Entre los distintos centros o núcleos existen flujos y especializaciones de bienes y servicios que dan forma a una organización jerárquica de las ciudades, donde cada una tiene una función más desarrollada que la otra, generando un sistema interdependiente.

2.6. LA ESTRUCTURA GENÉRICA DEL SISTEMA METROPOLITANO

El área metropolitana se ha de considerar siempre desde la doble perspectiva de su carácter de unidad socioeconómica y la peculiaridad de su estructura espacial. Esta relación se puede entender como una interacción recíproca, en el sentido que tanto uno como el otro elemento sirven alternativamente como agente causal o de efecto con respecto a las modificaciones producidas en el otro (IGM1, 1983). En términos de desarrollo espacial o morfológico Van den Berg junto a otros investigadores (1982) identifican 4 fases en el proceso de crecimiento urbano (imagen 9):

La Fase de Urbanización (9-a): es una fase de concentración espacial gestada en la etapa de industrialización europea, donde las ciudades experimentaron un crecimiento poblacional extraordinario, debido a las migraciones campo-ciudad por motivos laborales.

La Fase de Suburbanización (9-b): se trata básicamente de una fase de desconcentración intraregional. Las áreas suburbanizadas registran un crecimiento poblacional superior al de las ciudades

La Fase de Desurbanización (9-c): también conocida como contraurbanización, es una etapa de desconcentración intraregional basada en los flujos migratorios centrífugos de las aglomeraciones hacia las áreas rurales. Se caracteriza por una expansión dispersa con edificaciones al estilo urbano pero en sectores rurales.

La Fase de Reurbanización (9-d): es una fase de reconcentración que tiene un carácter hipotético. Berg (et. al.) plantea la posibilidad que las ciudades puedan trabajar en la creación de un escenario donde se implementen políticas públicas, restaurando la imagen de la ciudad, promoviendo la vigencia de las áreas alicaídas.

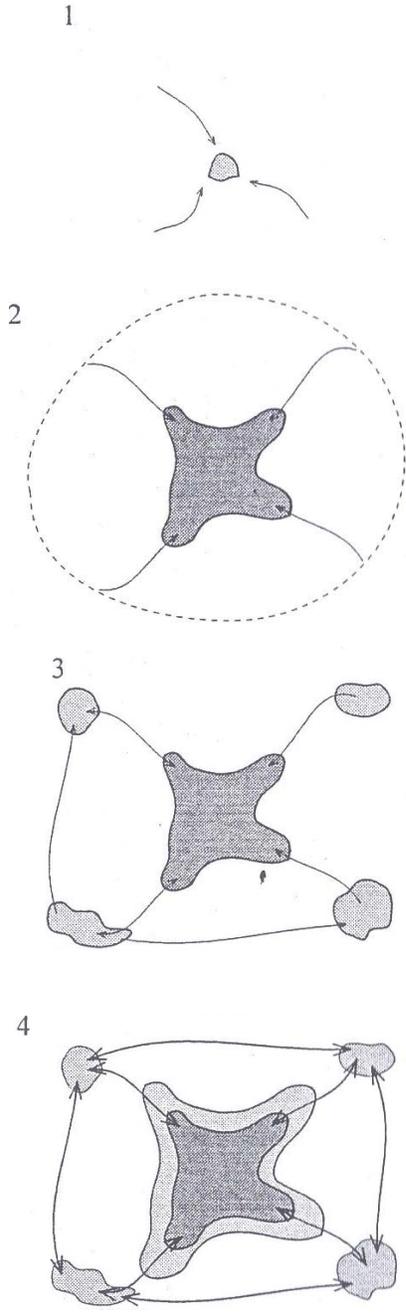


Imagen N° 10. Fuente: Reelaboración a partir esquema de D. T. Herbert y C. J. Thomas (1990)

Mientras que para (Pujadas y Font, 1998) las particularidades espaciales de cada área se definen según las características y la disposición de sus elementos estructurales, que son esencialmente tres:

La existencia de un núcleo urbano central que extiende su dominio, mayor o menor, sobre el conjunto del territorio metropolitano.

La existencia de otros núcleos urbanos que crecen inmersos en el espacio metropolitano, desde centros secundarios generadores de su propia centralidad sub metropolitana hasta núcleos de rango urbano inferior.

La existencia de fuertes interrelaciones entre todos estos núcleos.

Según Herbert y Thomas (1990), el paso de pequeños núcleos urbanos a grandes áreas metropolitanas se puede explicar también en forma de estadios de desarrollo del sistema urbano que pueden ser clasificados en cuatro (imagen N°9):

1. Estadio Preindustrial: se basa esencialmente en un núcleo urbano que se relaciona con su entorno rural.

2. Estadio Industrial: área urbanizada que se caracteriza por una ciudad que crece de manera compacta, en especial a partir de la red de comunicaciones. El entorno rural proporciona los efectivos del crecimiento urbano.

3. Estadio postindustrial - Región Urbana: término usado para denominar regiones urbanas con un solo núcleo, pudiendo considerarse como áreas metropolitanas incipientes con núcleos orbitantes pero sin mayor interrelación entre ellos.

4. Estadio postindustrial - Áreas Metropolitanas: Dispersión del crecimiento provocando un mayor protagonismo en los centros secundarios, los que no solamente se relacionan con la ciudad central sino cada vez entre ellos mismos.

Los autores en cuestión precisan que en el estadio postindustrial actual la región urbana hace referencia a una ciudad central que a pesar de su crecimiento no ha experimentado un fenómeno de desbordamiento metropolitano significativo mientras que el concepto de área metropolitana si ha experimentado este fenómeno.

Contrario a esto (Rovira, 2009) no separa los conceptos aludidos, sino que los relaciona señalando que se da una suerte de explosión de la ciudad sobre la región dando forma a una urbanización de base regional en la cual la ciudad ejerce su influencia en un radio cada vez mayor, mostrando un alcance territorial mucho más

extenso que cuando se trataba de una urbanización de base urbana, en la cual los procesos de expansión se generaban en el marco del espacio urbano propiamente tal.

De esta manera las transformaciones que se aprecian en la ciudad de hoy, están referidas a nuevas relaciones espaciales al interior de una región urbana, reemplazando la tradicional estructura de tipo concéntrica o sectorial, por un área central en que se concentran las funciones de alto rango (Rovira, 2009), que a su vez se relaciona con otras áreas de menor jerarquía, pero que son elementos constituyentes en la totalidad del conjunto metropolitano, llegando a configurar una estructura reticulada.

Siguiendo esta línea Javier Delgado (2003) plantea que el concepto Ciudad-Región se forma principalmente por acción de la urbanización difusa y reconoce dos escalas de crecimiento. La primera es la producida por la expansión de la periferia conurbada, entendiéndola como un continuo, a la cual denomina escala metropolitana y la segunda es la expansión dispersa fragmentada no conurbada, la que identifica como escala regional (imagen N°11).

En la *Carta de Atenas* en cambio el concepto de región se asocia a la unidad geográfica, donde La ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región. La unidad administrativa raramente coincide con la unidad geográfica. Una aglomeración constituye el núcleo vital de una extensión geográfica cuyo límite está constituido únicamente por la zona de influencia de otra aglomeración (Le Corbusier, 1975).

Pujadas y Font (1998) resaltan que el Área Metropolitana no coincide con todo el territorio sobre el que la ciudad central ejerce su influencia sino, más concretamente, con el ámbito en el que se detectan unas interrelaciones intensas, especialmente de periodicidad diaria.

Delgado (2003) entre otros autores direccionan la problemática metropolitana hacia la dificultad de definir sus límites, constatando fenómenos periféricos asociados a las bajas densidades lo que conlleva la apertura de nuevos conceptos como la ciudad difusa o la desurbanización, donde al final se termina generalizando la problemática en un modelo, que como tal, busca una simplificación teórica que facilite las diferencias que presenta el mundo real y, por lo tanto su validez no depende de la necesaria coincidencia de todos sus postulados con cada caso en particular.

Considerando el cambio de escala que están asumiendo ciertas ciudades en cuanto a la reconfiguración de forma y significado, resulta inadecuado referirse a estos procesos como contraurbanización o desurbanización, puesto que la decadencia de un centro junto con el crecimiento de otros, es parte de un mismo sistema territorial y debe ser atribuido a la región urbana en su conjunto (Dematteis, 1996)

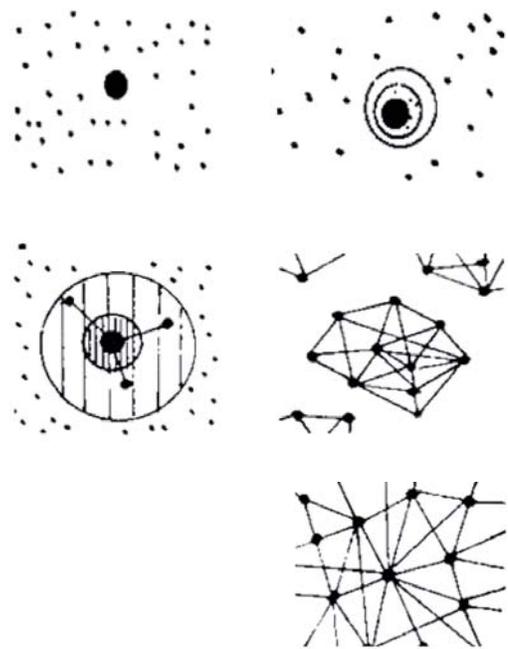
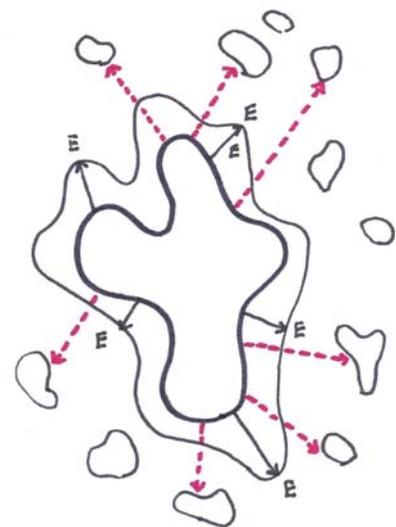


Imagen N° 11. Crecimiento que va incorporando los núcleos cercanos hasta conformar un territorio reticulado.
Fuente: Reelaboración a partir Catán (2013) en base a Dematteis (1998)



Ciudad compacta —
Expansión de la periferia conurbada —
Expansión dispersa fragmentada no conurbada - - -

Imagen N° 12. Fuente: Elaboración propia a partir de Delgado (2003)

de la misma forma en que en la ciudad tradicional, mientras unos barrios se valorizan, otro se deterioran (Rovira, 2009). Aquí se aprecia un cambio de escala que han asumido las ciudades de hoy.

Con respecto a esto último Monclús (1998) señala, contrario a autores que ven este tema como algo apocalíptico, que las ciudades muestran una condición de notable vitalidad. Frente a esto el autor prefiere referirse a estas urbes como algo nuevo, descentralizado y coherente con los procesos que se desarrollan en la sociedad contemporánea.

2.7. LAS TRANSFORMACIONES EN AMERICA

Como habíamos señalado anteriormente, el interés de este estudio se centra en abordar las transformaciones urbanas a través de un fenómeno contemporáneo como lo son los sistemas metropolitanos. Pero fundamentalmente se trata de encontrar respuestas (y/o abrir nuevas interrogantes) desde adentro. Contrario al pensamiento de algunos autores, que asignan a estos fenómenos explicaciones y respuestas casi exclusivamente desde la perspectiva de la globalización. Aquí se trata de ver los contextos propios para encontrar las luces que nos permitan afrontar estos procesos de cambio.

Se ha recalcado también la importancia del significado, por lo que se hace más que imprescindible reparar en el origen. Es por eso que este capítulo de las Transformaciones en América, más allá de situarnos en un contexto geográfico-administrativo continental, busca una valorización urbana a partir del significado de nuestro origen. Esta valorización “desde adentro” no se refiere ni a la micro ni a la macro escala, ya que el significado no tiene escalas, pues no es una relación comparativa. Como se abordó en el taller de Poética General podríamos decir que se trata de la relación del habitante con su cosmos, que abarca una relación de su topografía, su hidrología, su astrología y sus hechos naturales.

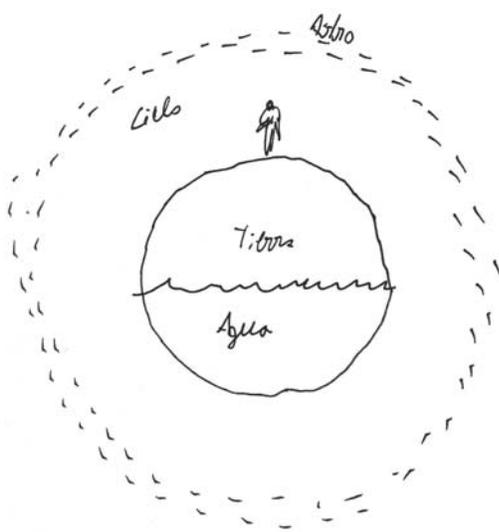


Imagen N° 13. Construcción de nuestro cosmos a partir de la lectura de los elementos naturales. Fuente: Elaboración propia a partir de dibujo de Manuel Sanfuentes. Clase de Poética General.

2.7.1 PERIODO INDIGENA

Cuando el español llega a América se encuentra con una población que otorga mucho **significado al espacio exterior** y todos los elementos del paisaje. El hombre había construido su cosmovisión influida por los elementos naturales. Hombres de la cordillera, del valle, de la pampa, de la amazonia, cada uno con un territorio heredado de la misma tierra, donde los límites jurídicos parecieran calzar con los de su **cosmos**.

Clifton, citado en Amereida II Bitácora (1986) menciona que el “cacique indio subía a un montículo y desde allí miraba el horizonte circular. Lo que abarcaba su vista constituía los límites del territorio tribal, límites imprecisos pero justos”. Sin embargo a pesar que el

contexto de donde fue sacada la cita es distinto, ambas acepciones permiten quedar calzadas porque lo que se declara es la concepción de un territorio; la constitución de un límite a partir del cual se ordena, en este caso, el territorio tribal.

Bajo estos preceptos, en la América prehispánica encontramos fenómenos urbanos que hoy en día nos parecen indescifrables (Márquez, 1992). Ante esto Edmundo O’Gorman (1958) nos dice que “ni las cosas, ni los sucesos son algo en sí mismos, sino que su ser depende del sentido que se les conceda dentro del marco de referencia de la imagen que se tenga acerca de la realidad en ese momento”.

Deteniéndonos en esta última cita, podemos concluir que la economía, la peculiar relación espacio-tiempo e incluso la globalización, que en la literatura actual se presentan como los bastiones del actual proceso de cambio, encuentran otro significado en las distintas civilizaciones y urbes prehispánicas.

Para los nahuas la concepción de espacio-tiempo está asociada a un concepto que quiere decir llevar algo o portar algo a otra parte. Muy distinta a nuestra concepción; espacio y tiempo aparecen estrechamente relacionados, donde el denominador de ambos conceptos es “dejar”, “ir dejando”. En ellos no hay una idea de progreso, tampoco una conciencia del futuro. Al parecer, tanto tiempo como espacio pueden pensarse antropologizados. El lugar, en tanto espacio, es susceptible de ser constituido como algo que ya ha sido dejado atrás, permanentemente. Su economía guardaba estrecha relación con esta noción del tiempo, ya que no veían en el futuro un mayor sentido, lo que por cierto, no los llevo a desarrollar una economía acumulativa, sino muy por el contrario, practicaban la economía del gasto y el derroche (Rodríguez, 2013).

Estas concepciones, entre otras, produjeron varios modelos de ciudades, que permiten afirmar que la historia de la construcción de la ciudad en América no responde a un proceso cíclico, ni tampoco a un proceso lineal como un vector de progreso, sino más bien al concepto cristiano occidental de una espiral (Márquez, 1992).

Encontramos también un temprano ejemplo de globalización en el Camino del Inca. En primer lugar porque no se refiere a un camino, sino a una trama vial asociada a instalaciones arquitectónicas que se constituían como nodos articuladores de este territorio reticulado. Abarcaba una gran diversidad paisajística y de recursos, lo que se tradujo en formas de organización social que permitían la movilidad, tanto de recursos como movilidad social. Si bien la red vial no la construyen los incas, fueron ellos los que en virtud de un escenario existente la consolidan volviéndola una red cuya complejidad sobrepasaba el mero sistema vial (Hurtado, 2013).



Imagen N° 14. América y sus ciudades por los bordes. Fuente: Amereida



Imagen N° 15. Relación de las ciudades capitales y las ciudades puerto según país colonizador e influencia geográfica. Fuente: Elaboración propia a partir de esquemas de Juan Purcell. Clase de Taller.

2.7.2 PERIODO HISPANO

En el marco latinoamericano, se reconocen dos esferas de patrones de asentamientos marcadamente diferentes, condicionadas por distintos tipos de patrones tradicionales de relaciones económicas y por las condiciones ambientales para el asentamiento humano; una esfera es México y América Central y la otra es Sudamérica (IGM, 1983).

En México y América Central, los centros principales de población están en el interior con varias áreas costeras escasamente colonizadas todavía. Allí la mayoría de las áreas costeras tienen un clima tropical inhóspito, si se compara con las áreas más altas del interior. Este patrón se puede corroborar al chequear la ubicación de los pueblos prehispánicos que se asentaron en Mesoamérica.

El caso inverso lo constituye Sudamérica, que presenta un patrón de desarrollo principalmente costero, tanto para el Atlántico como para el Pacífico, que incluye a las grandes ciudades y a las áreas pobladas con mayor densidad en una franja comparativamente estrecha a lo largo de la costa del continente, mientras que la mayor parte del interior se mantiene aún no colonizada y sus recursos escasamente explotados (ver imagen N° 13). Esto se debe, por un lado, al largo periodo de dependencia externa de los mercados de ultramar para la exportación de materias primas y para la importación de bienes manufacturados y tecnologías y, por otro lado, a las inhóspitas condiciones para el asentamiento humano en el interior tropical de Sudamérica.

Según Chaves (1978) este patrón de asentamiento costero puede clasificarse como lineal, pero a su vez en términos particulares, es de tipo dendrítico, caracterizado por un conjunto de asentamientos de funciones centrales que se encuentran rodeados de lugares de convergencia de menor rango. El sistema en su conjunto tiene la forma de un árbol que se ramifica. En la base del mismo, el centro de exportación recoge todos los flujos; en las ramificaciones siguientes otros centros de menor rango actúan como intermediarios, y así sucesivamente hasta llegar a las aldeas. Este modelo permite establecer una diferenciación radical con las ciudades mesoamericanas, y una introducción a la importancia de los puertos para América, buscando en ellos un argumento de significado por sobre su funcionalidad.

Dentro de esta esfera se pueden reconocer 2 tipos de ciudades dependiendo del país conquistador. Esto no sólo influyó en la estructura interna de estas, sino también en la estructura territorial que se desarrolló en torno a ellas, ya sea desde su etapa de fundación (en el caso de las ciudades españolas) hasta el significado actual (ver imagen N° 14).



Imagen N° 16

Imagen N° 16. Croquis de Rio de Janeiro, donde se muestra la irregularidad del trazado urbano entre la intrincada geografía. Elbaoración propia. Travesía de Magíster, 2013.

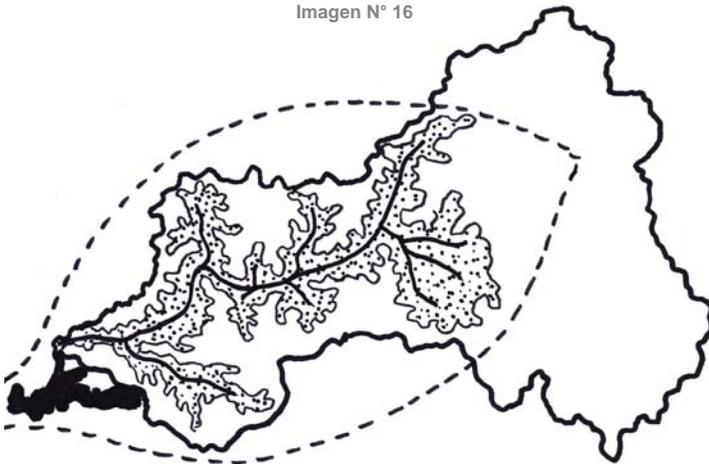


Imagen N° 17. Cuenca del Aconcagua. Sistema de caracter dendrítico, los poblados del interior se configuran en relación a los recursos naturales del valle fluvial rematando en el sistema urbano metropolitano del Gran Valparaíso y su puerto. Elaboración propia.

Las ciudades portuguesas se originaron como puestos comerciales y bases para la navegación, localizándose en el Atlántico, mientras que las ciudades españolas buscaban ordenar el territorio y eran éstas entendidas como unidades dentro de un sistema mayor, lasque primero reconocían un contexto sustentable donde asentarse y desde él generar vida urbana, muy distinto en su esencia al concepto de factoría de la ciudad portuguesa.

LA CIUDAD DE “FUNDACIÓN” PORTUGUESA

Hacia 1530 la corona portuguesa enfría su fervor por oriente y pone su atención en Brasil para combatir las aspiraciones que los españoles y franceses tenían sobre dicho territorio, que hasta ese entonces era una zona marginal dentro de las posesiones de la corona.

El rey Juan III dividió el territorio de Brasil en 13 franjas o capitanías, entregadas a nobles portugueses en forma vitalicia y hereditaria, comprometiéndose a evangelizar a los indios, a reclutar colonos, y a desarrollarlas económicamente.

Esto determinó el carácter privado de la colonización portuguesa, muy distinto a la manera de ocupación de la corona española. Las franjas fueron unidades de explotación económica, sin comprometer recursos ni esfuerzos de la corona portuguesa. Desde un comienzo se desarrolló la esclavitud indígena, cuya mano de obra al no ser suficiente llevó a los portugueses a recurrir a la importación de esclavos africanos.

Las concepciones urbanísticas lusitanas divergían de las hispánicas, al conservar la herencia medieval basada en la búsqueda de puntos altos estratégicos que condicionaban el trazado irregular del asentamiento, contraria a la trama regular cartesiana establecida en terrenos planos, según las normativas de las Leyes de Indias. A su vez, tampoco existía una representación simbólica coherente de las estructuras de poder, integradas en un espacio único, como acontecía en la Plaza Mayor (Urbina Carrasco, 2013 b).

LA CIUDAD DE FUNDACIÓN ESPAÑOLA

Ninguna potencia que haya tenido que colonizar ha podido llegar a una dimensión tan profunda del acto de fundar como lo hizo España, que vio en la ciudad el motor de la conquista. Reflejando en ella la voluntad de la Corona de permanecer en el territorio para arraigar españoles.

La fundación de ciudades tenía como objetivo funcional establecer bases colonizadoras, entendiendo que estos centros tenían un propósito económico tanto para la explotación agrícola y/o minera, como también para establecer puntos de enlace para comunicaciones con la metrópoli. También se veía la ciudad como el establecimiento de cabezales que permitiesen penetrar hacia nuevas tierras (Aguilera, et. al. 1976).

Pero quizá uno de los puntos más importantes, que por cierto la distingue de las demás potencias colonizadoras, es el aspecto religioso. La Corona delegaba a un español su labor de evangelizar. El indígena solo puede recibir la evangelización si éste vive civilizado, y vivir civilizado es vivir en ciudad. En términos religiosos la evangelización del indígena es también una civilización de éste, una hispanización, pues se traspasan e inculcan hábitos españoles, hábitos que se consideran para una vida civilizada, base de la cristiandad (Urbina Carrasco, 2013 a).

Podemos reconocer 3 ordenes en la ciudad española: un orden religioso, que se verá reflejado en el orden urbano que dispone la ciudad desde una plaza central donde se encuentra la iglesia como signo de la cristiandad. Y tercero, un orden contextual, ya que cada ciudad tiene su territorio y sus términos, cada ciudad fue fundada en un contexto de sustentabilidad mayor, disponiendo de terrenos más allá de los solares (Ejidó y Dehesas) que le permitiesen el sustento.

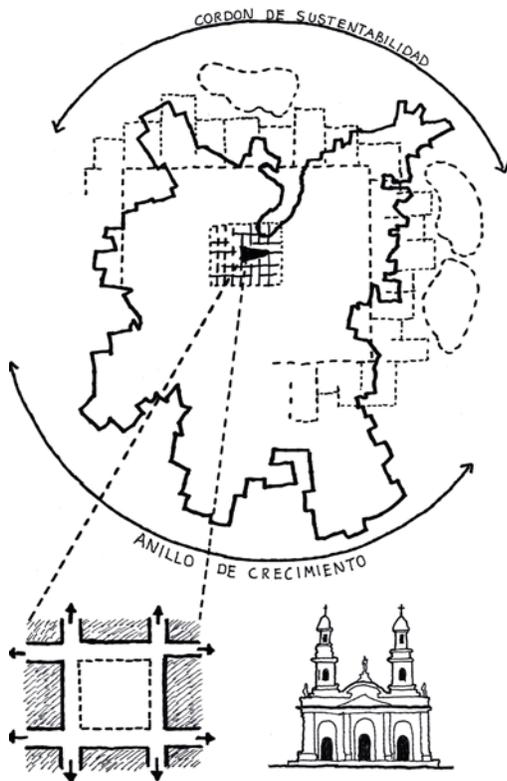


Imagen N° 18. Esquema de una ciudad de fundación española (Santiago) donde se muestra un orden religioso, urbano y contextual. Este último se basaba en un cordón de sustentabilidad que hoy en día se ha transformado en un anillo de crecimiento periférico que alberga el grueso de las problemáticas urbanas y sociales. Elaboración propia.

2.7.3 PERIODO REPUBLICANO

Como ya se ha tratado en este marco teórico, el desarrollo de una ciudad va a depender de variados factores que giran en torno a los requerimientos de la población, ya sea para uso residencial, comercial, industrial, etc. Ante esto se han planteado diversos modelos urbanos basados en su morfología y las relaciones de sus distintos componentes, intentando explicar y teorizar acerca de la estructura interna de las ciudades (ver página 28).

Vimos la diferencia entre una ciudad española y una portuguesa; los dos “modelos fundacionales” de América en el periodo posterior a la ocupación indígena. Sin embargo con el proceso de Independencia y el posterior “desarrollo económico”, las ciudades tanto españolas como portuguesas fueron evolucionando de forma parecida, debido que todos los países latinoamericanos, en mayor o menor medida, están viviendo profundas transformaciones (Pradenas, 2006). Estas se derivan de los avances de los procesos de reestructuración socioeconómica y de difusión y adopción de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación como partes constitutivas del fenómeno de la globalización (de Mattos, 2002). Finalmente esto se ha visto reflejado en un importante crecimiento de la población, que por su parte ha ido acompañado de una acelerada urbanización que ha ocasionado grandes cambios en la morfología urbana, vinculados principalmente a la transición hacia la nueva organización reticular metropolitana.

La mayor parte de los estudios sobre los efectos urbanos y territoriales de estos procesos tienden a coincidir en que uno de los más significativos ha sido la recuperación de la importancia de las grandes ciudades y de su crecimiento, y el consecuente desencadenamiento de nuevas modalidades de expansión metropolitana, donde la suburbanización, la policentralización, etc., aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía urbana (de Mattos, 2002), estimulando la tendencia a la metropolización expandida.

Al establecerse estas condicionantes generales (del tipo global) en América, De Mattos afirma que ello estaría impulsando un cambio de referente en el modelo de ciudad, pasando de un modelo compacto de corte europeo hacia una ciudad difusa de tipo norteamericano.

Sin embargo autores como Juan Carlos Santa Cruz (2010) plantean que Sudamérica es un caso interesante de considerar, puesto que sus lógicas de urbanización no son comparables con las europeas, pero tampoco a las del sudeste asiático, y menos aún a las africanas.

Esto se debe principalmente porque a partir de las décadas de 1930 y 1940 Sudamérica presenta un proyecto de modernización e industrialización fallido, *dado por el surgimiento de políticas*

Estatales de desarrollo promovidas por organismos internacionales (FMI o el Banco Mundial) que adoptaron la forma de un desarrollo hacia adentro, sobre la base de la industrialización por sustitución de importaciones y la creación de “polos de desarrollo”, al que se le conoció como “desarrollismo” (Rodríguez, 1993) que si bien no logró llevar a sus sociedades al desarrollo, sirvió para impulsar la urbanización de los distintos países.

Ante este hecho resulta difícil comprender las ciudades contemporáneas sin relacionarlas directamente con el desarrollo económico que han experimentado, sin embargo este vínculo ha tendido a desdibujarse, pues la urbanización ocurre aún sin desarrollo económico, sin industrias, y muchas veces sin control, alimentando la idea de la ciudad como la “tierra de las oportunidades”, aun cuando no exista una base económica que la sostenga (Santa Cruz, 2010).

A mediados de la década de los 60's la mitad de la población latinoamericana vivía en paisajes urbanos (Cunill, 1995), resaltando un crecimiento extensivo de las metrópolis, no logrando enfrentar satisfactoriamente los problemas que esto acarreó. El modelo desarrollista no fructificó como se esperaba. Bajo este escenario e influenciado por el debate internacional, en la década siguiente el urbanismo comienza a tener una visión crítica enfocada en los problemas no resueltos gestados en la década anterior. Luego en la década de los 80's el debate se encausa hacia el tema de la contaminación ambiental, rescatando el valor de las ciudades a escala humana (Márquez, 1989) y rescatando el valor de los centros históricos. En los años 90's el debate urbano se torna un tanto híbrido, puesto que por un lado las mejoras en materia económica retoman el optimismo, pero no logra desplazar la visión anti-urbana producto de las décadas anteriores (Santa Cruz, 2010).

El hecho que las áreas metropolitanas van siendo influidas por factores de tipo global, no implica afirmar la desaparición de rasgos inherentes a la identidad básica de cada una de ellas; por el contrario, existe evidencia que cada ciudad se transforma, pero preservando muchos de los rasgos establecidos y consolidados a lo largo de su historia. En la que sin duda tienen gran importancia la idiosincrasia de sus habitantes, la morfología original del lugar de emplazamiento, las modalidades de la vida urbana cotidiana que fueron siendo establecidas, etc., identidad que seguramente permanecerá más allá de los impactos de la globalización (de Mattos, 2002).

En torno a estas aglomeraciones urbanas giran centros de menor envergadura (ver más detalles en páginas 25 a 29) que pueden ser identificados como ciudades intermedias, cuya definición va depender del país en que se sitúe, sin embargo en términos generales suele considerarse como ciudad intermedia aquella cuya

País	Población urbana	% de la PU en ciudades de más de 1 millón	% de la PU en ciudades entre 100 mil y 1 millón	% de la PU en ciudades de menos 100 mil
Argentina	91,8%	43,7%	22,9%	33,3%
Bolivia	65,2%	54,6%	26,9%	18,5%
Brasil	85,2%	47,4%	4,6% ⁹	48,0% ¹⁰
Chile	88,5%	40,5%	33,4%	26,1%
Colombia	74,2%	36,6%	38,6%	24,8%
Ecuador	65,0%	50,8%	31,1%	18,1%
Paraguay	59,7%	49,9%	8,3%	41,8%
Perú	71,3%	35,6%	30,3%	34,1%
Uruguay	92,2%	40,9%	3,8%	53,3%
Venezuela	93,1%	51,4% ⁹	24,6%	24,0%
Sudamérica	82,6%	49,7%	31,7%¹¹	18,6%

Imagen N° 19. Fuente: Sant Cruz 2010

población fluctúa entre los 50 mil y el millón de habitantes. Ante esto Santa Cruz (2010) postula que la atención debe fijarse en las funciones potenciales por sobre los indicadores demográficos. En el marco de este fundamento y considerando la noción de red planteada por autores como Susser y Ascher (2001; 2004), la ciudad intermedia es coherente con la lógica de la ciudad reticulada, ya que sin un sistema urbano no tendría sentido pues como lo señala el término su rol recae en ser intermediaria.

Por estas razones no es muy fructífero tratar de definir estas ciudades, ya que dicha definición dependerá siempre del contexto territorial en el cual se emplaza y al sistema urbano al que pertenece.

En cuanto a los desafíos de estas ciudades en América, Santa Cruz (2010) plantea 3 escenarios posibles. El primero es la transformación de las ciudades intermedias en periferias de las grandes megalópolis. El segundo cuestiona si debiesen apostar a su propia metropolización, transformándose en “metrópolis intermedias”, o bien un tercer escenario que plantea la especialización de estas ciudades.

2.8. LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN CHILE

Bajo la expresión “procesos de urbanización” podemos entender 2 cosas. Por un lado se refiere al ordenamiento espacial de ciudades como elementos de un sistema mayor. Lugares claves que a modo de cabezal influyen en el espacio que sirven. En segundo lugar se puede entender por proceso de urbanización al crecimiento y evolución propios de un centro, aumentando el número de habitantes y actividades hasta consolidar un modo de vida interno (IGM, 1985). En este sentido el proceso fundacional español en Chile cobra un especial interés, apuntando al primer aspecto que se describe en el párrafo anterior, debido a que en esta etapa las ciudades cumplían un rol de bases de control de un determinado territorio, destacando el carácter de sistema por sobre su condición individual.

En el marco de la colonia, luego de la destrucción de las 7 ciudades del sur, el reino de Chile tomó una fisonomía marcadamente rural, conocida como “Ciclo rural centrado en la hacienda”, marcado por la dispersión de la población y la ausencia de la sociabilidad, en el sentido de civilización. Esta situación preocupa al estado, dando lugar a lo que se conoce como el segundo ciclo fundacional, en el que bajo el conocimiento de las Leyes de Indias se erigen una serie de villas, esbozando en gran parte de lo que hoy es el sistema de asentamiento urbano chileno (Lorenzo, 2013).

Debido a la intrincada topografía de Chile es imposible dar con un modelo teórico de distribución homogéneo de un sistema de asentamiento urbano. La diversidad de hechos geográficos que presenta en su larga extensión ha incidido en la concentración de población en aquellos espacios más favorecidos, como son las terrazas litorales, la depresión intermedia y las cuencas (IGM, 1985). Es necesario agregar que las condiciones de estos espacios mencionados tampoco es uniforme y varía a medida que cambiamos de latitud, encontrándose con climas distintos, que a la postre se traduce en recursos naturales distintos que conllevan a prácticas económicas y modos de vida muy distintos.

El Instituto Geográfico Militar (1985) distingue 7 tipologías regionales basadas en las características de la estructura interna de las ciudades que se presentan a continuación:

1. Las ciudades-campamento del Norte Grande ⁽⁴⁾

Se les llama así tanto por su origen minero como centro de extracción, como por la circunstancia de estar pobladas principalmente por personas que han llegado de otras partes de Chile. Son de estructura muy simple y repiten un mismo modelo, en el cual, los servicios administrativos y de abastecimiento ocupan el centro del poblado y el núcleo residencial y algunos servicios básicos para sus habitantes ocupan un lugar anexo.

2. Ciudades mineras y minero-agrícolas del Norte Chico

El hecho de que sus centros mineros desarrollen importantes actividades agrícolas conexas hace que los núcleos urbanos tengan también un rol abastecedor para los pequeños agricultores del área. Presenta vestigios de la acción de los principios urbanísticos coloniales, extendiendo el damero hasta los mismo bordes de los estrechos valles.

3. Grandes aglomeraciones y ciudades estacionarias en el centro del país

Las áreas metropolitanas de Santiago y el Gran Valparaíso se caracterizan por estar rodeados de una serie de pequeños centros,

(4) La permanencia de estas ciudades dependen de la existencia del recurso que explotan. Tienen la particularidad que cuando éste se acaba, la ciudad ve sesgada su continuidad y permanencia.

generalmente de base agrícola, que han permanecido desde muy antiguo sin grandes alteraciones y cuya actividad estacionaria les ha hecho conservar una estructura muy simple y representativa del modelo colonial chileno que coexiste junto a la enorme y compleja estructura urbana metropolitana.

4. Grandes núcleos de base rural en el Valle Central

Desde Rancagua y hasta Chillán, la actividad agrícola imperante desde el Siglo XVII ha servido de base a la existencia de una red de centros de servicios, cuya evolución urbana fue lenta hasta este siglo, pero que ha sufrido grandes transformaciones en las últimas décadas. El damero se extiende de manera homogénea por los holgados valles. Esta estructura aparece alternada por las vías férreas y por la Ruta 5 que la cruzan en sentido Norte-Sur.

5. Núcleos industriales y de servicio en el área de Concepción

Las actividades económicas características del área metropolitana del Gran Concepción es representativa de un fenómeno que difícilmente se da en otro lugar del sistema urbano nacional. Un polo regional tradicional aparece profundamente alterado por un repentino desarrollo industrial estableciéndose una especialización económica de los centros satélites. En todos los núcleos urbanos del área, la actividad económica ha influido decisivamente en la estructura urbana.

6. Las ciudades de colonización

En forma general, se pueden agrupar bajo este nombre los núcleos urbanos comprendidos entre los Ángeles y Puerto Montt. En ellos el elemento característico es la función de servicio regional. La importancia de la red caminera y de los accesos regionales es mucho más valiosa que los centros de la vida interna. Si bien en varios casos la trama rectangular y la existencia de plazas y alamedas recuerda los trazados de la época hispana, el rol de estos elementos y sus características propias, las hace muy distintas de las ciudades de Chile central. Su crecimiento se ha traducido en la formación de tramas irregulares correspondientes a propósitos de planificación más acordes con las circunstancias del paisaje y los requerimientos de accesibilidad.

7. Los enclaves del extremo sur

Las ciudades de las Regiones XI y XII deben ser consideradas todavía como asentamientos tipo enclave que carecen de base regional suficientemente desarrollada. Por ello, sus estructuras obedecen a los principios de planificación con las que fueron concebidas y en ellas adquiere especial preeminencia la necesidad de acceso al resto del territorio nacional.



Imagen N° 20. Puerto de Arica

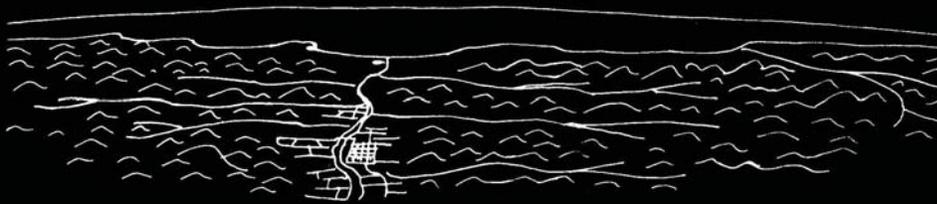


Imagen N° 21. Norte Chico. Los valles transversales permiten una agricultura intensiva en los valles de los ríos Copiapó, Huasco, Elqui y Limarí.

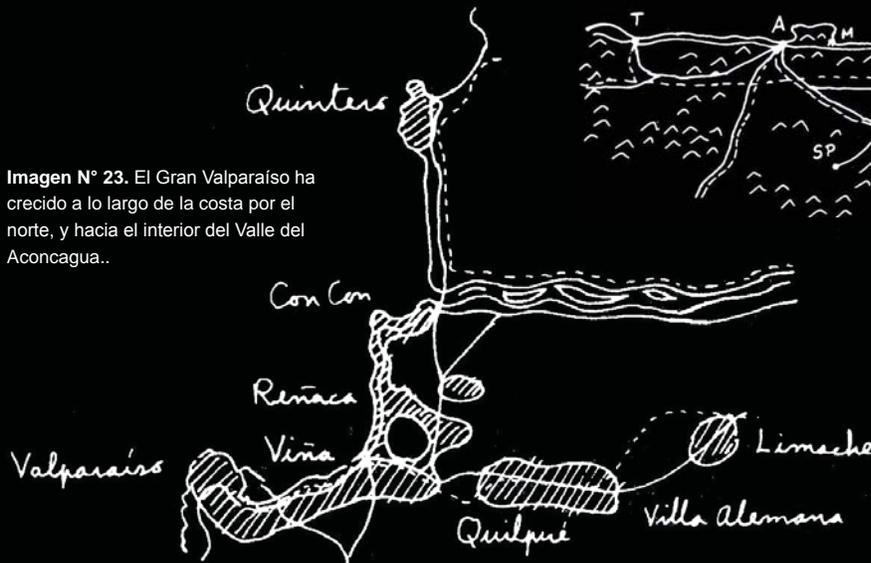


Imagen N° 23. El Gran Valparaíso ha crecido a lo largo de la costa por el norte, y hacia el interior del Valle del Aconcagua..

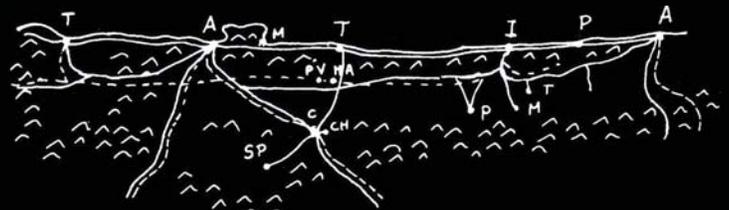


Imagen N° 22. Arica e Iquique se instalan en pequeñas planicies litorales. Tocopilla y Antofagasta se ubican en el plano inclinado de la Cordillera de la Costa que cae hacia el mar, por eso son alargadas y escalonadas para seguir el relieve.



Imagen N° 24. Santiago tiene una forma radioconcéntrica que se adapta a la geografía incorporando dentro del trazado de la ciudad al cordón del cerro San Cristóbal, a los cerros de Renca y Quilicura, a los cursos de agua del río Mapocho y del Zanjón de la Aguada.

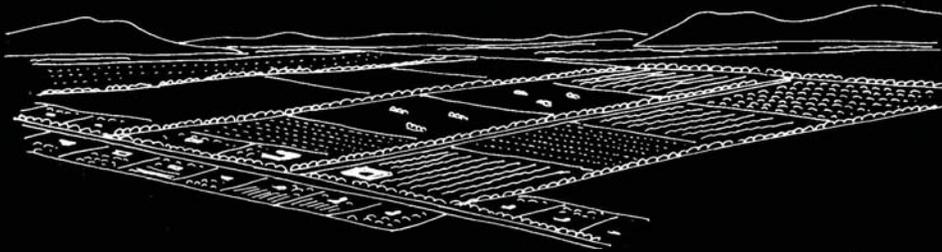


Imagen N° 25. En la zona central los fundos o parcelas se suceden a lo largo de los caminos vecinales. En cuanto a las ciudades lo holgado del valle permite extender el damero sin inconvenientes.

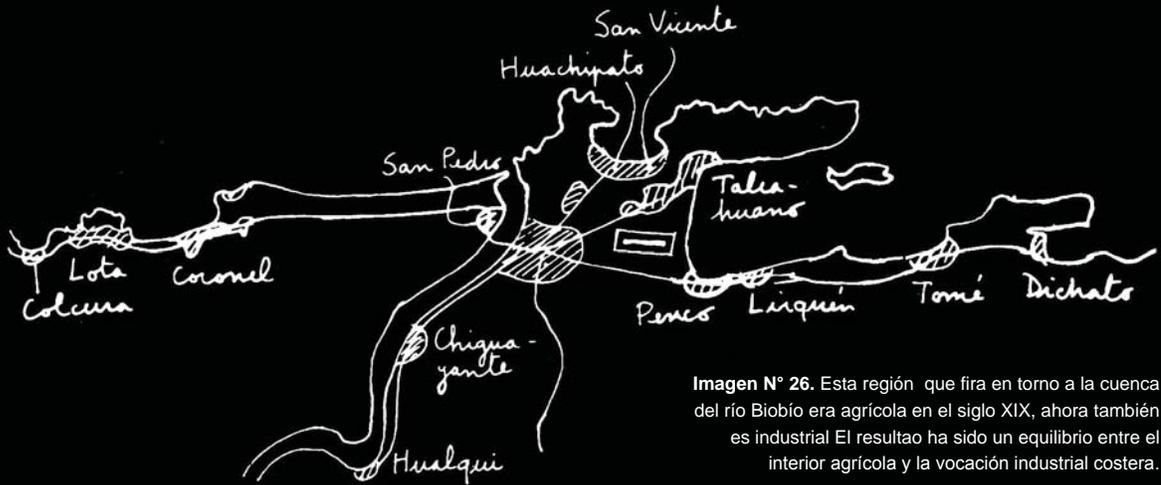


Imagen N° 26. Esta región que gira en torno a la cuenca del río Biobío era agrícola en el siglo XIX, ahora también es industrial. El resultado ha sido un equilibrio entre el interior agrícola y la vocación industrial costera.



Imagen N° 27. Puerto Montt, capital regional, mira hacia el sur y hacia la zona de los canales desde una serie de terrazas que se escalonan desde el mar.

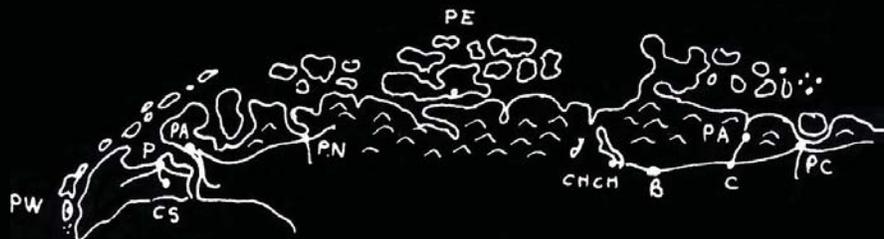


Imagen N° 28. Las regiones de Aisén y Magallanes constituyen la última frontera del Chile continental.

Imágenes N° 20-28. Fuente: Dibujos de Raúl Irrazaval

2.9. ENFRENTANDO EL PROBLEMA METROPOLITANO EN CHILE

Como ya hemos visto, la dinámica de desarrollo urbano en Chile tiene sus raíces en la impronta de la colonización española, que concebía la ciudad como unidad articuladora de un sistema mayor que debía garantizar la sustentabilidad y permanencia. Por lo que desde un comienzo se ha estado relacionado al descubrimiento y desarrollo de los recursos naturales. En el transcurso de la historia y dependiendo de los distintos contextos, los asentamientos se han ido transformando en torno a las dinámicas de explotación de los recursos naturales lo que ha originado distintas estructuras internas (ver las 7 tipologías descritas anteriormente).

Dichas estructuras han tenido importantes transformaciones en las últimas décadas, asociadas principalmente al desarrollo económico, cuyas consecuencias se pueden enmarcar a grandes rasgos en lo que se ha venido desarrollando en las páginas anteriores. Sin embargo Hidalgo y Arenas (2009) sostienen que el proceso es mucho más complejo, pues se trata del motor de cambios que aun son poco medibles.

En este contexto las ciudades chilenas han asumido nuevas formas, pasando a un estadio más cercano a los conceptos de suburbanización y/o difusión de la urbanización en las áreas periféricas. Hoy podemos visualizar que muchos de estos procesos de transformación urbana que eran propios de las ciudades metropolitanas, se han comenzado a desarrollar también en las ciudades intermedias. (Letelier, s/f), las que presentan distintos grados de maduración dentro del ciclo de vida metropolitano (Hidalgo y Arenas, 2009).

Los autores citados anteriormente sostienen que el reto metropolitano consiste primeramente en asumir y reconocer que las ciudades chilenas cabeceras regionales, todas ellas con más de 100.000 habitantes, están desarrollando transformaciones sociales y morfológicas que poco tiene que ver con el estadio de la urbanización.

Según un estudio realizado por Ojeda (et. al. 2009) se puede apreciar que el segmento de ciudades intermedias mayores es el que más ha aumentado tanto en número como en crecimiento poblacional (ver imágenes N°29 y 30). Este estudio basado en el análisis del perfil migratorio de las ciudades las clasifica en 4 grupos:

Ciudades Expulsoras: Aquellas que los tres últimos censos registraron cifras de migración neta negativa. Dentro de este grupo predominan ciudades pequeñas e intermedias menores, aun cuando hay algunas intermedias mayores como Osorno, Calama y Valdivia.

Chile: ciudades de más de 20 000 habitantes en 2002 según tasas de migración neta total, intrasistema urbano y con el resto del país, tres últimos censos (1982, 1992 y 2002)

Ciudades	Población en 2002	1982-1977			1992-1987			2002-1997		
		Dentro del sistema de ciudades	Con el resto del país	Total	Dentro del sistema de ciudades	Con el resto del país	Total	Dentro del sistema de ciudades	Con el resto del país	Total
Santiago	5 392 428	4.9	1.8	6.7	1.5	3.9	5.3	-1.1	-1.0	-2.1
Valparaíso (*)	815 325	1.3	0.5	1.8	1.3	3.3	4.6	2.7	-0.1	2.5
Concepción (*)	666 765	-2.7	1.1	-1.5	0.4	3.0	3.5	-2.7	0.1	-2.5
La Serena-Coquimbo(*)	302 131	1.4	3.9	5.3	5.6	4.4	9.8	8.4	3.0	11.2
Antofagasta	295 792	0.4	4.1	4.4	3.1	5.0	8.0	4.0	0.8	4.7
Temuco	266 225	-5.1	2.6	-2.3	1.7	9.2	10.9	0.0	-0.5	-0.5
Iquique	214 586	24.1	5.4	28.8	9.6	3.5	12.8	5.1	0.0	5.0
Rancagua	213 133	-2.1	0.4	-1.6	0.3	2.9	3.1	-3.8	-0.2	-3.9
Talca	189 505	-4.1	3.7	-0.3	-3.9	3.4	-0.3	1.7	1.7	3.4
Arica	175 133	2.7	1.0	3.7	-4.6	2.3	-2.2	-3.4	-0.7	-4.1
Chillán	166 842	-11.4	3.6	-7.4	-8.4	3.7	-4.4	-0.9	2.8	1.9
Puerto Montt	155 895	-10.0	3.2	-6.3	2.1	7.5	9.5	11.1	5.9	16.5
Calama	136 600	-2.4	1.8	-0.5	-5.5	2.8	-2.6	-1.1	0.0	-1.0
Osorno	132 245	-11.4	0.3	-10.4	-6.9	2.3	-4.2	-4.9	2.0	-2.7
Valdivia	129 952	-13.8	0.2	-13.0	-6.8	1.9	-4.6	-4.2	1.2	-2.8
Copiapó	125 983	-4.0	4.3	0.5	11.2	7.2	17.8	-1.3	3.8	2.5
Los Ángeles	123 445	-12.6	2.0	-10.1	-1.6	4.4	2.9	-0.4	1.3	1.0
Punta Arenas	116 005	22.8	7.6	29.3	-5.5	5.7	0.4	-8.2	-1.8	-9.7

Cantidad de ciudades de 20 000 habitantes o más por categoría de tamaño

Rango de tamaño de la ciudad	1952	1960	1970	1982	1992	2002
1 000 000 y más (metrópolis)	1	1	1	1	1	1
500 000 a 999 999 (grandes)	0	0	1	1	2	2
100 000 a 499 999 (intermedias mayores)	2	2	4	10	13	15
50 000 a 99 999 (intermedias menores)	6	13	12	10	10	12
20 000 a 49 999 (pequeñas)	15	16	18	22	27	38
Total ciudades de 20 000 y más	24	32	36	44	53	68

Ciudades Atractivas: Se trata de aquellas ciudades que fueron atractivas durante todo el periodo de referencia.

Imágenes N° 29 y 30.

Fuente: Ojeda et. al. 2009

Ciudades Declinantes: Se trata de aquellas ciudades que de ser atractivas pasaron a ser expulsoras. Destacan las ciudades en regiones extremas por el abandono de programas especiales de desarrollo y apoyo a regiones alejadas del centro.

(*) Se refiere a las áreas conurbadas.

Ciudades Emergentes: Se trata de aquellas que de expulsoras pasaron a ser de inmigración neta. Abarcan una gama amplia y diversa de casos, entre los que se pueden mencionar ciudades intermedias mayores como Talca, Chillán y Puerto Montt, afianzándose como centros regionales, algunos de ellos con vinculaciones directas con el exterior (El caso de Puerto Montt, segundo proveedor mundial en la industria salmonera).

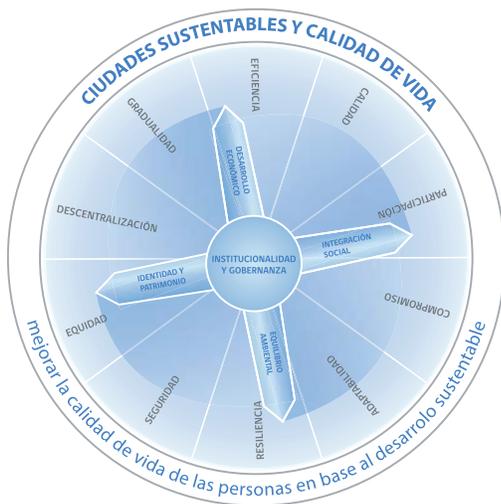
2.10. NUEVA POLITICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO

Se ha considerado pertinente para este estudio, la revisión de la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano publicada recientemente (Enero de 2014) de modo de considerarla como parte constituyente del marco teórico al momento de estudiar el escenario metropolitano del caso de estudio.

Los procesos de transformación en materia urbana que han venido experimentando las ciudades chilenas, y sobre todo las consideradas como intermedias, han traído innegables beneficios como la creación empleos y el acceso a nuevos servicios y equipamientos. Sin embargo ha traído problemas como segregación social urbana, falta de conectividad, congestión, falta de valoración sobre la identidad, agresión sobre los sistemas naturales, entre otros.

El desarrollo de esta nueva política nacional de desarrollo urbano en Chile, busca situar la “cuestión urbana” en un contexto integral, como un tema-país, cuya relevancia lo convierte en uno de los pilares claves de nuestro desarrollo.

Tres son los alcances de esta nueva política que la anclan al sentido de este estudio. En primer lugar, territorialmente *entiende los asentamientos humanos como sistemas territoriales complejos que integran áreas urbanizadas y rurales que se complementan en sus funciones*. El segundo alcance es de índole temporal, comprendiendo que las transformaciones en la ciudad son de larga permanencia, por lo que los postulados de este política deben formularse bajo el principio de la gradualidad. Y por último, el tercer alcance es institucional y legal, apuntando a aspectos de una gobernanza integral y mancomunada.



Imagenes N° 31.

Objetivo central, principios y ámbitos de la Política Urbna.
Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2014.

AMBITOS TEMÁTICOS

El objetivo central y los principios expuestos se desarrollan en cinco ámbitos complementarios entre sí, dentro de los cuales se formulan objetivos específicos que luego dan lugar a lineamientos o guías de acción. A continuación se explica resumidamente lo esencial de cada ámbito:

1. Integración Social: Propone consolidar las ciudades como lugares inclusivos. Para ello el concepto de integración social debe relevarse en los mecanismos de gestión de suelo urbano y programas de vivienda, que buscan evitar situaciones de segregación, reduciendo el déficit habitacional y de este modo revertir la actual situación. Todo esto tiene como meta garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos. Para lograr este contexto integral se busca incrementar la conectividad y accesibilidad universal, fomentando el desarrollo y fortalecimiento de comunidades, sobre todo aquellas de localidades apartadas.

2.Desarrollo Económico: En este ámbito se pretende reforzar a las ciudades como agentes de desarrollo económico, fuentes de innovación, emprendimiento y creación de empleo. Se busca fortalecer el rol de lugares donde las personas viven y trabajan, fomentando la complementariedad entre los ejes funcionales, como corredores de transporte o autopistas con usos peatonales o no motorizados.

Considera criterios de integración regional, de sistema de ciudades y de complementariedad entre centros poblados en las decisiones de infraestructura interurbana. Siguiendo esta línea se busca fomentar en las áreas metropolitanas el desarrollo de subcentros que acerquen las actividades productivas a las residenciales, disminuyendo las distancias de viaje y la dependencia del automóvil.

3. Equilibrio Ambiental: Los asentamientos humanos y productivos deben desarrollarse de forma sustentable, equilibrada con el medio natural, reconociendo y valorando los sistemas en que se insertan. Uno de los puntos específicos busca establecer reglas y condiciones objetivas para el desarrollo sustentable de proyectos en el borde acuático en base a una visión integrada tierra-mar, lago o río.

4. Identidad y Patrimonio: Este ámbito busca reconocer el patrimonio como un bien social, conformado tanto por las obras y manifestaciones de las personas y comunidades como por el entorno natural en que viven, que debe ser preservado y potenciado en las ciudades y centros poblados. Valorar la identidad de cada cultura y zona geográfica.

5. Institucionalidad y Gobernanza: Promover un reordenamiento institucional para obtener un sistema integrado y descentralizado de toma de decisiones en materia de desarrollo urbano y territorial que permita la materialización de los postulados de esta Política. En la reorganización de potestades públicas se reconoce una nueva escala: la metropolitana, que requiere la creación de una nueva autoridad.

En cuanto a los instrumentos de ordenación se postula su pertinencia para con las distintas realidades de los territorios y localidades del país, incluyendo aspectos propios de la ruralidad y situaciones intermedias suburbanas o semirurales, reconociendo distintos horizontes de tiempo, distinguiendo aspectos permanentes de otros más circunstanciales.

CAPÍTULO

3

INTRODUCCIÓN AL ÁREA DE ESTUDIO





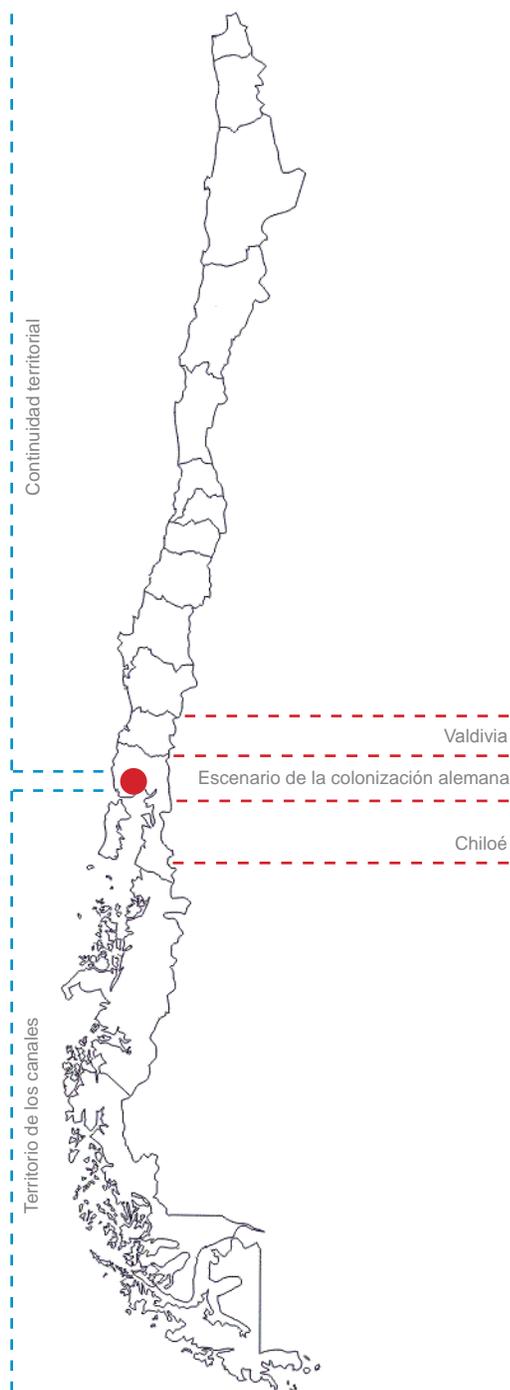


Imagen N° 32.
Fuente: Elaboración propia.

3.1. INTRODUCCIÓN AL ÁREA DE ESTUDIO

Antes de estudiar el incipiente escenario Metropolitano de Puerto Montt, esta tesis se ha propuesto identificar los principales factores del proceso de transformación urbana de la ciudad. De acuerdo a nuestra realidad nacional (y de acuerdo a lo expuesto en el marco teórico), son las ciudades intermedias las que en el último tiempo están experimentando notorios signos de metropolización. Enfrentar este fenómeno en ciudades de este carácter plantea un singular desafío, ya que se trata de ciudades que aun son planificables.

Esta tesis propone estudiar la ciudad de Puerto Montt de modo multi escalar. Es por eso que la comprensión de su origen es un tema que sin duda excede los límites de la mancha urbana y cuya relevancia tiene que ver con la comprensión de su territorio en una extensión espacial e histórica. De este modo podremos saber el significado de los actuales hechos urbanos, poder anticipar la trascendencia de las próximas transformaciones y saber hacia dónde orientar la planificación.

El área de estudio se va acotando a través de los distintos escenarios planteados (periodos históricos):

Para la comprensión del escenario prehispánico el énfasis está puesto en las relaciones de los aborígenes con la extensión natural. Por lo que más que ceñirse a un territorio tribal, se trata de entender la dinámica de ocupación antes de la llegada española de modo de identificar lo más significativo de su transformación.

Con respecto al escenario de la colonización española el área de estudio abarcará desde la actual provincia de Valdivia hasta la actual provincia de Chiloé. Cabe mencionar que en dicho periodo no existía comunicación entre ambos puntos. Por lo tanto se busca trascender hechos políticos y sociales al plano de la significación espacial.

El tercer capítulo aborda la colonización alemana; un peculiar escenario dentro del periodo republicano de Chile, pues se promueve la inmigración extranjera para colonizar una zona apartada y así ejercer soberanía. El área de estudio se focaliza en la actual provincia de Llanquihue. Las relaciones se dan entre los alrededores del Lago homónimo y el Seno Reloncaví, extendiéndose hacia la cordillera de la costa.

Finalmente el cuarto capítulo estudia el incipiente escenario metropolitano tomando la ciudad de Puerto Montt como núcleo y a partir de ella la extensión involucrada; principalmente la relación entre los bordes del Seno Reloncaví y el Lago Llanquihue (Alerce como punto intermedio) y la relación de la ciudad con sus ejes de relación y expansión.

AREA DE ESTUDIO EN EL ESCENARIO HISPÁNICO Y PRE HISPÁNICO



AREA DE ESTUDIO EN EL ESCENARIO DE LA COLONIZACIÓN ALEMANA

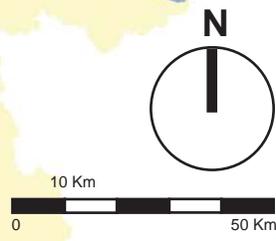


Imagen N° 33.
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO

4

ESCENARIO PREHISPÁNICO





4.1. INTRODUCCIÓN

Este periodo refiere claramente a la primera ocupación del territorio que abarca el área de estudio, sustentada en la relación lógica e instintiva de sobrevivencia y adaptación al medio ambiente, donde principalmente se inicia el **reconocimiento** y **apropiación** de la extensión, siguiendo los propios lineamientos establecidos por los **accidentes geográficos** y **concentración de recursos**.

La búsqueda de alimento y refugio determina que el desplazamiento por la extensión desarrolle una forma cinética de habitar, precisamente **recorriendo el territorio** sobre rutas seguras, insertas dentro de la permeabilidad geográfica, y en relación a la presencia de agua y comida, generando permanencias estacionarias que conforman los primeros lugares de establecimiento y ocupación.

Tal conocimiento del territorio y adaptación al medio, que se obtiene a través de la herencia de muchas generaciones, se manifiesta como una **economía de subsistencia**, que finalmente determina las estructuras sociales de los grupos humanos, lo cual permite en general optimizar su relación con el entorno, tanto con el medio como con otros grupos, y por consecuencia, el desarrollo tecnológico como resultado de la necesidad de adaptabilidad a los requerimientos de cada grupo humano.

4.2. OCUPACIÓN PREHISPÁNICA DEL TERRITORIO

América fue el último continente que llegó a colonizar la especie *Homo Sapiens* proveniente de África, después de miles de años de procesos migratorios. Así también, la zona sur austral de nuestro país, fue el último territorio Sudamericano donde confluyeron estos procesos migratorios.

Considerando las características naturales del área de estudio, las que reflejan la condición del paisaje austral, es lógico pensar que las bandas de cazadores y recolectores avanzaban sobre rutas seguras, insertas dentro de la **permeabilidad geográfica**, es decir, lugares despejados que les permitían además de penetrar la densidad del paisaje natural, a su vez tener visibilidad de los principales hitos cercanos para orientarse, tales como bordes de ríos, bordes de mar, bordes de lagos, claros de bosque y valles abiertos.

En base a lo anterior se plantean dos hipótesis sobre la llegada del hombre al sur de Chile. Una es mediante recorridos que bordearon las costas del continente y penetraron hacia el interior remontando el curso de los ríos. La otra hipótesis plantea que llegaron al Seno Reloncaví desde las pampas argentinas, atravesando alguno de los pasos de baja altura de la cordillera de Los Andes (Berg y Cherubini, 2009)



Imagen N° 34. La exploración y ocupación del territorio del área de estudio sellevó a cabo siguiendo los bordes de la costa y de los ríos (flechas rojas). En ese entonces el valle central estaba ocupado por grandes masas de hielo. Los Lagos aún no se formaban. Fuente: Reelaboración a partir de Berg y Cherubini, 2009.

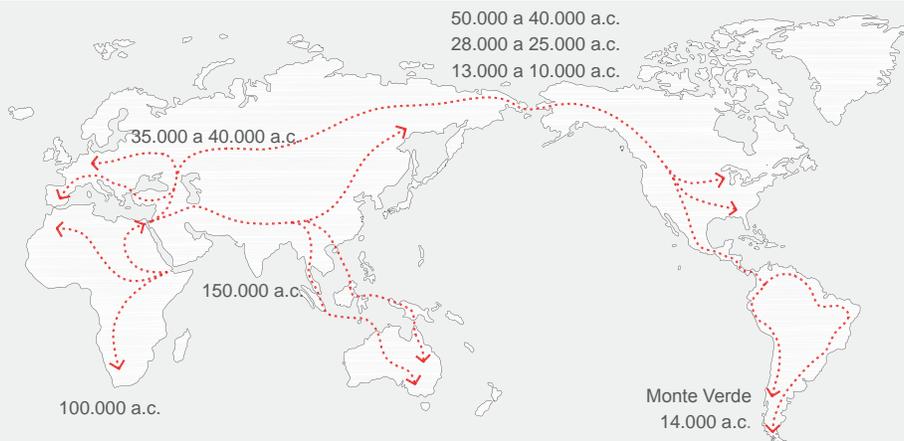


Imagen N° 35. Procesos migratorios de la especie Homo sapiens. Fuente: Reelaboración a partir de Berg y Cherubini, 2009.

En general, la exploración de los territorios se consolida claramente como el desplazamiento multidireccional que generó el modo operativo de habitar y ocupar el territorio. Respecto de esto último, el antropólogo Tom Dillehay (1990) llegó a identificar tres periodos de ocupación para el área de estudio en general. Los define como Paleolítico, Arcaico y Formativo.

4.3. PERIODO PALEOINDIO

Este espacio de tiempo se define entre la llegada del hombre a la zona y el 4000 a.c., y considera bandas de recolectores y cazadores que se desplazaban persiguiendo animales para cazar y alimentarse, dentro de los cuales es posible distinguir grupos humanos con diferentes modos de vida, en base a la cultura de caza solo de grandes presas por un lado, y de la caza de presas menores y mayor recolección de verduras y semillas por el otro.

Importante destacar que en este periodo *“los campos de hielo que ocupaban el valle central durante la última glaciación se estaban retirando para dar forma a un paisaje dominado por la pluviselva fría y húmeda, con extensiones abiertas de espacios forrajeros que atraían grandes animales hacia los márgenes de los lagos, la gran mayoría de ellos ubicados en las estribaciones de la cordillera de los Andes”* (Núñez, 1989; citado en Berg y Cherubini, 2009). Sobre esto se vislumbra la transición sobre la magna presencia de las masas de agua dulce, que pasaron de enormes macizos glaciares a enormes cuerpos de lagos, que son hoy de los hitos naturales más relevantes dentro de los conformadores del área de estudio.

Es importante destacar que este periodo no solo es **formativo** en lo que refiere a la relación del hombre y la extensión, sino principalmente la extensión por sí misma. La retirada de los campos de hielo daría lugar a el escenario natural que hoy conocemos, con sus tipos de bosques y climas (ver imágenes N° 37 y 38).

4.4. PERIODO ARCAICO

Ya desde el 4000 a.c es posible definir hasta el 500 a.c., un espacio de tiempo respecto de la ocupación del área de estudio, caracterizado principalmente por grupos canoeros marítimos, lo cual da cuenta de una **especialización** respecto del periodo anterior, en el sentido de adquirir conocimiento de navegación, fabricación de instrumentos de pesca y por supuesto, de la construcción de embarcaciones.

Además, aparecen definitivamente la flora y fauna actual tras el retiro de los glaciares. En cuanto a las estructuras sociales, sin dejar su constante movilidad característica, de todas formas existen avances en cuanto al establecimiento de jefaturas locales e intercambios culturales, dando inicio a la domesticación de animales y plantas.

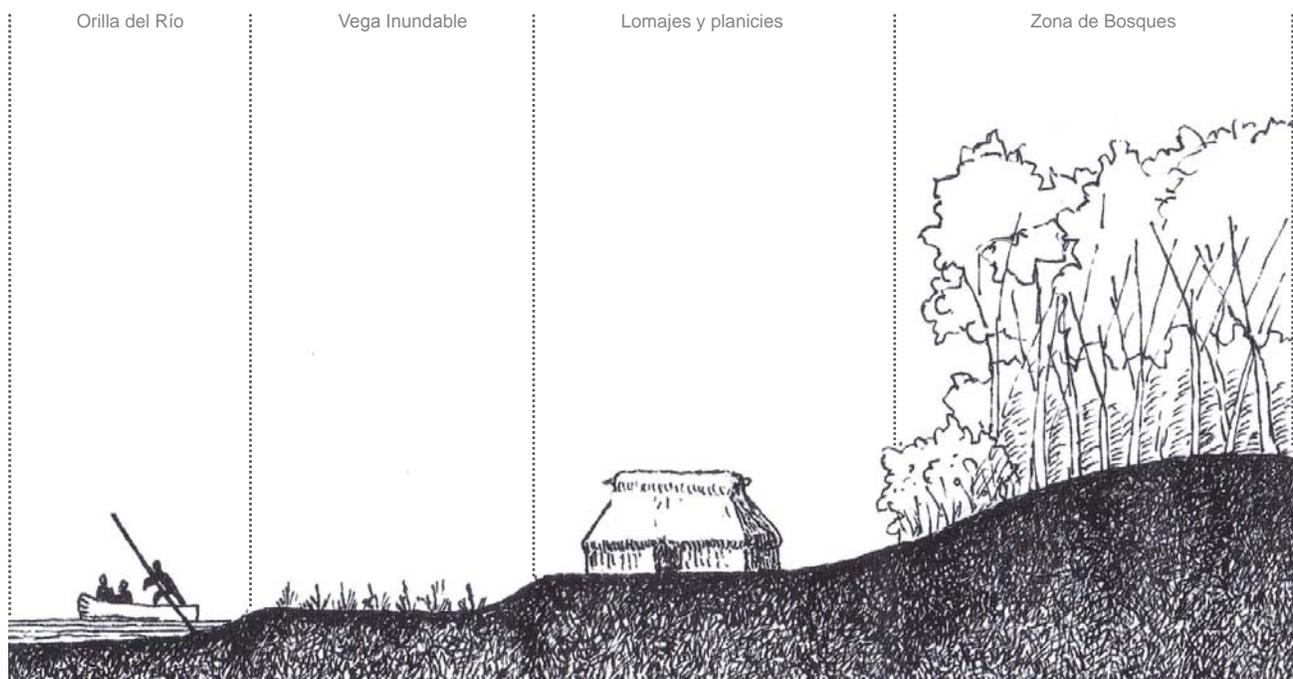
De su nueva condicionante o economía marítima, los conchales vienen siendo el mayor testimonio, evidenciando su esencia nómada. Ahora, sus mayores avances tecnológicos refieren a 2 inventos: *“El primero de ellos es el anzuelo, que permitió la captura de peces en el mar. El segundo es el descubrimiento de la flotabilidad de la madera, y la invención de las primeras embarcaciones sobre la base de un tronco ahuecado, la que derivó en el bongó, y la dalca o embarcación de tres tablas que conocieron los españoles a su llegada a la zona”* (Berg y Cherubini, 2009).

Si bien ambos inventos constituyeron un avance considerable, en términos del proceso de ocupación la embarcación generó un salto, en el sentido de que le permitió recorrer el territorio sin mayor dificultad esquivando los eventos de la costa, para luego establecer campamento en las orillas de la costa o ríos, sobre los cuales podían internarse a pie. Luego agotados los recursos, levantaban campamento y repetían el viaje por la costa hasta levantar un nuevo campamento, lo que deja ver una forma consolidada de ocupación del territorio a partir de un sistema nómada, la cual encontró su máximo desarrollo en la cultura Veliche, correspondiente a pueblos recolectores sedentarios expandidos por el archipiélago de Chiloé.

4.6. PERIODO FORMATIVO

Este espacio de tiempo se define hasta la llegada de los españoles, destacando su evolución en una estructura social compleja, capaz incluso de establecer lazos territoriales, así como también domesticación de animales, fabricación de elementos para transporte y almacenamiento de alimentos, desarrollo hortícola de variadas especies con aparición del abono, y economías pesqueras, que en definitiva decantan en la consolidación progresiva del sedentarismo de los grupos.

En general, se ratifica el rol primordial de los ríos y los lagos como base de la estructura y organización del territorio, ya sea a macro



escala respecto de que sostuvieron la red de interrelaciones territoriales ponderándose como los canales de comunicación por excelencia, como en la meso escala donde propician la aparición de las primeras poblaciones aldeanas e importantes espacios sociales en sus orillas, a partir de la producción de excedentes agrícolas

Imagen N° 36. Niveles de ocupación de los ríos según José Bengoa (2003). Fuente: Berg y Cherubini, 2009.

José Bengoa (2003) define el establecimiento prehispánico asociado a cuatro niveles en torno los ríos y lagos. El primero es la orilla y cumple una función de tránsito para las embarcaciones, seguido de este encontramos la vega inundable, lugar apto para el cultivo. El tercer nivel se refiere a los lomajes y planicies ribereñas que presentaba condiciones más seguras para el establecimiento de la residencia y otras construcciones en función de una actividad más establecida. El cuarto nivel lo constituía el monte o espeso bosque, lugar de reserva, que además de aportar con leña concentraba un sinnúmero de plantas medicinales.

Estos cuatro niveles de ocupación se daban en un perfil transversal de los ríos, sin embargo en lo que respecta a la compleja red longitudinal de cientos de kilómetros de comunicaciones en canoes, aparecen centros de confluencia donde los pueblos dispersos se reúnen en torno a distintas instancias que desarrollan en él tales como ferias de intercambio y diversiones, centros ceremoniales y espacios de fortalecimiento de amistad y solidaridad. Aún mas, esta sociedad compleja al sur del Bio Bio manejaba una lengua común, así como ritos y prácticas funerarias que son el mayor vestigio actual de su existencia respecto de los sitios arqueológicos encontrados.

**PLANO DE VEGETACIÓN
REGIÓN DE LOS LAGOS**

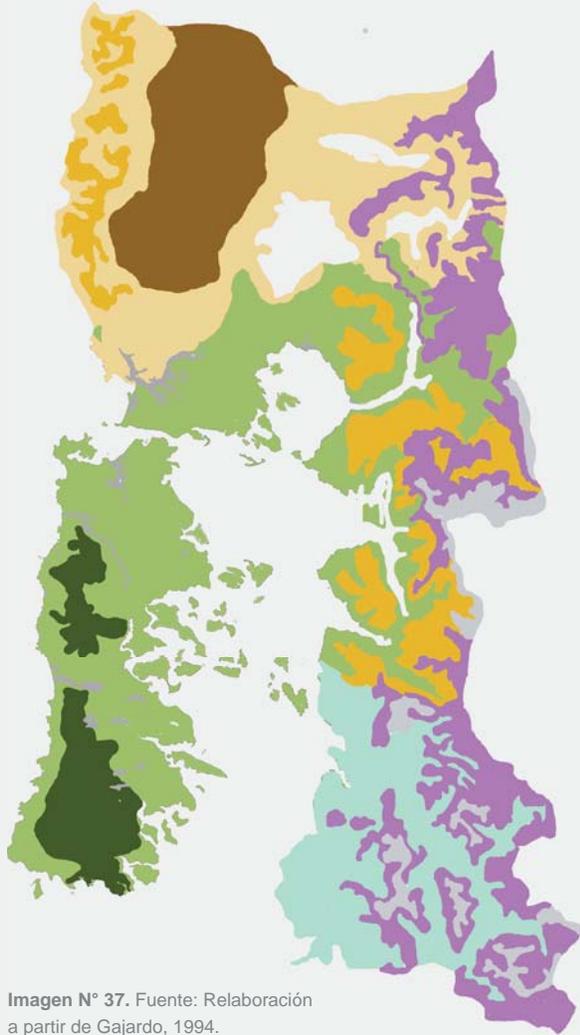


Imagen N° 37. Fuente: Relaboración a partir de Gajardo, 1994.

- Bosque Laurifolio con predominancia de caducifolias
- Bosque Laurifolio de Chiloé con predominancia de siempre verde
- Bosque siempre verde con coníferas
- Turberas de Chiloé
- Bosque Caducifolio
- Bosque siempre verde micrófilo

**CLIMAS DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS
SEGÚN KOEPEN**

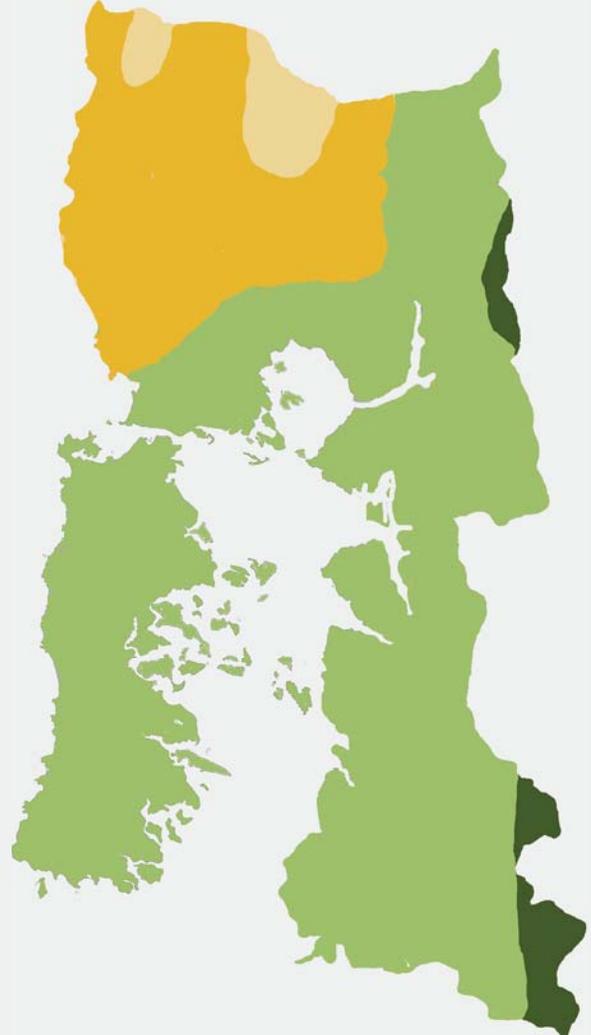


Imagen N° 38. Fuente: Elaboración propia a partir de la distribución climática de Koepen

- Clima templado cálido con menos de 4 meses secos
- Clima de costa occidental con influencia mediterránea
- Clima marítimo templado frío lluvioso de costa occidental
- Clima trasandino con degeneración esteparia

Imagen N° 39. Distribución de los pueblos prehispánicos en el área de estudio. Fuente: Berg y Cherubini, 2009



CAPÍTULO

5

ESCENARIO HISPÁNICO





5.1. ESCENARIO TERRITORIAL Y CONCEPCIÓN DE LA CONQUISTA ESPAÑOLA

En el marco teórico de esta tesis se abordan algunos aspectos de la colonización española, situando su singularidad a nivel continental. Cabe señalar que a su llegada, el territorio nacional lo poblaban diversas tribus indígenas separadas por accidentes geográficos y por diferencias en sus estadios culturales, lo que hacía que su modo de vida variase desde las formas más primitivas de nomadismo al de pequeños núcleos urbanos en las zonas central y norte (Guarda, 1978). Sin embargo el español los llamó a todos genéricamente pueblos de indios.

Para poder llevar a cabo la fundación de ciudades, los conquistadores se establecieron en lugares habitados por aborígenes, lo que les permitía asegurar el abastecimiento necesario para poder subsistir. Exceptuando este hecho las diversas aglomeraciones de la zona central, hasta Chiloé no aportaron ningún elemento al desarrollo urbano del país (Guarda, 1978). Sin embargo en materia urbana, Chile se desenvolverá a través de concepciones exclusivamente hispánicas, visualizando el país como una unidad territorial comprendida entre Copiapó hasta Magallanes en el extremo Sur.

A lo largo de esta unidad territorial, el escenario fundacional va cambiando a medida que se avanza en latitud. Los valles desdibujan su relación binaria entre el cerro y el valle y se pasa a una morfología compuesta por grandes zonas montañosas, que sin ser de topografía abrupta, es infranqueable por sus espesos bosques.

Esto último le dio un carácter diferente a las exploraciones en el sur del país, lo que a la postre se traducirá en estructuras urbano-territoriales distintas, dependiendo de la zona de asentamiento (ver paginas 42 y 43).

En el área de estudio la estructura del paisaje generado por los aborígenes con el sistema de roce y quema, facilitó el paso de sus exploraciones, encontrando grandes áreas despejadas por donde circular (Berg y Cherubini, 2009), pero a su vez esto mismo postergó por mucho tiempo el conocimiento de otras áreas que más adelante serían de vital trascendencia para la estructuración de la región y del país.

Las exploraciones de Juan Bautista Pastene, Pedro de Valdivia y García Hurtado, destacan entre las más importantes de este periodo, ya que según Berg y Cherubini (2009) éstas lograron incorporar el territorio del sur en la estructura urbana de la conquista y en el interés de la corona.

Ciudad	Año Fundación	Habitantes Hispanos	Habitantes Aborígenes
La Serena	1544	90	800
Santiago	1541	375	80.000
Concepción	1550	150	13.000
La Imperial	1551	170	9.000
Valdivia	1552	230	12.000
Villarrica	1552	120	12.000
Los Confines	1553	150	4.000
Arauco	1552		
Tucapel	1552		
Osorno	1558	130	18.000
Castro	1567	87	10.000
Santa Cruz de Coya	1595		

Imagen N° 40. Principales ciudades de Chile a mediados del Siglo XVI. Fuente: Berg y Cherubini a partir de datos elaborados por Guarda, 1978

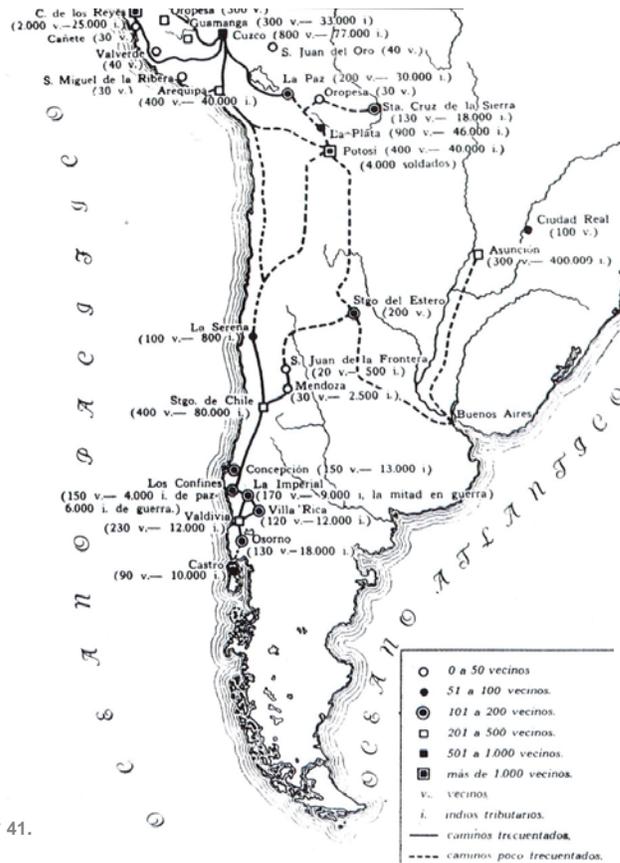


Imagen N° 41.

5.2. CONSOLIDACIÓN DE LO CONQUISTADO

Con la muerte de Pedro de Valdivia en 1553 se dio término al avance conquistador y se inicia el período de consolidación de lo conquistado. Prueba de esto es que durante la segunda mitad del siglo XVI el escenario de ciudades fundadas en Chile era alentador para los propósitos hispanos, reflejándose en los datos aportados por el censo de Velasco de 1575 (ver imagen N°40).

Estos datos muestran que la mayor parte de la población se encontraba en el sur, a lo que Gabriel Guarda (1978) señala que “la región más rica y desarrollada del país fue en el siglo XVI, no el obispado de Santiago, sino el de Imperial”. Además podemos apreciar según el plano de la imagen N° 41, la enorme distancia que separaba a Santiago de su ciudad más próxima y que además las ciudades del sur conformaban un verdadero sistema territorial (ver imagen N° 42). Todas situadas a distancias promediadas para “darse la mano” y comunicadas entre sí por un elemental camino (Urbina, 2009).

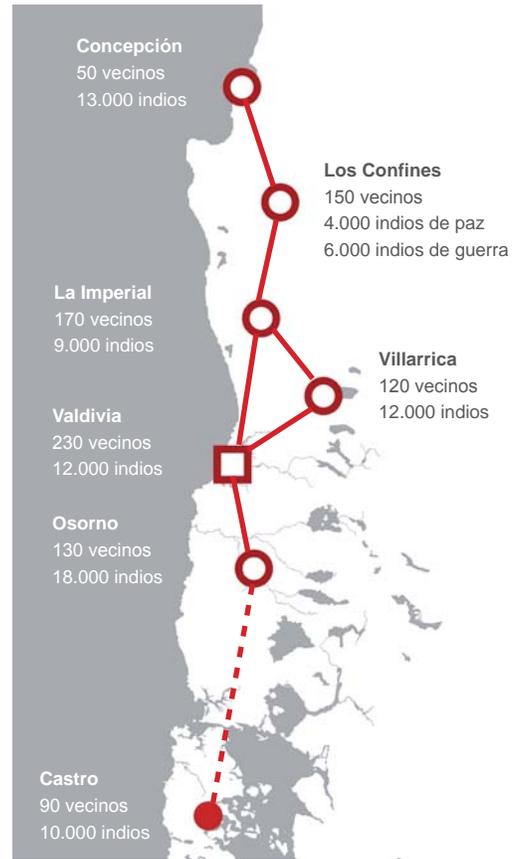


Imagen N° 42. Acercamiento a la concentración de la zona sur. Elaboración propia a partir de Guarda, 1978.

Imagen N° 41. Población de América del Sur. Fuente: Guarda 1978

5.3. CONSECUENCIAS TERRITORIALES DE LA DESTRUCCIÓN DE LAS SIETE CIUADES

El escenario urbano que hasta ese momento se estaba consolidando tendría un cambio rotundo luego que el 23 de diciembre de 1598 el Gobernador del reino, Martín García Oñez de Loyola cayera muerto en manos de los indios en Curalaba.

Esta sería la mayor catástrofe de la historia de la colonización teniendo como consecuencia la destrucción de las ciudades situadas en la región más poblada y rica del país. Según Rodolfo Urbina (1983) las ciudades sureñas fundadas por Pedro de Valdivia se insinuaban con papel preponderante, y de no haber sido por el desastre que dejó la rebelión posiblemente habrían sido el centro económico y administrativo del reino.

En tan sólo 6 años (desde 1598 a 1604) no sólo se logró arrasar con 7 ciudades, sino que la rebelión logró desintegrar la unidad territorial del reino de Chile.

Desde el punto de vista urbano esta rebelión tuvo repercusiones en distintas escalas. Por un lado mientras en todo el continente las ciudades fundadas en el siglo anterior se consolidaban erigiendo edificios en el mejor barroco, en Chile no solo no se da tal caso, sino que muy por el contrario se ingresa a un escenario de receso extremo (Guarda, 1978). Esto implica que a nivel de país no solo se fortalecerá la figura de Santiago como capital, (no por ser la más rica, sino por sus condiciones de paz), sino que también se comenzará un nuevo ciclo fundacional en el valle central (ver página 40 del marco teórico). Y por último a escala local el desastre de las siete ciudades traerá como consecuencia la fundación de nuevos poblados, la creación del Estado de Arauco ⁽⁵⁾ y el despoblamiento de Osorno que incentivaría el mito de la ciudad de los Césares.

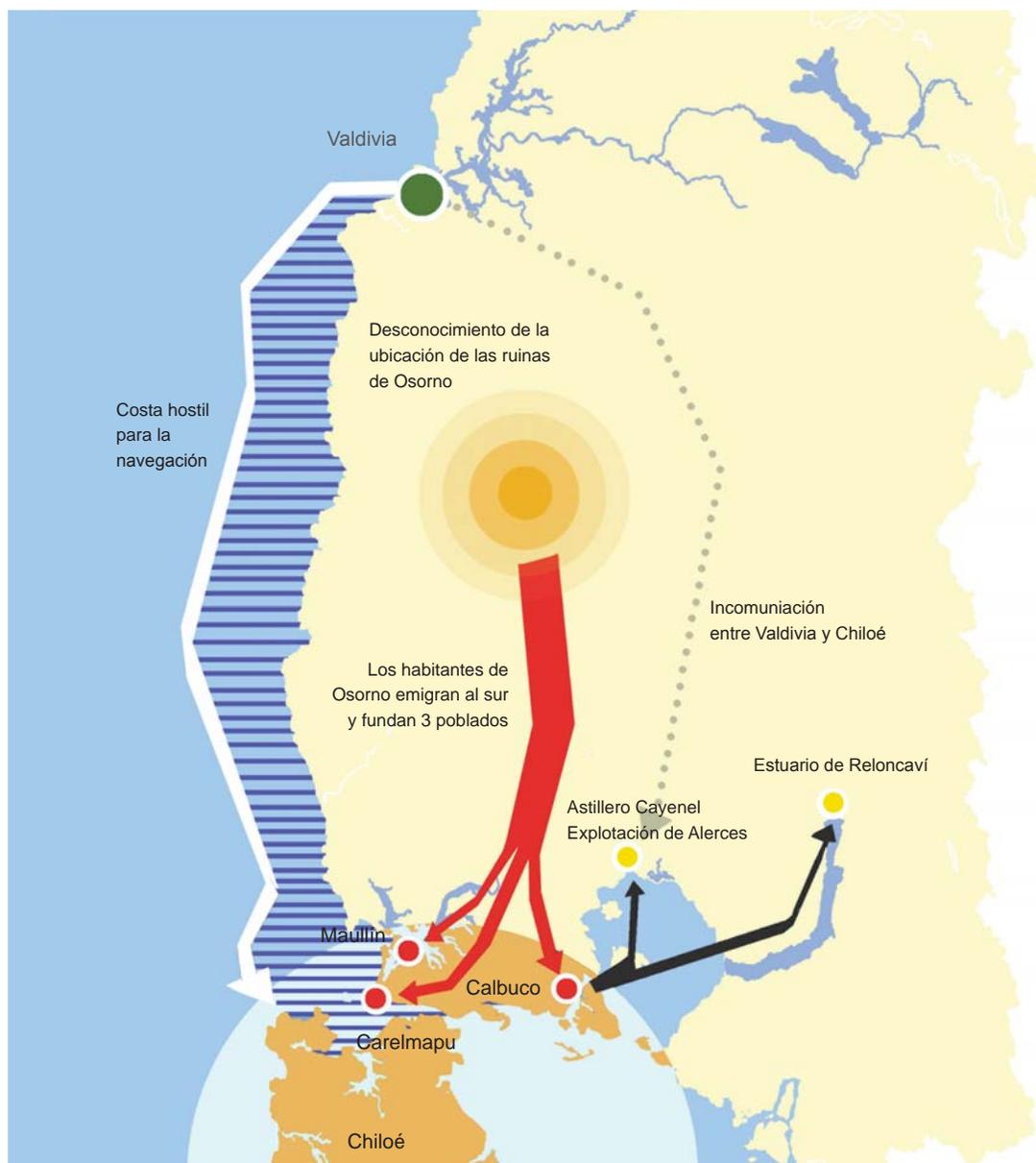
Ciudad	Año de Destrucción
Curalaba	1598
Santa Cruz de Coya	1598
Vldivia	1598
La Imperial	1599
Los Confines de Angol	1599
Villarrica	1602
Osorno	1604

Imagen N° 43. Tabla que indica las fechas en que fueron destruidas las 7 ciudades del sur. Fuente: Elaboración propia.

(5) Para los propósitos de esta tesis no se abordará la creación del estado de Arauco.

Escala Continental	Escala Nacional	Escala Local
Receso en el desarrollo urbano arquitectónico	Receso en el proceso de ocupación territorial	Fundación de nuevos poblados (Maullín - Carelmapu - Calbuco)
	Reestructuración urbana: importancia de Santiago capital	Creación del Estado de Arauco
		Incentivo del mito de la Ciudad de los Césares

Imagen N° 44. Repercusión de la destrucción de las 7 ciudades en distintas escalas. Fuente: elaboración propia



1. Fundación de Nuevos poblados

La despoblación de Osorno provoca la migración de sus habitantes hacia el sur, por este motivo Aparece Maullín, Carelmapu y Calbuco, los que se transformaron en los asentamientos más importantes de este sector durante el periodo hispano. Eran la extensión del dominio chilote en tierra firme. Permitían el cruce a la isla, y desde ellos partían exploraciones hacia el interior nororiental de su jurisdicción. Hoy en día no tienen mayor jerarquía en el sistema urbano regional.

Imagen N° 45. Escenario del área de estudio luego de la destrucción de las 7 ciudades. Osorno se despuebla, desconociendo la ubicación de sus ruinas en medio de un territorio inexplorado, por eso se omiten los lagos en el plano. Calbuco, Carelmapu y Maullín era la prolongación de Chiloé en tierra firme. Fuente: Elaboración propia



Imagen N° 46. Ubicación de Maullín. Fuente: Google Maps



Imagen N° 47. Ubicación de Carelmapu.
Fuente: Google Maps



Imagen N° 48. Ubicación de Calbuco. Fuente: Google Maps

Maullín: Luego del despoblamiento de Osorno se funda Carelmapu y Calbuco, se levantó el Fuerte de Maullín como apoyo a estos pueblos y en 1970 es refundado como San Francisco Xavier de Maullín. Era una parada obligada del Camino Real.

Carelmapu: Conocido inicialmente como Puerto de la Paz, era el primer punto de llegada de las naves al norte del Archipiélago de Chiloé. En 1602 se construyó el Fuerte San Antonio Ribera de Carelmapu.

Calbuco: Fuerte fundado en 1602. Era el centro de operaciones más importante del territorio chilote en tierra firme, ya que desde él salían las expediciones en busca de Los Césares, así como también las cuadrillas de leñadores del alerce.

2. El mito de la ciudad de los Césares

A mediados del siglo XVIII en Valdivia surgió el mito de una ciudad llena de riquezas, cuya ubicación era desconocida. Para los Valdivianos esta ciudad estaría formada por los descendientes de los vecinos de Osorno que habían escapado luego de la rebelión. Se decía que estarían ubicados a los pies de la cordillera de Los Andes, entre el río Bueno y Chiloé en las cercanías del Lago Ranco. Distinta era la hipótesis de los chilotes, para quienes los únicos osornenses reales eran los que se habían instalado en Calbuco y Carelmapu. Los isleños suponían que los Césares estaban *“en la falda oriental de la cordillera de los Andes, y que por uno de sus ríos que desaguaban en el archipiélago se podía remontar hasta allá”* (Urbina, 2009) (imagen N° 49).

A pesar de ser un mito, no era posible desechar la idea de la existencia de esta ciudad, pues nada se conocía del territorio comprendido entre Valdivia y Chiloé, razón por la cual se promueve su exploración, en especial hacia el sector nororiental de la región (cuya jurisdicción en ese entonces se extendía más allá de la actual frontera nacional, llegando hasta el lago Nahuelhuapi).

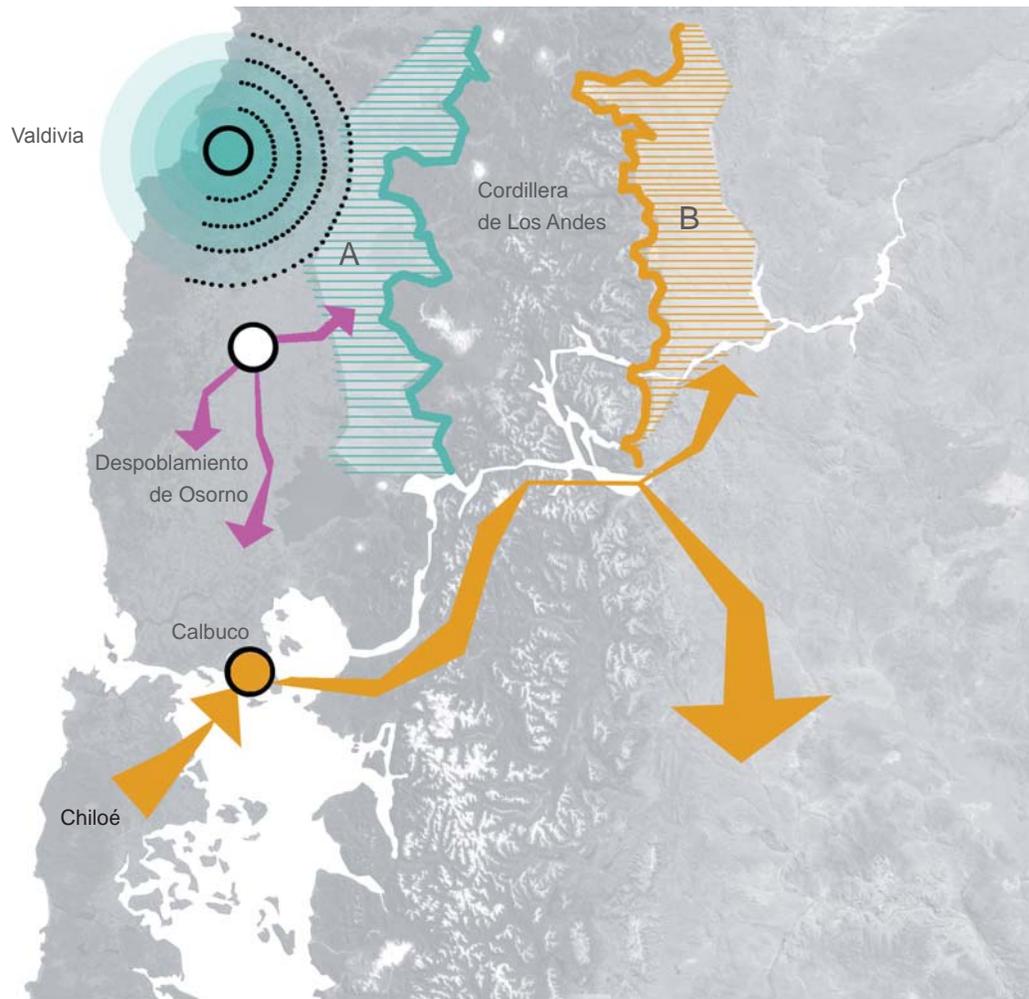
Según Ximena Urbina (2009) todas las expediciones, tanto las organizadas por el gobierno, por los misioneros o por los vecinos, tenían 4 propósitos entrelazados:

Estratégico: poder tener información de poblaciones perdidas y colonias extranjeras en territorios de la Corona.

Religioso: evangelización de los patagónicos

Económico: Por los grandes honores, fama y riqueza que traería a quien pudiese descubrirla y por último

Aventura



De este modo se realizaron expediciones desde Valdivia y Chiloé. Ambas coincidían en haber estado a punto de encontrar la ciudad de los Césares de no ser por la falta de hombres y víveres, trayendo a su favor nueva información que se convertía en incentivo para nuevas expediciones. Más aun, esta empresa comenzó a ser apoyada desde Europa con el fin de saber sobre la presencia de extranjeros en sus dominios australes.

En razón de la proximidad geográfica con las regiones patagónicas, es Chiloé quien asume el protagonismo en la búsqueda de los Césares, volviéndose un trampolín hacia los territorios australes. De este modo fieles a su hipótesis de poder acceder por uno de sus ríos que desaguaban en el archipiélago, en 1620 la expedición de Juan Fernández descubre el Lago Nahuelhuapi, que se transformó en una vía por la cual *llegaban las noticias de la región patagónica* ⁽⁶⁾ y *los desconocidos archipiélagos australes* (Urbina,2009).

Imagen N° 49. Plano que muestra las hipótesis de ubicación de la ciudad de Los Césares según Valdivia (letra A) y Chiloé (letra B) y cómo llevaron a cabo sus exploraciones. Valdivia (color verde) destacó por una exploración de tipo radial sustentada en su hipótesis, mientras que Chiloé (color naranja) llevó a cabo una exploración de tipo lineal. Fuente: Elaboración propia.

(6) En ese entonces la exploración patagónica se realizaba cruzando a las pampas argentinas y desde ellas se emprendía rumbo al sur, y no a través de los canales.

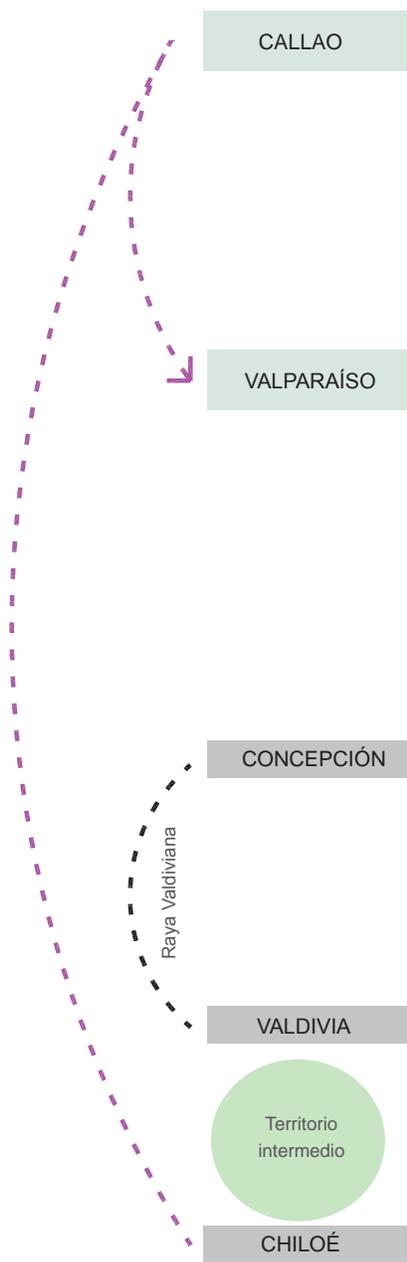


Imagen N° 50. La única comunicación de Chiloé era con el Callao. Para ir a Valparaíso debían esperar a que el barco llegue al puerto peruano y de allí tome rumbo a Valparaíso. Valdivia se comunicaba con Concepción por una vía costera que se llamó la Raya Valdiviana. Fuente: Elaboración propia

(7) El Real Situado era una partida anual de dinero que debía proporcionar el tesoro del virrey del Perú para solventar en Chile los gastos derivados de la Guerra de Arauco.

Hubo diversas exploraciones en busca de esta ciudad. Ninguna de ellas logró dar con su paradero, sin embargo indirectamente influyeron en el futuro desarrollo de la región, ya que abrieron la ruta de Nahuelhuapi desde el Seno Reloncaví, subiendo por el estuario del mismo nombre. Lo que permitiría que más tarde los colonos alemanes descubrieran el territorio del Lago Llanquihue para su asentamiento.

Por otro lado, las fallidas exploraciones realizadas desde Valdivia terminaron por descubrir las fértiles tierras de los Llanos de Osorno en 1777, hecho que permitió la apertura del Camino Real para la conexión terrestre entre Valdivia y Chiloé.

5.4. VALDIVIA, CHILOE Y EL TERRITORIO INTERMEDIO

Con la despoblación de Osorno el territorio entre Valdivia y Chiloé se volvió un territorio hostil, donde la incomunicación fue la principal causa del aislamiento y las malas condiciones económicas que asechaban al archipiélago durante los siglos XVII y XVIII. Al tratarse de un enclave prácticamente no tenía comunicación con las otras ciudades del reino y muchas veces las malas condiciones de la costa que lo separaba de Valdivia, provocaban el naufragio de los barcos que traían el *real situado* (7), ante lo cual no habían otras alternativas.

En aquel entonces el territorio entre Valdivia y la Isla Grande era una extensión desconocida. No se tenía noción de sus límites ni de la existencia de ciertos hechos geográficos relevantes. Es importante ver mediante los distintos planos de la época, cómo ellos expresan la noción que se tenía de esta zona. Se destaca principalmente la importancia de los ríos y su carácter de ejes de penetración del territorio, generalmente expresados como un elemento geoméricamente perpendicular al mar.

El desconocimiento de las distancias entre dos situaciones encontraba su mayor expresión en el territorio intermedio, lo que demuestra que enfrentarse a dichas extensiones para concebir un proyecto o una política territorial no solo significa una difícil empresa, sino también una apuesta extremadamente arriesgada, no encontrando en la actualidad un hecho que permita establecer una comparación (ver imágenes N° 51 y 52).

Aun así el exceso de población del archipiélago en relación a sus posibilidades económicas, se tornaba en un argumento más que necesario para despoblarlo y ocupar los Llanos de Osorno, aun sabiendo el riesgo y las dificultades de esta apuesta. Estas situaciones no pasaban desapercibidas para los isleños, quienes en más de una ocasión manifestaron al presidente su disconformidad ante la postergación en la cual se les mantenía y exigían su derecho a comunicación terrestre.



Imagen N° 53. Actores y propósitos en la expansión Valdiviana. Fuente: Elaboración propia a partir de Urbina, 2009.

De este modo será en 1742 que el obispo auxiliar Pedro Felipe de Azúa expondrá sólidos argumentos para la apertura del Camino Real a Valdivia y la ocupación de los llanos. Estos se basaban en la oportuna ejecución de las providencias a partir de un mejor conocimiento de la provincia y la posibilidad de descargar la mercadería del situado en Valdivia para ser llevada por tierra hasta Chiloé.

Desde la plaza fuerte compartían este último argumento, aunque sabían que para eso se necesitaba conseguir paso franco por terrenos de los rebeldes Huilliches.

De este modo Valdivia y Chiloé coincidían en el proyecto de **ocupación del territorio intermedio**. Sin embargo diferían en la manera de conseguirlo: los isleños planteaban la construcción de fuertes y usar la fuerza en caso de encontrar resistencia. En cambio los de la plaza eran de la idea de proceder por la vía pacífica.

La ocupación de este territorio fue un proyecto que siempre estuvo latente, pero no se podía ejecutar por falta de recursos y por la falta de acuerdos entre las jurisdicciones de Chile y Perú (Urbina, 2009).

Las reiteradas quejas por parte de Chiloé durante la primera mitad del siglo XVIII provocarían que durante la segunda mitad de siglo se promoviera la política de integración mediante los territorios intermedios, a través de los cuales se apuntaba a unir enclaves militares; un mecanismo de defensa y soberanía.

5.5. LA EXPANSIÓN VALDIVIANA

Desde Lima y también en Chile se intentaba fomentar la Independencia económica de Valdivia mediante la expansión de haciendas. Lo que permitiría establecer un comercio expedito con Concepción y con Chiloé

Es por eso que después de 1740 Valdivia inicia una expansión hacia el interior de su jurisdicción, teniendo como objetivos Fomentar la autarquía económica de la plaza, mejorar la situación económica de su población, y establecer relaciones hispano-indias a través de capitanes de amigos ⁽⁸⁾ y misioneros (Urbina, 2009).

Esta expansión se llevó a cabo mediante un proceso calculado en el que primó el método pacífico que tuvo como principales actores a los pobladores, autoridades y caciques. El interés de los primeros era colonizar las fértiles tierras de los llanos. Las autoridades, por su parte, se centraban en establecer comunicación con Chiloé mediante la reapertura del Camino Real, mientras que los caciques vieron en Valdivia el respaldo necesario en sus conflictos con otras parcialidades.

(8) El capitán de amigos fue un funcionario colonial chileno encargado de la mediación entre las autoridades españolas y el pueblo mapuche durante la Guerra de Arauco.

Desde Chiloé también existía la tendencia de expandirse hacia el interior de su jurisdicción, sin embargo, muy por el contrario a la idea Valdiviana, los chilotos eran de la idea de la penetración bélica

5.6. PROYECTOS DE OCUPACIÓN E INTEGRACIÓN REGIONAL

La fallida expedición de 1777 que partió desde Valdivia en busca de la ciudad de los Césares trajo como consecuencia el descubrimiento de Los Llanos y de las ruinas de la ciudad de Osorno (Berg y Cherubini, 2009). Más tarde en 1793 se celebra el Tratado del Río de la Canoas, acuerdo de paz en el cual los caciques cedieron los territorios entre el río Las Canoas y el Rahue.

De este modo Berg y Cherubini (2009) postulan que hay 3 hechos determinantes en el repoblamiento de la región:

1. Fomento de las Misiones:

A partir de 1777 se crean muchas misiones en un lapso no muy extenso de tiempo. Se trata de misiones franciscanas ubicadas entre Osorno y Valdivia. Más allá de su trasfondo religioso se caracterizaron por ser una herramienta de penetración territorial que le permitió a Valdivia poder expandirse hacia los terrenos cedidos por los caciques. Varias de estas misiones se transformaron en poblados que persisten hasta hoy en día.

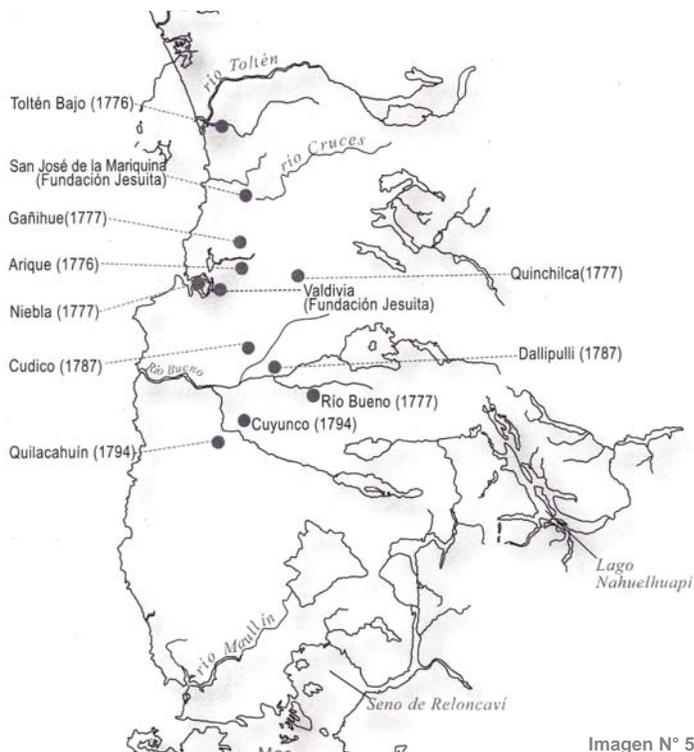


Imagen N° 54.

Imagen N° 54. Caracter y ocupación de las misiones Franciscanas entre Valdivia y Chiloé en el siglo XVIII. Debido a su ubicación en tierras llanas y fértiles destaca su intensidad de ocupación extensiva (con propósitos económicos). Fuente: Elaboración propia a partir de Michele Wilkomirsky en Urbina, 2009

Imagen N° 55. A diferencia de Valdivia las misiones franciscanas en Chiloé tienen un trasfondo meramente religioso, no siendo necesario fundar un fuerte que la proteja. Debido a la condición geográfica, los jesuitas implementaron La Misión Circular, que partía desde Castro y recorría asistiendo las iglesias ubicadas en las distintas islas del archipiélago. El plano muestra los poblados visitados por esta misión.

Fuente: Reelaboración a partir de INREAR, 2006

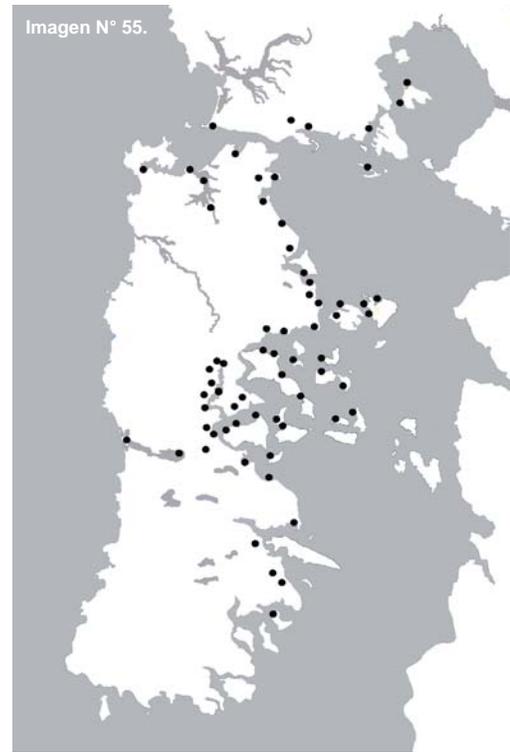


Imagen N° 55.

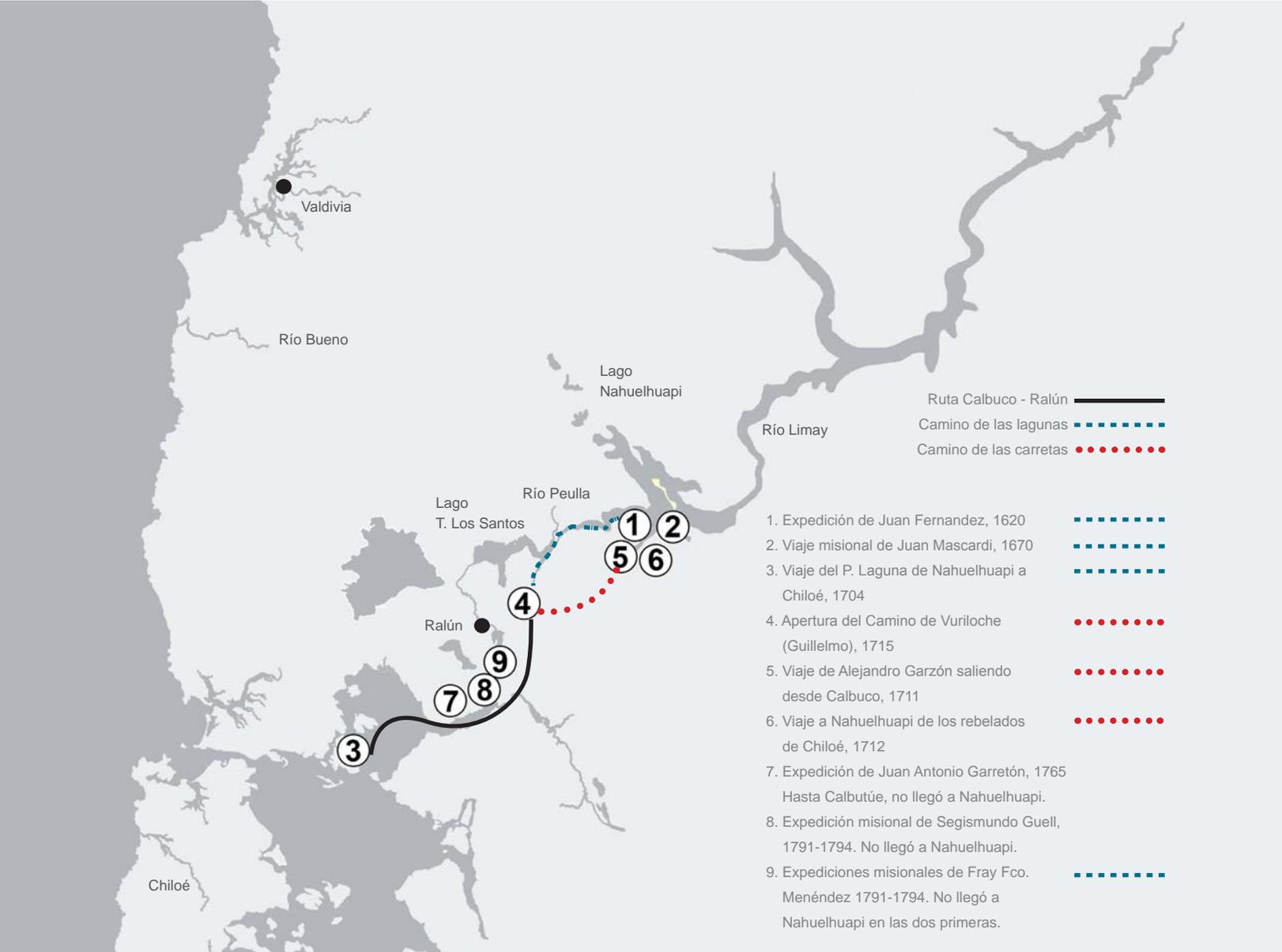


Imagen N° 56. Exploración del Lago Nahuelhuapi realizada desde Chiloé. Fuente: Urbina, 2008.



2. Apertura del Camino Real:

Cabe mencionar que la ruta ejecutada en aquel entonces no tiene relación con el actual trazado de la Ruta 5 que se abre paso por la depresión intermedia. El trazado del Camino Real se ubicaba al poniente de la actual carretera.

Este proyecto buscaba vincular de manera terrestre Valdivia y Chiloé, para poder sortear la riesgosa ruta marítima que había entre ellos y tratar de reactivar la situación económica.

Imagen N° 57. Imagen del trazado de la Ruta 5 (en color amarillo) con respecto al antiguo Camino Real (color rojo) entre Valdivia y Chiloé. Fuente: Elaboración propia a partir de Molina, 2000.



Imagen N° 58. Plano del Camino Real ejecutado en 1799 por el ingeniero Manuel Olaguer Feliú. Fuente: Berg y Cherubini, 2009.

Para ejecutar este proyecto habían dos posturas. Una era la que sostenía el Gobernador de Valdivia Mariano de Pusterla; quien quería comenzar a abrir senda desde Valdivia a Chiloé incorporando pacíficamente a los aborígenes que se encontraban a su paso. La otra opción era la del gobernador de Chiloé, Francisco Hurtado, quien tenía una postura totalmente contraria. Quería abrir la senda desde sus dominios hacia Valdivia sometiendo de manera violenta a los indígenas que encontrase a su paso.

Finalmente el gobierno apoya el plan de Pusterla, que a pesar de haber conseguido el objetivo de comunicar estas dos localidades, estaba muy errado en su concepción pacífica de los aborígenes, los que terminan levantándose y destruyendo estancias y misiones (Urbina, 2005).

En torno a este trazado entre Valdivia y Carelmapu específicamente, se inició la ocupación del territorio de la región, dando origen a un sistema de ciudades ubicadas a lo largo de este recorrido. Aún cuando algunos de estos poblados se fundaron durante la colonización alemana, su destino sigue relacionado a los campos ganaderos de la cordillera de la costa y por lo tanto al Camino Real.

3. La refundación de Osorno

En 1796 se refunda Osorno con el objetivo de poder explotar sus fértiles campos y poder obtener el excedente necesario para poder restaurar la economía. También fue muy importante la ubicación estratégica, ya que al encontrarse en la mitad del camino entre Valdivia y Chiloé permitía alcanzar de manera rápida ambas posiciones, con efectivos militares y con víveres

Según Ximena Urbina (2009) la repoblación de Osorno se inscribe dentro de la política fundacional del siglo XVIII, cuyo objetivo era reorganizar la administración del territorio y lograr concentrar mediante las villas, aquella población dispersa en la ruralidad, devolviendo el carácter civilizador que tenía el hecho de vivir en ciudad. Sin embargo destaca que el caso de Osorno es distinto al de las demás ciudades, pues no se trató de la fundación de una villa, sino de una ciudad desde sus cimientos, en el mismo sitio donde estaba la antigua.

5.7. LA VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO

La apertura del Camino Real sobrepasa la mera hazaña constructiva de ejecutar una calzada en medio de un territorio cuya hostilidad se forjaba desde las condiciones naturales (clima y bosques espesos) hasta lo complicado que resultaba mantener las relaciones con los aborígenes.

Su significado trasciende al carácter de conquista (Urbina, 2009), ya que no sólo permitió la conexión de dos localidades que habían vivido aisladas, sino que este hecho consolida la comunicación de todo el reino. Además la apertura de esta vía de comunicación permite **la consolidación de Osorno como cabezal del espacio intermedio**. Este espacio comenzaría a vertebrarse con la construcción de calzadas secundarias que logran consolidar una red caminera en la región, así como también con la aparición de una serie de poblados en torno al Camino Real.

CAPÍTULO

6

ESCENARIO DE LA COLONIZACIÓN ALEMANA





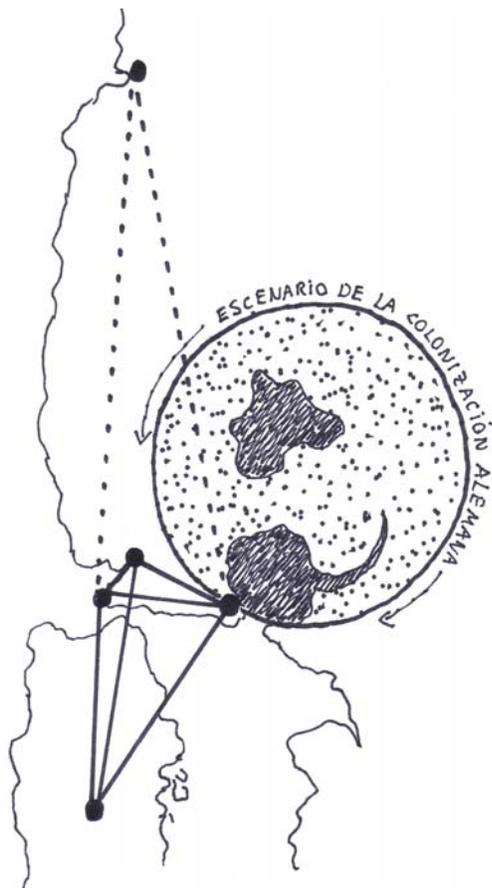


Imagen N° 59. Esquema que muestra la linealidad de las relaciones territoriales durante el periodo hispánico y cómo el territorio ocupado por los alemanes emerge como un intersticio no existente. Fuente: Elaboración propia.

6.1. LA EXPLORACIÓN DEL TERRITORIO FALTANTE

Como vimos en el capítulo anterior la ocupación urbana del sur de Chile se articulaba en torno al Camino Real que unía Valdivia con Carelmapu. El único poblado español emplazado fuera de esta ruta fue Calbuco. Éste era el centro de operaciones y sede de los madereros, quienes desde allí enviaban sus cuadrillas de trabajadores a los distintos sectores donde se llevaba a cabo la explotación del Alerce, siendo el astillero de Cayenel (también llamado Melipulli) el enclave productivo más importante (Berg y Cherubini, 2009). Pero a pesar de ello no se encontraba en él ningún signo de urbanidad o asentamiento hasta ese entonces. Esta era la única relación que se tenía con el Seno Reloncaví, mientras que del lago Llanquihue apenas se sabía de su existencia.

Como se abordó en el capítulo anterior, durante el periodo hispánico se realizaron diversas exploraciones en el territorio que tenían como fin principal la búsqueda de la ciudad de Los Césares, encontrar las ruinas de Osorno y abrir senda para la ejecución del Camino Real que vinculase Valdivia con Chiloé. El sector del Lago Llanquihue era un territorio inexplorado. Su presencia no era ni positiva ni negativa en relación a los asuntos de real importancia. De este modo el significado de su presencia en el escenario hispánico fue prácticamente nulo.

De este modo el periodo de la colonización Alemana se caracteriza, primero que todo, por la exploración de aquellas extensiones de la región que no habían sido consideradas por los españoles. En ese aspecto la llegada de numerosos naturalistas y hombres de ciencia, aporta un antecedente importante en todo este proceso (Minte, 2002), ya que a través de exploraciones y estudios se pudo completar el conocimiento de nuestro territorio, tanto nacional como local.

6.2. LA PROPUESTA INTERMODAL DE BERNARDO PHILIPPI

En 1841 el alemán Bernardo Philippi recorre las riberas del Lago Llanquihue y las planicies de Osorno elaborando un informe al gobierno que fue entregado al año siguiente, mediante el cual buscaba conseguir la autorización que le permitiese llevar a cabo su idea de colonizar esta zona. En dicho informe indicó la existencia de estos vastos territorios desocupados (principalmente en las inmediaciones de Osorno), respaldando sus observaciones con un levantamiento cartográfico, que detallaba de manera muy precisa el trazado del Camino Real y, lo más importante; adjunta un proyecto que sería de gran trascendencia en términos de integración territorial.

Dicho proyecto se basaba en la conexión de Osorno con el astillero de Cayenel (donde ahora se ubica Puerto Montt) mediante un camino que comunicara aquella ciudad con la ribera norte del Lago

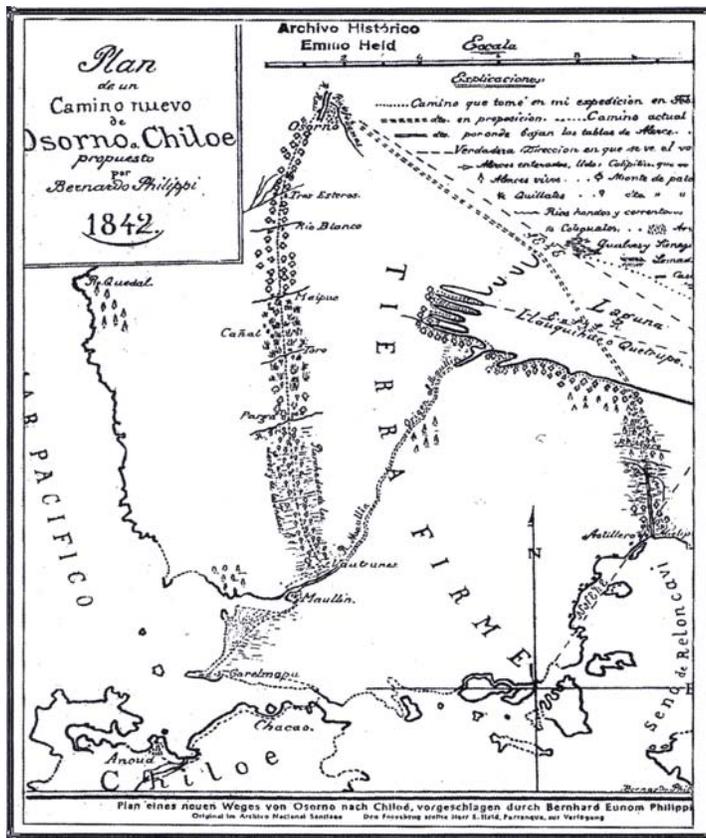


Imagen N° 60. Plano de Bernardo Philippi donde propone una ruta alternativa al Camino Real, pasando por el Lago Llanquihue para luego llegar al Seno Reloncaví. Fuente: A.A. V.V., 2002.

Llanquihue, desde donde haría una conexión lacustre con la ribera sur, para desde allí construir un camino por tierra hasta el astillero del Seno Reloncaví.

Concretamente Philippi elabora un plano en el cual no solamente evidencia la claridad con que levantó en tan poco tiempo un territorio del que no se tenía mucho conocimiento (Berg y Cherubini, 2009). En él plasmó la idea de establecer un sistema de conexiones; funcionalmente muy eficiente, pues reducía considerablemente la distancia a recorrer por tierra. Dadas las condiciones climáticas de la zona, un camino de tierra es sinónimo de camino de barro, cuya única solución para evitar el sobrepeso de los animales de carga era realizar un envaralado⁽⁹⁾. Solución que es bastante costosa debido al gasto de madera.

En términos de **significado** la importancia de esta propuesta está en que logra hacer aparecer una nueva arista al territorio. Se incorpora el lago Llanquihue (bien natural) como pieza fundamental en la prospección de las conexiones, sentando las primeras bases de un

(9) Camino hecho con troncos o palos atravesados sobre un terreno pantanoso o inundable.

sistema intermodal. Esto lo transformaría en el segundo proyecto de integración territorial más importante de la región, después del Camino Real. Además se pasa de la linealidad Norte-Sur del trazado del sistema hispano, a una triangulación del territorio, quizá un primer signo de reticulación. A partir de ésta no sólo se integran nuevas localidades, sino también nuevas posibilidades. Este proyecto es sin duda un primer signo de intermodalidad a nivel de macro escala.

Finalmente las exploraciones de Philippi lograron convencer al gobierno para realizar la colonización de la zona, lo que en términos jurídicos se tradujo en la promulgación de la Ley de Colonización dictada en 1845.

6.3. LA VISIÓN REPUBLICANA SOBRE LA COLONIZACIÓN

Debe señalar que la intención de colonizar el sur de Chile no es una idea que se haya gestado recién en este periodo. Tiene antecedentes que datan del año 1526, con una fallida concesión de terrenos a familias germanas otorgada por Carlos V. En los siglos XVII y XVIII encontramos jesuitas alemanes que exploraron gran parte del sur. Incluso después de la emancipación política de Chile se pensó en las ventajas que podría traer la inmigración extranjera, pero la idea no fructificó.

Sin embargo ahora, las motivaciones del Gobierno chileno para fomentar la inmigración y colonización alemana se fundaban en la necesidad de mejorar la situación económica del país *contribuyendo a solucionar problemas como la falta de mercados, las falencias de comunicación y conexión en el sur del país, y la insuficiencia en el conocimiento y manejo de nuevas técnicas de explotación rural y desarrollo industrial* (Minte, 2002), pero por sobre todo la urgente necesidad que tenía nuestro país, recién independizado, de ejercer soberanía sobre sus territorios australes, alejando el temor de caer en manos de otra nación.

Bajo estos preceptos la idea que los colonos fuesen de origen alemán se basaba en 2 razones fundamentales. Primero porque veían en los germanos un perfil colonizador aguerrido que sería capaz de enfrentar cualquier dificultad, considerando que para aquel entonces el escenario era completamente hostil. Se asumía también que su arraigo por la tierra no los haría abandonar el país una vez acumulado cierto capital. Y en segundo lugar el gobierno pensó en una colonización germana debido a la desunión en que se encontraban los Estado Alemanes en aquella época, lo que era favorable para Chile, ya que de haber sido en ese entonces Alemania un estado unido y poderoso, hubiese podido cobrar cuantiosas indemnizaciones en caso de haber reclamos por parte de los colonos. Antecedentes de este tipo de indemnizaciones se registraron en países como México, Argentina y Perú (Minte, 2002).

6.4. LA LEY DE COLONIZACIÓN DE 1845

La Ley de Colonización o también conocida bajo el nombre de Ley de Terrenos Baldíos firmada el 18 de Noviembre de 1845 bajo el gobierno de Manuel Bulnes fue aprobada en pocos días por el Congreso Nacional. A través de ella se autorizaba al gobierno para disponer de seis mil cuadras de terreno fiscal en cualquier parte del país con el fin de distribuir las en lotes de ocho cuadras por familia al norte del Bío Bío y de veinticinco cuadras al sur de dicho río. Esta ley fue sin duda un incentivo para el establecimiento de familias inmigrantes. De este modo por medio de una política estatal, se inaugura una nueva etapa en la ocupación del territorio.

6.5. LA IMPORTANCIA DE UN PUERTO PARA PEREZ ROSALES

Una vez promulgada la ley el gobierno nombra a Vicente Pérez Rosales como agente de colonización en Valdivia y envió a Bernardo Philippi a Alemania a promover la inmigración al sur de Chile.

Los primeros colonos llegaron en 1846 y ocuparon la Hacienda Bellavista, en Trumao, ubicada en el Camino Real (Berg y Cherubini, 2009). Pero el fundo no ofrecía las condiciones necesarias y elementales para la subsistencia, por lo que estas familias se reubicaron en Valdivia, Osorno y La Unión (en 1849). Sin embargo hubo muchas dificultades para seguir ubicando familias extranjeras en las inmediaciones de Valdivia, pues la cantidad de colonos empezaba a superar el número de habitantes que tenía la ciudad. Ante estas complicaciones Vicente Pérez Rosales, inició una serie de exploraciones, que teniendo como antecedente la propuesta de Bernardo Philippi; buscaban la mejor manera de llegar al Lago Llanquihue.

De este modo en 1851 recorre la ribera norte del Lago y asciende a la ladera del volcán Osorno, “desde donde pudo ver el seno Reloncaví, fortaleciendo la idea de colonizar las riberas del lago. El hecho que Pérez Rosales buscara el camino hacia el lago Llanquihue y no pretendiese ubicar a los colonos en torno al Camino Real, indica que no solo tenía conocimiento del proyecto de Philippi, sino que además, tenía plena noción de la importancia estratégica, tanto actual como futura, de las comunicaciones terrestres y marítimas para el desarrollo de la región y el país. Es por esto que además propone la idea de “fundar” un puerto en el Seno Reloncaví que permitiese el intercambio con el exterior.

Cabe recordar que hasta ese momento el principal sistema de comunicaciones del país, se estructuraba con un sistema de ciudades-puerto que permitían la comunicación del interior de las regiones con el resto del país y en donde el tráfico marítimo jugaba un papel protagónico, en cuanto a la integración de toda la nación (Berg y Cherubini, 2009).

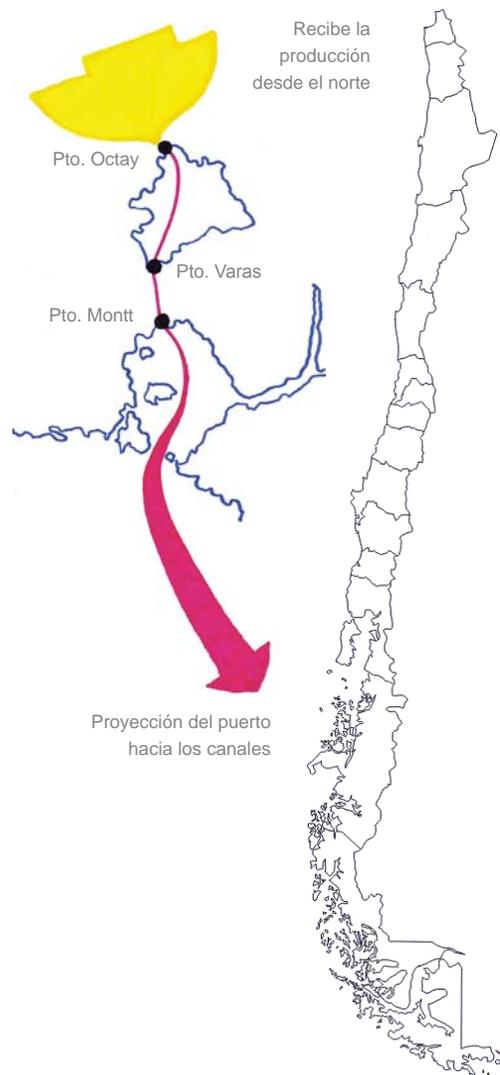


Imagen N° 61. La importancia de la propuesta de Vicente Pérez Rosales radica en haber recogido las ideas de Philippi y haber vislumbrado la importancia de un puerto para el territorio chileno de los canales, sabiendo que la comunicación en aquel entonces era por vía marítima. Fuente: Elaboración propia

6.6. LA REPARTICIÓN DE TIERRAS Y EL DISTINGO CON LA COLONIZACIÓN ESPAÑOLA

A medida que los colonos seguían llegando, se les ubicaba y se les asignaba un terreno para ser trabajado. Se repartieron 3 clases de parcelas (o hijuelas). En primer lugar se encuentran las que fueron entregadas a los inmigrantes que llegaron entre los años 1852 y 1856, y corresponden a parcelas de 100 cuadras según la antigua medida de superficie, cuya crujía es de 625 m de frente por 3.500 m de profundidad. Un segundo tipo de parcelas es asignada a quienes emigraron después de 1856, las que tenían la mitad de la superficie, es decir 50 cuadras, conservaban los mismos 3.500 m de profundidad, pero el frente se reducía a la mitad. Y la tercera clase de parcelas son las que tienen 100 hectáreas, con una crujía de 500 m de ancho y 2.000 m de profundidad (Carta de Julius Held, A.A. V.V., 2002).

Esta disminución en la superficie de las parcelas se puede explicar con el gráfico de la imagen 56, donde se aprecia que 1856 fue el año en que llegaron más inmigrantes, siendo lógico que ante esta demanda hubiera que tomar medidas al respecto.

Para que el colono pudiera adquirir título de propietario debía convertir dos cuadras en tierra laborable y además construir una casa (Carta de Julius Held, A.A. V.V., 2002). Este hecho constituye una de las principales diferencias con la colonización española. Las dimensiones de los terrenos asignados a los alemanes son muy inferiores en comparación a los grandes y extensos territorios entregados a los españoles. En el caso hispano los extensos terrenos fomentaron los grandes capitales, mientras que las “acotadas” hijuelas a orillas del Lago Llanquihue fomentaron el desarrollo de la pequeña y mediana industria.

Además cabe rescatar que ante el desconocimiento del territorio en los tiempos de las expediciones españolas, los argumentos persuasivos para formar parte de esta empresa oscilaban entre la gallardía del explorador y las riquezas del oro que podrían encontrar en las tierras prometidas. Y quienes formaban parte de esas empresas eran maleantes y forajidos. Los alemanes en cambio, tuvieron información fidedigna sobre el territorio que ocuparían y muy distinto a la empresa española, quienes llegaron no eran forajidos sino familias. Además según el catastro elaborado por Emilio Held (1970) se destacaba la gran diversidad de oficios entre las diversas familias que arribaron.

Según este catastro, gran parte de los colonos llegados al sur eran agricultores, cerca de un tercio tenían oficios relacionados con la agricultura. Frente a estos datos Berg y Cherubini (2009) concluyen que la colonización fue realizada principalmente por agricultores, quienes privilegiaron la vida rural por sobre aquella urbana.

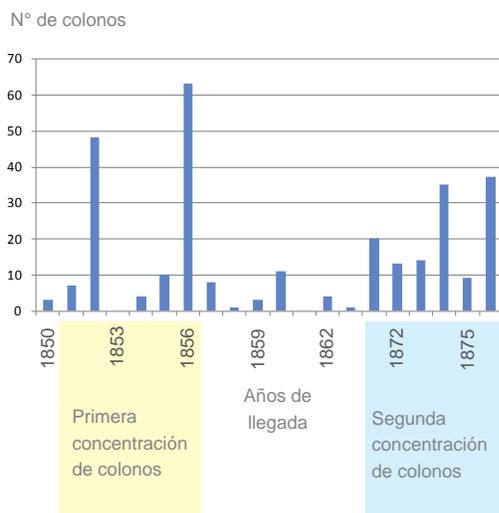


Imagen N° 62. Flujo migratorio de los colonos alemanes.
Fuente: Reelaborado por autor a partir de Minte, 2002.

Imagen N° 63. Plano de la distribución y ocupación de chacras por año. Fuente: Reelaboración y digitalización propia a partir de esquemas de Emilio Held publicado en A.A. V.V., 2002.

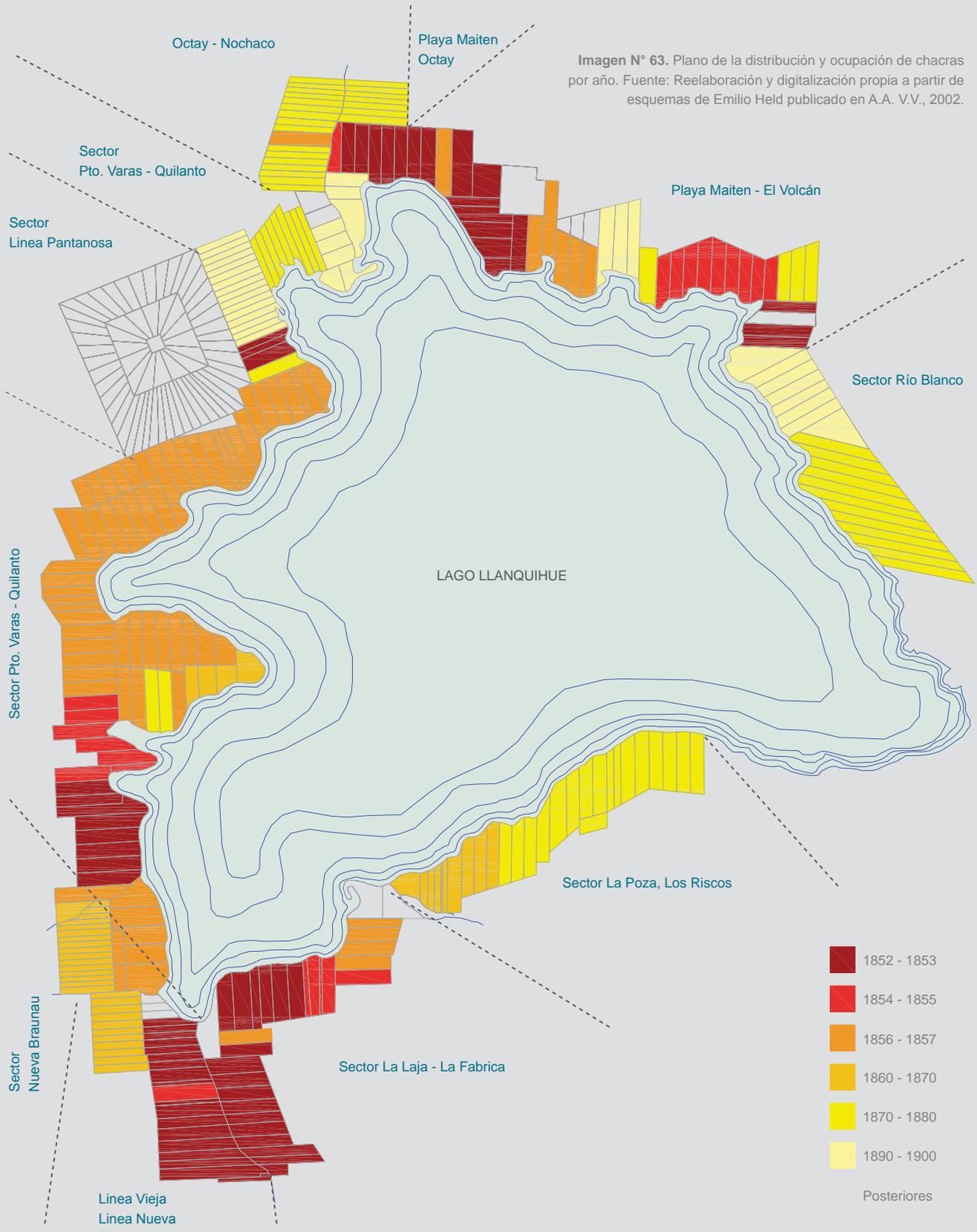




Imagen N° 64. Croquis desde Puerto Varas. La monumentalidad del lago y los volcanes se extiende hasta el cielo de nubes cambiantes y por lo tanto de espacio cambiante. Esta extensión hoy en día tiene el significado de bienes naturales de conservación, sin embargo en el periodo de la colonización alemana esta extensión cobró su significancia en la posibilidad de tener un vacío en un territorio boscoso y hostil y desde él tener un paso garantizado. Fuente: Elaboración propia.

6.7. LAS PRIMERAS CONCENTRACIONES URBANAS NACEN PRODUCTO DE LA NAVEGACIÓN

Una vez establecidos los colonos comenzaron a trabajar la tierra logrando transformar lentamente un territorio hostil en fértiles áreas productivas, las que muy pronto comenzaron a necesitar de los servicios necesarios para establecer vínculos comerciales.

Esta demanda de servicios sumada al objetivo de ubicarse en la ribera de lago explica el auge y la importancia que comenzó a cobrar la navegación en el lago, tanto así que se llegaron a construir más de 40 muelles (Berg y Cherubini, 2009), algunos de los cuales fueron dotados de bodegas y rieles, para facilitar el transporte de carga ⁽¹⁰⁾.

En las proximidades de los muelles se instalaron algunos molinos junto a otras pequeñas industrias que en su conjunto comenzaron a establecer una relación de sistema de servicios en los que para entonces eran los principales nodos de articulación de este “territorio inventado”. Y naturalmente a partir de estos servicios comienza a aparecer la centralidad y la concentración en una extensión cuya vertebración fue pensada sin ciudades (excepto el Puerto de la colonia ubicado en el astillero de Melipulli). Fue entonces a partir de los muelles y los molinos que comenzó la formación espontánea de lo que serían los futuros poblados del escenario de la colonización alemana.

En 1852 llegan los primeros colonos a Puerto Octay, ubicado en la ribera norte del lago Llanquihue; punto estratégico en la dinámica económica y en la intermodalidad proyectada. Este sería un centro receptor de toda la producción que llegaba desde el sector norte (las haciendas ubicadas en las llanuras de Osorno).



Imagen N° 65. Esquema de la triangulación de los 3 puertos de la colonia. Fuente: Elaboración propia

(10) La mayoría desapareció junto con la navegación a partir del año 1954.



Para este efecto el gobierno se encargó de la construcción del muelle y del albergue fiscal para los recién llegados. A estas instalaciones se agrega un almacén y un molino construido por el alemán Cristián Ochs, consolidando la centralidad e importancia de Puerto Octay no sólo por ser el punto de transbordo a la otra ribera, sino porque su concentración de servicios, termino por dar origen a uno de los poblados más importantes de lago, y por ende de la colonia.

Imagen N° 66. Imagen de Puerto Montt, firmada por Vicente Pérez Rosales y atribuida al pintor Alexandre Simon. En el dibujo se aprecia lo abrupto del escenario producto del espesor del bosque.
Fuente: Berg y Cherubini, 2009.

Un proceso similar es el que ocurrió con Puerto Varas en 1853. No se pensó como ciudad, sin embargo por su rol estratégico terminó concentrando diversos servicios que por su parte comenzaron a conglomerar un gran número de población. A diferencia de Puerto Octay, lograría consolidarse como ciudad gracias a su cercanía con Puerto Montt y con la red caminera de escala regional y nacional.

A finales del año 1852 llegaron colonos al astillero de Melipulli, y con fecha 12 de Febrero de 1853 se funda Puerto Montt, cabecera de la colonización, y única ciudad erigida en el territorio para dicho efecto por voluntad del gobierno. Con esta fundación toma cuerpo definitivamente el proyecto iniciado por Bernardo Philippi y complementado con la idea de Pérez Rosales sobre la trascendencia de fundar un puerto.

De esto modo Pto. Montt, Pto. Varas y Pto. Octay se transformarían en los 3 principales centros comerciales de este periodo.

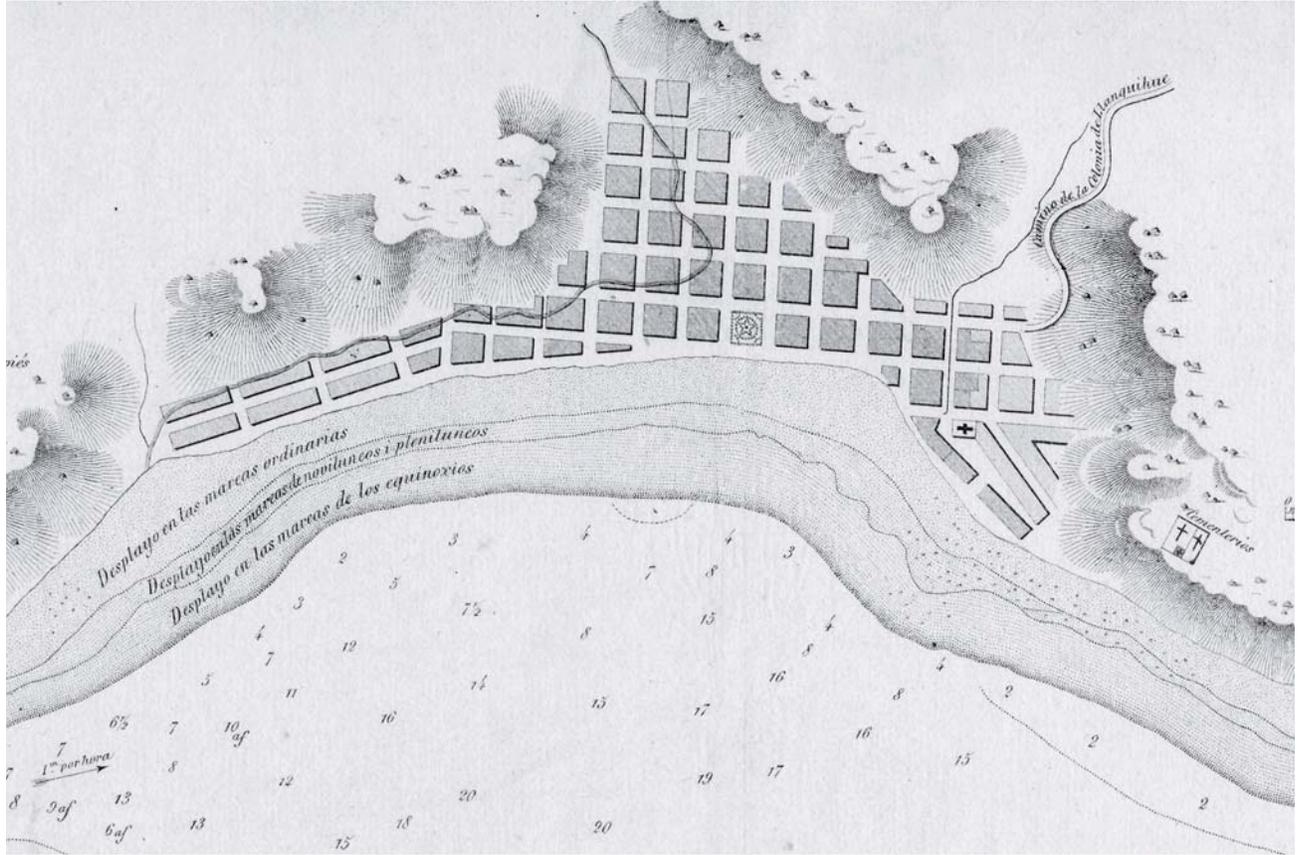


Imagen N° 67. Plano de Puerto Montt (fragmento) del año 1859 en el cual no se muestra una ubicación del puerto, pues en ese entonces todo el frente y la ciudad tenía una función portuaria.
Fuente: www.memoriachilena.cl

6.8. LA INDUSTRIA ARTICULA EL TERRITORIO RESTANTE

El dinamismo de las ciudades de la colonización fue producto de la riqueza y la fertilidad de sus tierras, las que también dieron lugar a un sinnúmero de pequeñas industrias artesanales que ofrecían una gran variedad de productos transables en el mercado. Es por eso que la industria inyectó a la región el impulso que el Camino Real no le pudo dar, debido a que su desarrollo pasó por la época de emancipación y reorganización del país (Berg y Cherubini, 2009). No obstante el Camino Real no prosperó sólo porque apareció en una época de reorganización, sino porque la opción de incorporar el lago como sistema de comunicación era mucho más eficiente. Minimizaba las complicaciones que significaban tanto la construcción, tránsito y mantenimiento de un camino envaralado. Si el trazado del Camino Real hubiese contado con la misma eficiencia, quizás la colonización hubiese seguido esa senda.

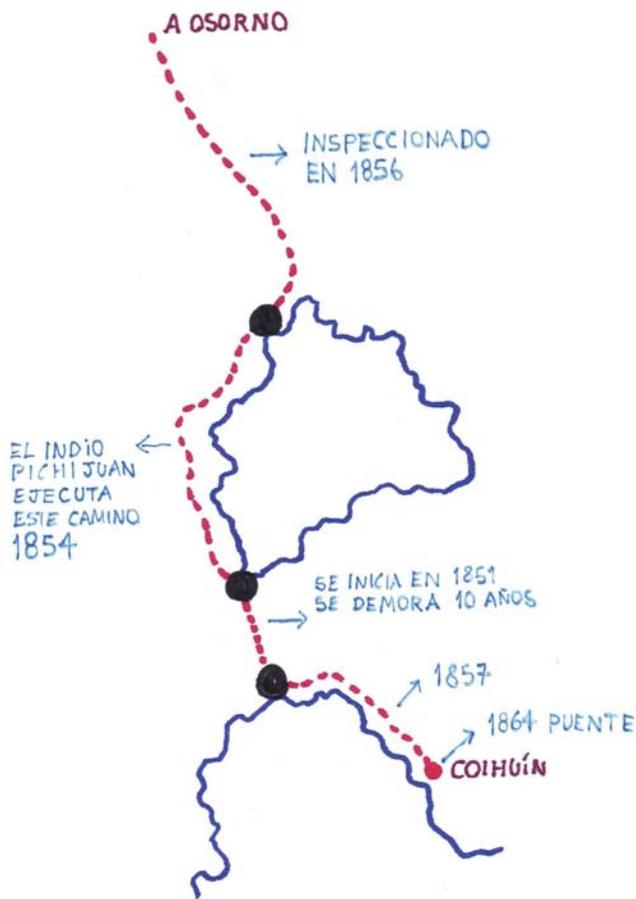


Imagen N° 68. Esquema de los caminos y sus fechas de ejecución. Fuente: Elaboración propia.

En este naciente territorio, Puerto Octay recibía la producción de la Hacienda Ñuble-Rupanco, que movilizaba más de 50 carretas diarias. Luego desde este puerto se embarcaba la mercadería en vapores hasta la ribera sur (Puerto Varas), desde donde empresas de carretas transportaban dicha carga hasta Puerto Montt (Berg y Cherubini, 2009).

Cómo consecuencia lógica las conexiones por tierra comenzaron a extenderse y a mejorar sus condiciones, lo que trajo como consecuencia que a fines de este periodo se diera comienzo a la ocupación transversal del territorio, conectando el área con sistemas de caminos desde el oriente hacia el poniente, dando inicio a la conexión entre el Camino Real y el Lago Llanquihue a la vez que se comenzaron a ocupar sectores más alejados, entre ellos el estuario Reloncaví (Held, 1988).

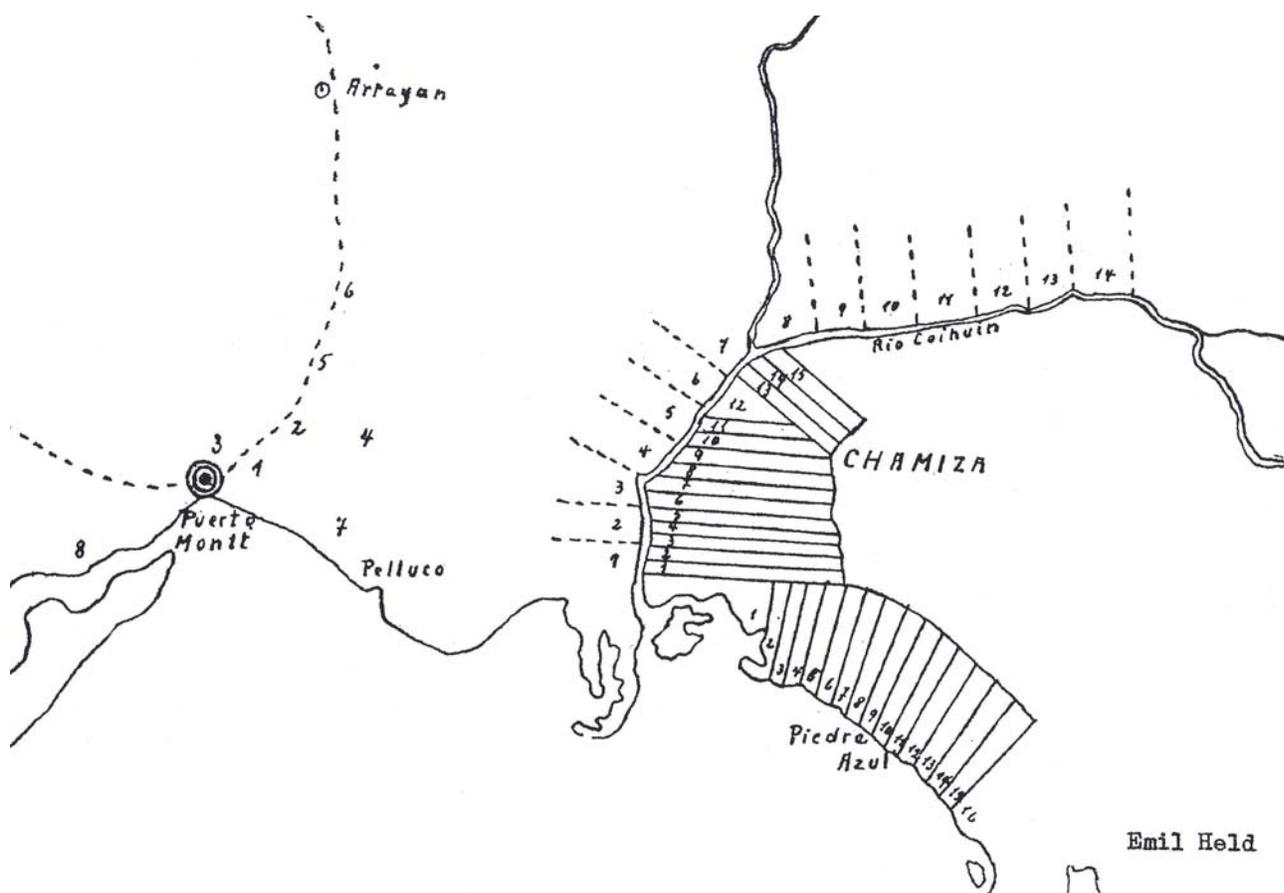


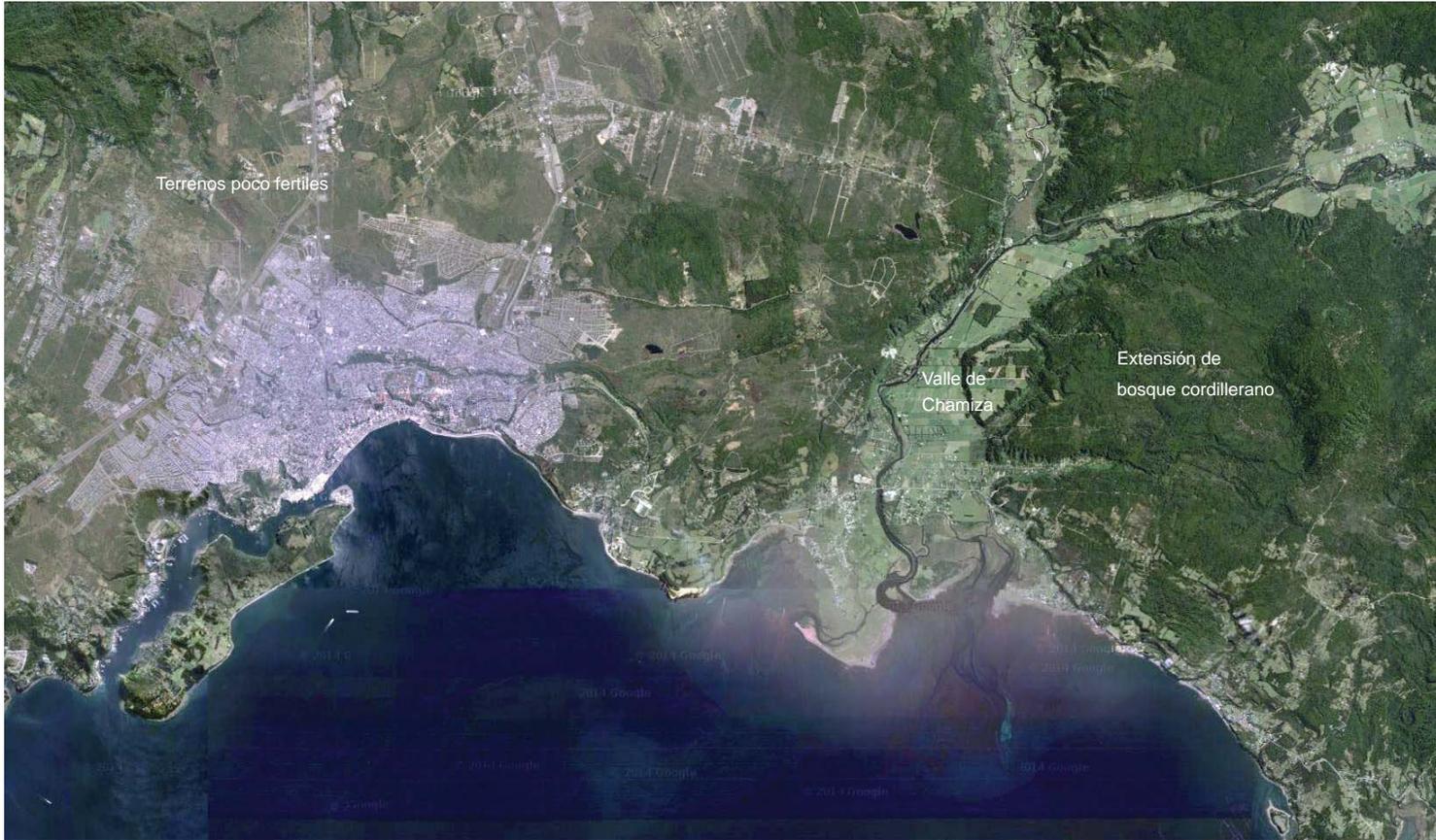
Imagen N° 69. Plano de Emilio Held donde muestra la distribución de chacras en Melipulli (Puerto Montt). El número es muy reducido y la mayor concentración se encuentra en el valle de Chamiza. Fuente: A.A. V.V., 2002

6.9. LA IMPORTANCIA MARÍTIMA DE PTO. MONTT EN LA ECONOMÍA DE LA COLONIA

El grupo de inmigrantes instalados en Pto. Montt fue menor a los del lago Llanquihue, debido a la poca fertilidad de sus tierras, lo que obligó a que la mayoría se reinstalase un par de kilómetros hacia el oriente en el sector de Chamiza, lugar que se transformaría en la despensa de Pto. Montt, siendo el encargado de abastecer de productos frescos al puerto.

Es importante resaltar este aspecto, ya que su auge como ciudad se deberá ... "al flujo de mercancías, tanto de entrada como salida, siendo el único punto de contacto con el exterior. La ciudad se consolidó en el tiempo como una ciudad de servicios, tal como fue pensado al nombrarla cabecera de la colonización "... (Berg y Cherubini, 2009).

Su importancia se incrementó cada vez más, volviéndose una pieza primordial de la interconexión y el reticulado de este territorio. Prueba de ello es que en 1858 el Gobierno decide contratar un vapor para



que mensualmente hiciese el recorrido de Valparaíso a Puerto Montt. Más tarde ese contrato pasaría a la Compañía Inglesa del Pacífico (1862) manteniendo la misma ruta. De este modo Puerto Montt comienza a adquirir una escala portuaria, cuya relación no sólo estaba vinculada al norte del país, sino que paulatinamente comenzó a fortalecer los lazos comerciales con un alicaido Chiloé, cuyo comercio declinó luego de la independencia.

Innumerables embarcaciones provenientes de la isla grande pudieron intercambiar sus productos en Puerto Montt, lo que significó que la colonia se transformara en el sustituto natural del comercio que en algún momento Chiloé mantuvo con Lima ⁽¹¹⁾.

Es así como ... *“Puerto Montt se consolidó como una ciudad abierta hacia el exterior, receptora y encauzadora de todo lo que sucedía en un vasto territorio interior que abarcaba hasta Osorno por el norte y hasta el Lago Nahuelhuapi por el oriente”*... (Argentina) (Berg y Cherubini, 2009).

Imagen N° 70. La imagen muestra el contraste de suelos de las inmediaciones de Puerto Montt (terrenos de poca fertilidad) y la fértil extensión del valle de Chamiza enmarcado por espesos bosques cordilleranos. Fuente: Google Maps.

(11) Antes de su anexión a la República de Chile.

6.10. EL CAMBIO DEL PERFIL ECONÓMICO CONSOLIDA LA OCUPACIÓN

Como ya se mencionó en páginas anteriores, los colonos se encontraron con una tierra muy fértil, pero en condiciones muy hostiles. Todo era bosque espeso, el que debieron talar y quemar para dar espacio a terrenos aptos cultivo o pastoreo. Por eso uno de los primeros productos comercializados hacia el exterior, fue la madera, que se vendía en grandes cantidades, debido al enorme excedente producto de la tala (ver imágenes N° 71 y 72).

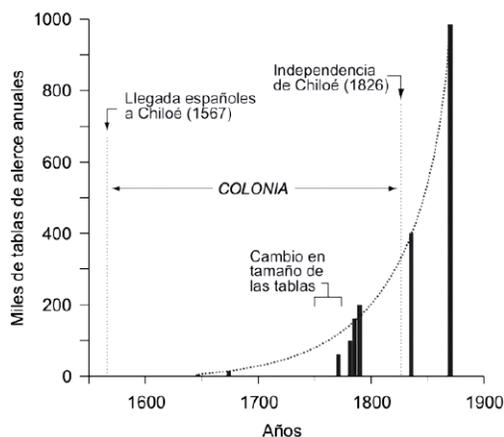


Imagen N° 71. Gráfico que muestra el aumento de la producción de tablas de Alerce en el área de estudio. Fuente: Torrejón et.al, 2011.

Con el transcurso del tiempo el mejoramiento y la expansión de la red de caminos permitió un mejor conocimiento de las capacidades del territorio, lo que permitió pasar de una economía semi cerrada a una economía abierta.

La primera se basó en la auto subsistencia, con una producción restringida por la capacidad del mercado local, exceptuando algunos contactos con el exterior realizados a través de Pto. Montt. Y la economía abierta se caracterizó por optimizar los recursos regionales y mantener un gran volumen de intercambio con el resto del país y el extranjero. Más allá de los evidentes beneficios económicos, este cambio incentivó el crecimiento de la zona, contribuyendo al inicio de la **especialización regional**, basada en las características naturales de las diferentes zonas geográficas de la región.

...“Esta apertura al mercado nacional e internacional trajo como consecuencia la disminución de la industria artesanal y la desaparición paulatina de los oficios tradicionales de una cultura fuertemente arraigada en los caracteres agrícolas”... (Berg y Cherubini, 2009), sin embargo los poblados comenzaron a mejorar la calidad de sus servicios, lo que les permitió consolidar sus estructuras urbanas transformándose en incipientes ciudades.

El enorme dinamismo económico alcanzado por la región motivó la apertura de importantes tiendas de importación, las que aprovechaban los viajes de retorno de navíos que llevaban la producción de la región a Europa. Así se importaron las primeras maquinarias que permitieron la mecanización de la agricultura, marcando el inicio de la industrialización de este rubro en toda la región. Así se consolida definitivamente no sólo la identidad productiva de la región, sino también su identidad social y cultural. Prueba de esto es la formación de la Sociedad Agrícola y Ganadera de Osorno en 1917, la Cooperativa Agrícola Frutillar Alto Ltda. en 1934 y la Cooperativa Agrícola y Lechera de Osorno Ltda. en 1942.

Por último el gran desarrollo agrícola e industrial que logró la zona, motivó la formación de los Bancos Llanquihue en 1897 y Osorno y La Unión en 1910, teniendo como meta el desarrollo y progreso del sur.

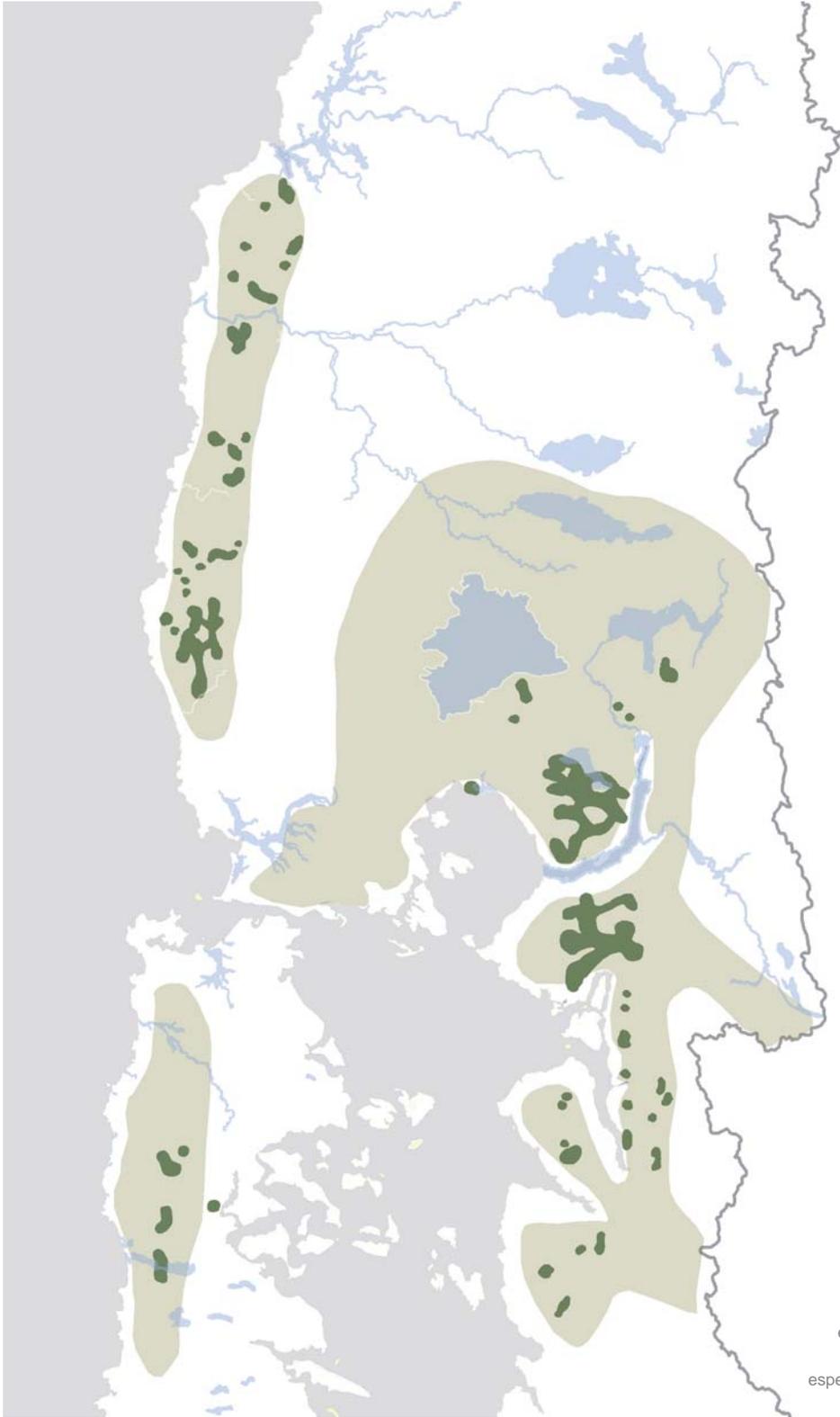


Imagen N° 72. En color cafe se muestra el estado del bosque de alerce en el siglo XIX y en verde se grafica la presencia de esta especie en el año 1992. Fuente: Reelaboración a partir de Berg y Cherubini, 2009.

6.11. LA RELACIÓN TRASANDINA

La estructura geográfica de la zona y del país provocó que en un comienzo se diera un cierto grado de aislamiento del territorio con respecto al panorama nacional, llegando a decir que ... “*se había formado un país dentro del país*”... (Berg y Cherubini, 2009).

Un reflejo de esta situación fue la fuerte relación económica que se estableció con Argentina, en desmedro del territorio nacional, cuyo punto culmine fue la formación de la Sociedad Comercial Agrícola y Ganadera Chile Argentina en 1904, cuyo principal soporte era la ruta hacia el Lago Nahuelhuapi (Argentina). Se logró establecer un corredor comercial que tenía a Puerto Montt como puerto cabecera no sólo de la región, sino también de las proximidades trasandinas. Esta fuerte relación fue la que dio origen a la ciudad de Bariloche, asentada en las riberas del lago Nahuelhuapi.

Finalmente luego de 1934 este flujo comercial decae considerablemente a partir de la construcción del ferrocarril que unió esta ciudad con Buenos Aires.

6.12. LAS DOS CARAS DEL FERROCARRIL

Un hecho trascendental para el desarrollo de Puerto Montt y la zona de colonización en general sucedió cuando se completaron las líneas de ferrocarril. Éste logró sobreponerse a la estructura de comunicaciones existentes basada en el transporte marítimo ⁽¹²⁾. De esta manera la región se integró a la estructura productiva del país y se dejó atrás el dicho de “*un país dentro del país*”.

En 1936 se inauguró el Ramal de Corte Alto hacia Los Muermos. Este ramal debía llegar hasta la ribera norte del Río Maullín, donde se tenía proyectado un puerto para poder llegar hasta Chiloé. Sin embargo esto no se concretó completamente y el ramal llegó sólo hasta Los Muermos (Berg y Cherubini, 2009), poblado que tuvo su origen debido al ferrocarril y que permitió el acceso a una vasta zona agrícola ubicada principalmente en la parte oriente de la cordillera de la costa.

Muy por el contrario a lo ocurrido en otras zonas del país, donde el ferrocarril potenció ciertos poblados. En la zona de la colonización alemana, éste terminó por debilitar las ciudades-puerto del Lago Llanquihue, pues concentraba el transporte por el interior del país y además ofrecía una mayor facilidad en la conducción de la carga.

(12) El ferrocarril llega a Puerto Montt en 1912.



Imagen N° 73. En 1913 el ferrocarril en el área de estudio llegaba hasta Puerto Montt y los caminos (de tierra) eran principalmente dos; el de Osorno a Pto. Octay y el de Osorno a la Pasada (color rojo). El ramal de Corte Alto a Los Muermos se inaugura en 1936 (color verde). Fuente: Reelaboración propia a partir de Camus, 1997 y Berg y Cherubini, 2009.

6.13. LA RED URBANA: ESTRUCTURACIÓN DEPENDIENTE DE LOS DOS PROCESOS DE OCUPACIÓN

Luego de 1875 se interrumpe la inmigración alemana y el proyecto de colonización ya se reconoce como un proceso consolidado que comenzó a generar excedentes, no sólo en plano productivo, sino también en términos demográficos. De este modo el lago Llanquihue ya no es capaz de acoger a las nuevas generaciones de los colonos. Como consecuencia de esto se da inicio a la ocupación de los territorios de la cordillera de la costa, fundando algunos poblados que se ubican en función del Camino Real, teniendo un propósito asociado netamente a la productividad de la zona. Esta es una de las razones de por qué estos centros urbanos no prosperaron como tales, experimentando un notorio estancamiento. En ellos se puede observar la ciudad histórica, tal cual fue en su época de apogeo.

Paradójicamente el mejoramiento de los sistemas de comunicación terrestre y la proliferación del uso del automóvil ha disminuido su capacidad de ser centros que entreguen servicios a la población. Potenciando aún mas aquellos centros urbanos con jerarquía regional. Pero pese a todo no son poblados que tiendan a desaparecer, pues cumplen un rol silenciosamente importante para la población rural.

Es posible concluir que el proceso de consolidación en torno al Camino Real, fue dependiente del proceso de colonización alemana, pero no en una relación bilateral, ya que en su momento y por razones técnicas (ver página 79) el Camino Real no era una alternativa eficiente en pos de establecer una buena dinámica económica. Sin embargo para cuando fue necesario expandir la ocupación de las nuevas generaciones, la estructura de funcionamiento ya se encontraba consolidada, y el Camino Real se presento como una buena opción de asentamiento en un territorio, a esas alturas, explorado y estructurado.

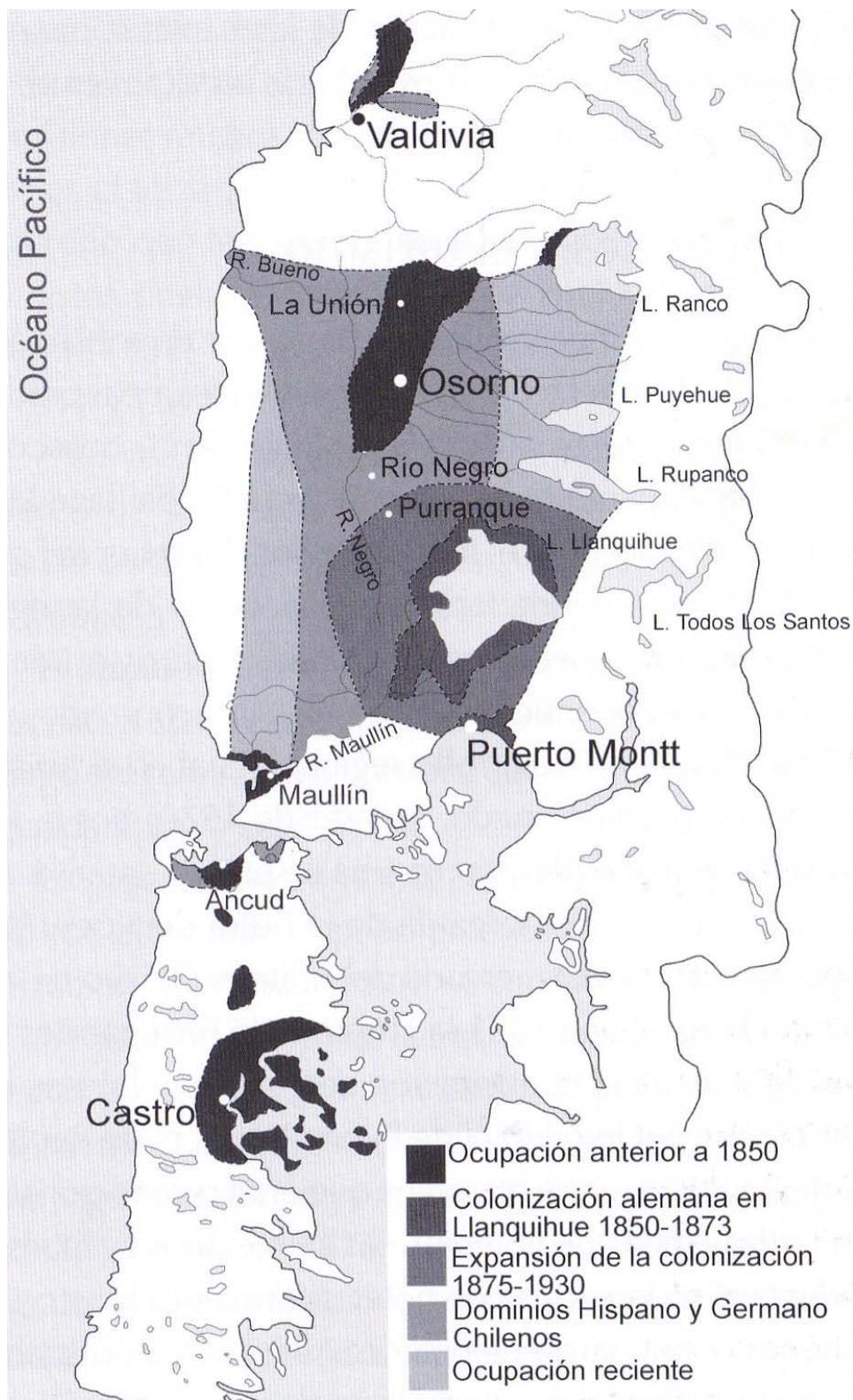


Imagen N° 74. Síntesis de las etapas de ocupación y expansión en el territorio de la colonización alemana y sus proximidades.
Fuente: Berg y Cherubini, 2009.

CAPÍTULO

7

ESCENARIO DEL INCIPIENTE SISTEMA METROPOLITANO





7.1. PUERTO MONTT METROPOLITANO



Imagen N° 75. Esquema que muestra los 3 sub sistemas regionales. Fuente: Berg y Cherubini, 2009.

A lo largo de esta tesis se ha ido viendo un proceso de transformación territorial que conforma un marco o soporte al área que ocupa el incipiente territorio de la metropolización. A través de los distintos escenarios se ha mostrado como los aspectos políticos y económicos se entrelazan con la ciudad. Siendo en algunos periodos unos más preponderantes que otros en la apertura de nuevas dinámicas y posibilidades.

Hablar de Puerto Montt Metropolitano es hablar de una síntesis de procesos asociados a aspectos políticos, económicos y de ciudad, a la par de un proceso de transformación que en términos de escala y significado no es lineal. Esto ha quedado demostrado en los capítulos del escenario español y el de la colonización alemana. En el primero el territorio del lago Llanquihue no había sido descubierto y posteriormente sería pieza fundamental en la concepción de intermodalidad a través de la cual éste se insertaría en el sistema de comunicaciones marítimas del país. Dicha inserción se garantizaba con la fundación de un puerto a través del cual saldría la producción regional.

Ahora bien, la región como concepto cualitativo por sobre lo administrativo, se refiere en este caso a aspectos económicos que están directamente ligados al escenario natural y a sus posibilidades (ver imágenes N° 37 y 38). En torno a ellas se han generado una serie de dinámicas, lo que ha llevado a tener que tomar decisiones políticas que tienen que ver con la gobernanza de un territorio en constante proceso de cambio.

Hechos como la refundación de Osorno, la colonización alemana a orillas del lago Llanquihue y la fundación de Puerto Montt comienzan a reticular la región en pos de una especialización de las funciones que logran armar un sistema regional. En un momento este sistema tenía como centro principal la ciudad de Valdivia (herencia evidente de la etapa española) y como sub centros se encontraba Puerto Montt y Osorno. Sin embargo la actividad económica permitió que funcionaran de forma autónoma transformando estas dos últimas ciudades en cabeceras provinciales.

Luego de 1939 se comienza a dar un fenómeno urbano cuyo incremento está vinculado a la creación de la CORFO ⁽¹³⁾ que tuvo como objetivo fomentar el desarrollo de las actividades económicas nacionales.

Esto tendría como expresión en el territorio el establecimiento de industrias, lo que incentivará la expansión urbana. La ciudad era el lugar que concentraba las fuentes de trabajo, más aun si se trata de una ciudad de dinámica portuaria como lo era Puerto Montt en aquel entonces.

(13) Corporación de Fomento



Imagen N° 76. Escenario de la metropolización. En blanco la mancha urbana y en Rojo los Límites Urbanos de Pto. Montt y Pto. Varas. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen satelital Google Earth.

Sin embargo el escenario territorial de los 3 sub sistemas mencionados cambió radicalmente con la Ley de Regionalización en 1979. Puerto Montt es designada como capital regional, lo que le proporciona una jerarquía administrativa de alto rango en el sistema territorial que la contiene, concentrando funciones de diversos tipos. Además, por su localización y por su condición portuaria orienta sus actividades al intercambio con la nueva expansión en la antigua región de los canales.

Este hecho desestabiliza la estructura tricefálica compuesta por Valdivia, Osorno y Puerto Montt, donde esta última pasa a ocupar el primer lugar de la jerarquía, quedando Osorno en la segunda posición y relegando a Valdivia al tercer lugar, luego de haber sido la ciudad de mayor rango durante casi todo el siglo XX (Rovira, 2007). Este desequilibrio se instauró y se mantuvo a tal punto que en Octubre de 2007 surge la Región de los Ríos (a partir de la segregación de la Provincia de Valdivia de la Región de los Lagos), asumiendo Valdivia el asiento regional de esta nueva unidad territorial.



Imagen N° 77. Vista aérea de Alerce hacia el sector norte.
Fuente: <http://www.puertomonttonline.cl/>

$$\text{Puerto Montt Metropolitano} = [a]^b [c]$$

Factores:

a = capital regional
b = salmonicultura
c = satélite Alerce.

Imagen N° 78. Ecuación que explica la condición metropolitana de Puerto Montt como la potencia de 3 factores. Fuente: Elaboración propia.

De este modo Puerto Montt pasó de ser una ciudad expulsora a una ciudad emergente de inmigración neta (ver página 44 del marco teórico). La política económica de fomento contribuyó a sentar las bases de esto, pero sin duda el argumento más contundente es su papel protagónico en la industria salmonera del país, que se inicia en la década de 1980 logrando posicionar a Chile como el segundo proveedor mundial de dicho producto.

Los principales motivos de este exponencial desarrollo se deben a las condiciones medio ambientales e hidrográficas presentes en la zona y al recurso humano disponible; una mano de obra no calificada pero familiarizada con la actividad pesquera de la zona (Montero, 2004).

Pese a que las faenas se realizan en los mares interiores de Puerto Montt y Chiloé e incluso en el lago Llanquihue como indica la imagen N° 79, las principales transformaciones se pueden apreciar en la ciudad de Puerto Montt, debido a que el aumento en esta actividad ha traído como consecuencia una notable **concentración de servicios** constituyéndolo en un **nodo articulador** del rubro salmonicultor.

Esta concentración no sólo se refleja en dotación de servicios, sino en un aumento demográfico considerable que llevó a que en 1998 el Ministerio de Vivienda y Urbanismo invirtiera en el desarrollo de Alerce como ciudad satélite, aprobando la modificación de los planes reguladores de Puerto Montt y Puerto Varas el año 2002.

Según datos expuestos por Berg y Cherubini (2009) Alerce pasó de ser un poblado que no superaba los 3.000 habitantes a una localidad de más de 20.000, el año 2005.

De este modo el Puerto Montt Metropolitano es producto de la relación exponencial de tres factores: en primer lugar ser capital regional (por su ubicación geográfica estratégica), segundo; gozar de un escenario propicio para instalar una actividad económica como la producción de salmón, que posiciona a la ciudad en una red internacional y por último; haber potenciado una ciudad satélite, que además de insertar a Puerto Montt en discusiones urbanas de índole tema-país, acarrió pronto problemas que revelaron una dimensión no evidente en el desarrollo futuro de la ciudad. Discutir en las posibles soluciones ha logrado posicionar la problemática en un ámbito metropolitano y se busca ampliar la extensión tanto espacial como temporal de las decisiones y proyectos.

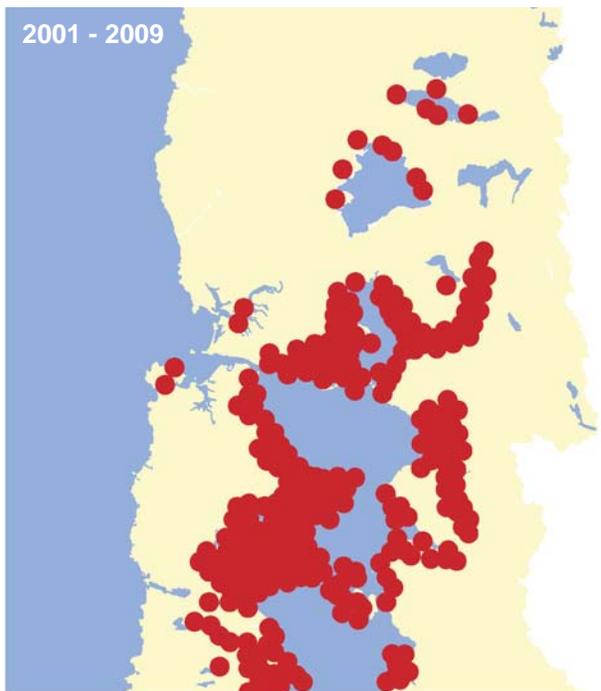
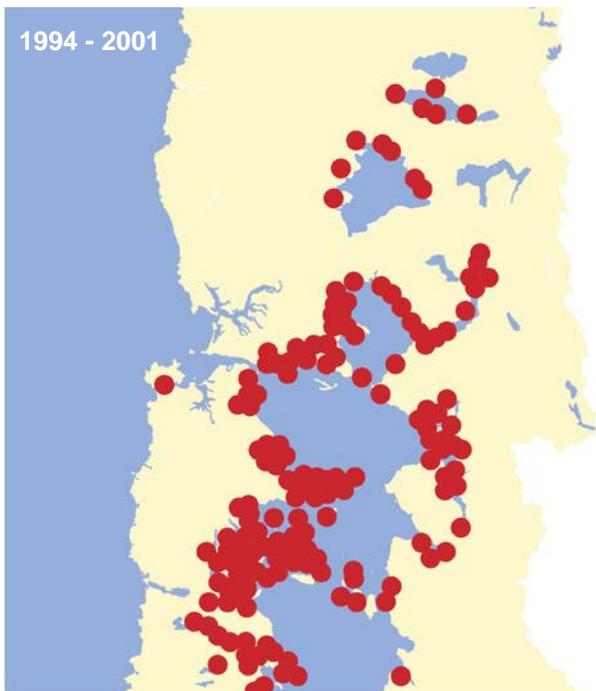


Imagen N° 79. Evolución concesión salmoneras en la
Región de los Lagos.
Fuente: Reelaboración a partir de Pliscoff, 2009.

7.2. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

La proyección del Puerto Montt metropolitano se inscribe en un contexto regional cuya estructuración se basa en la relación de su geografía con las vías de comunicación y los asentamientos urbanos.

En lo que respecta al escenario natural es posible diferenciar un eje de simetría a partir del Lago Llanquihue y el Seno Reloncaví. Hacia el oriente destaca una extensión con predominio de la verticalidad y bosques cordilleranos en torno a los volcanes, aflorando una vocación natural a escala regional y de país. Se trata de extensiones en un estado potencial, sin pretensiones de densificación, pero que se encuentran a la espera de ser incorporadas a la vida urbana desde su condición de escala geográfica. Es así como en esta parte de la región se aborda el tercer ámbito temático de la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano (ver página 47 del marco teórico).

Hacia el poniente destaca la horizontalidad de un territorio antropizado, concentrando la productividad en una ruralidad dispersa, en un tejido que se arma en base a las praderas productivas y el remanente del bosque que se mimetiza intersticialmente con estas áreas. Se trata de una ruralidad que no sigue un patrón de asentamiento como los de la zona central, por lo que dependen directamente de la relación que tienen con aquellos poblados que cumplen un rol de cabecera comunal (imagen N° 80).

En el plano de la imagen N° 81 se sectorizan esquemáticamente estas cualidades geográficas que tienen como punto de convergencia el sistema urbano en vías de metropolización. Esto refuerza el carácter articulador de Puerto Montt, más allá de vincular el Chile continental con los canales australes. También es un punto articulador de las distintas condiciones de la región. De este modo el grado de abstracción de estos esquemas permite hacer aparecer aquellas relaciones que la continuidad natural del territorio tiende a no evidenciar con claridad. En este caso esa continuidad es la longitudinal del valle central que a partir del Seno Reloncaví se sumerge dando lugar al mar interior de Chiloé. Y la otra relación es la convergencia de las distintas condiciones de la región hacia este incipiente sistema urbano.

En cuanto a las vías de comunicación podemos decir que han transformado su significado a medida que la ciudad y sus lógicas también lo han hecho. Tanto en el periodo español como en la colonización alemana el carácter compacto de los poblados hacía que la impronta de un camino no tuviese un significado urbano. Aparte de no concentrar asentamientos los caminos que hoy estructuran el sistema urbano no eran más que angostas huellas en medio de un craso bosque.



Imagen N° 80. La imagen superior muestra el entramado de la ruralidad formado por el sistema de praderas y bosque. En la parte inferior se muestra como los asentamientos se dispersan sin tomar al camino como elemento preponderante. Fuente: Google Earth.

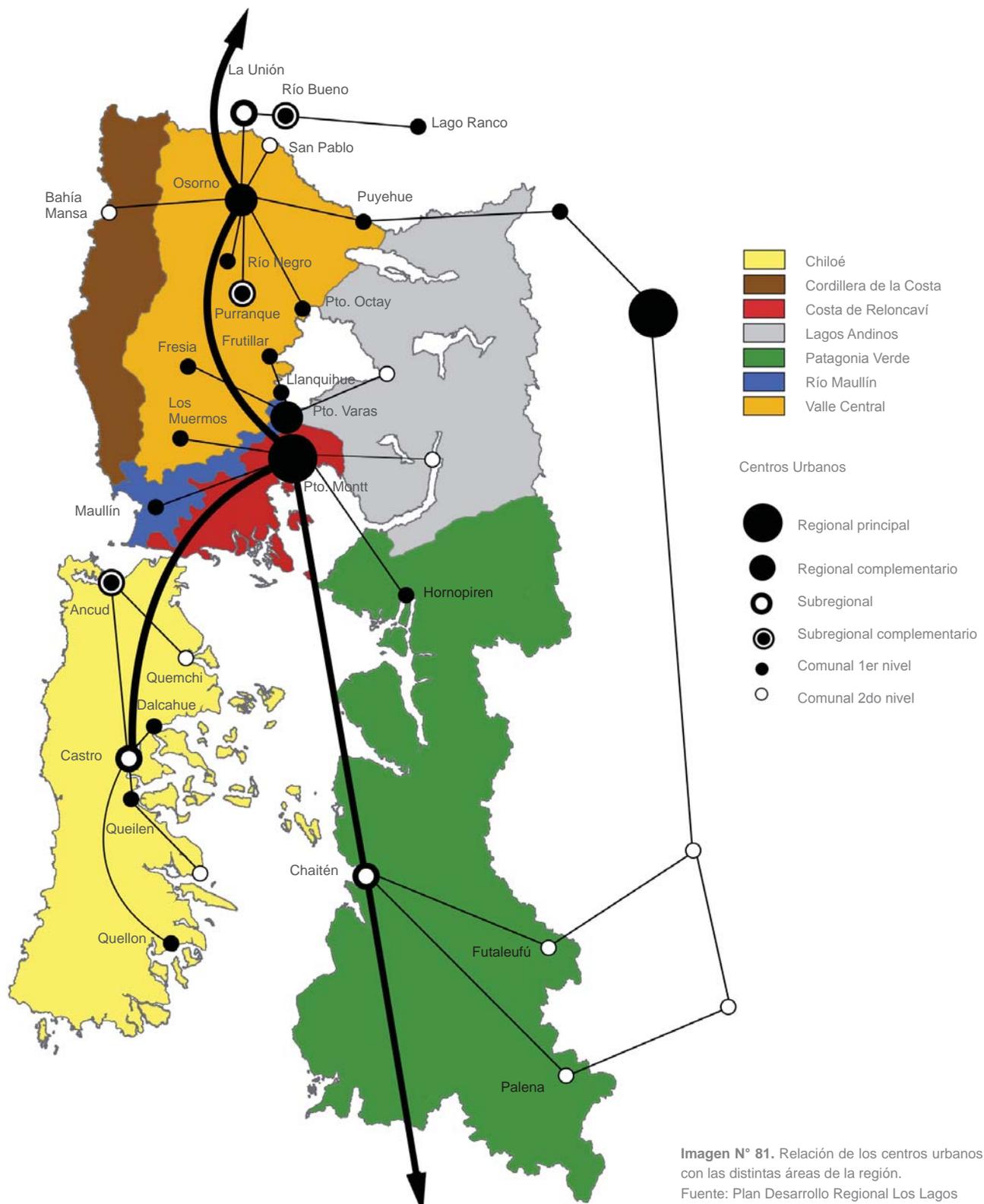


Imagen N° 81. Relación de los centros urbanos con las distintas áreas de la región.
Fuente: Plan Desarrollo Regional Los Lagos

Imagen N° 82. Croquis a la velocidad del automovil que muestra la presencia del volcán Osorno desde la Ruta 5 a la altura de Llanquihue.
Fuente: Croquis del autor, 2014.

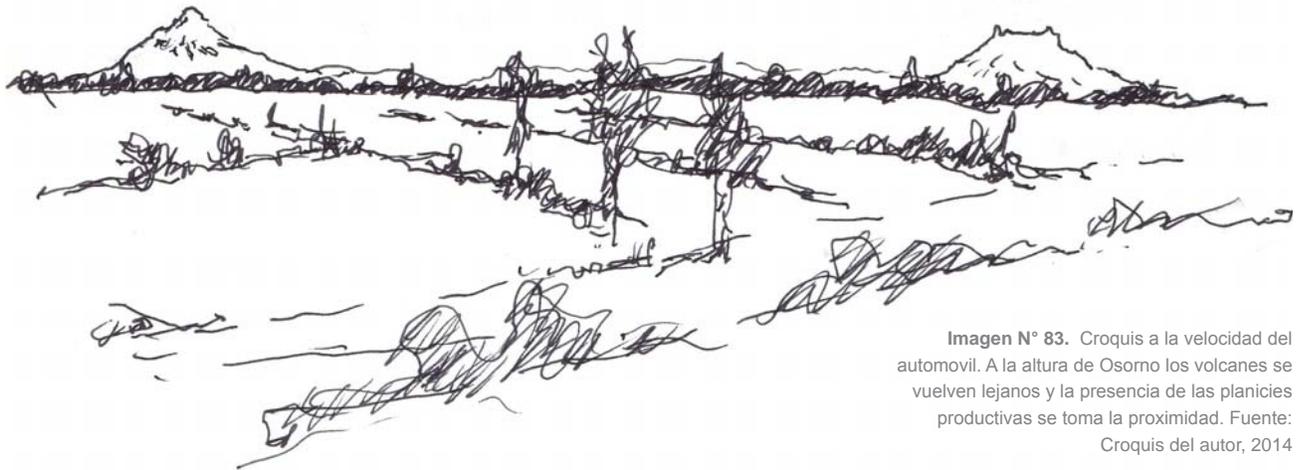
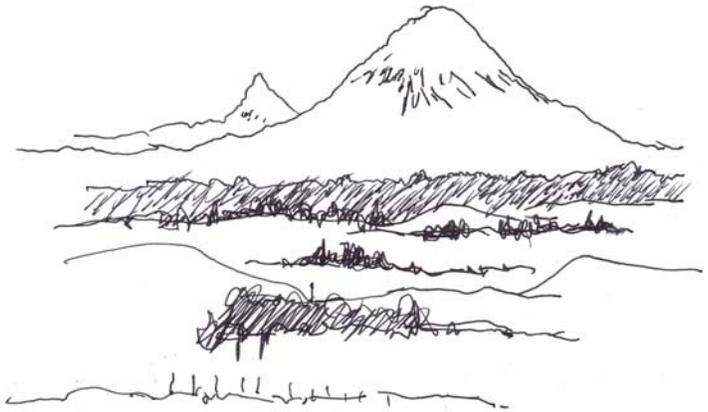


Imagen N° 83. Croquis a la velocidad del automovil. A la altura de Osorno los volcanes se vuelven lejanos y la presencia de las planicies productivas se toma la proximidad. Fuente: Croquis del autor, 2014



Imagen N° 84. La velocidad del auto muestra una expresión contable de la fertilidad productiva del sector. Bolos de pasto copan las praderas de los llanos de Osorno.
Fuente: Croquis del autor, 2014.

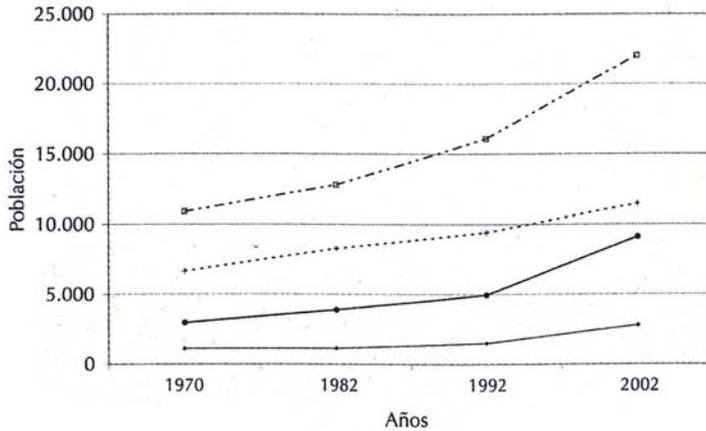


Imagen N° 85. Aumento demográfico de los asentamientos más cercanos vinculados por la Ruta 5 (exceptuando Alerce) Fuente: Rovira, 2009

En términos generales el rol estructurador de la vialidad obedece a una escala nacional y su expresión en el territorio es el resultado de la vertebración de nuestra longitudinal y escarpada geografía.

Sin embargo hoy en día la velocidad ha transformado el significado y la escala de la estructura vial, volviéndola una extensión de la ciudad hacia núcleos cercanos, prolongando la influencia urbana en una radialidad que deja territorios rurales e industriales como intersticios de una ciudad cuyo límites se vuelven difusos. Este fenómeno es posible apreciarlo en los asentamientos urbanos que interactúan más fuertemente con Puerto Montt producto de su relación con la Ruta 5. En el gráfico de la imagen N° 85 se puede apreciar cómo a partir del año 1992 Puerto Varas, Llanquihue y Frutillar experimentaron un notable aumento demográfico que se ha traducido en un escenario longitudinal de extensión en torno a estos centros urbanos tendientes a una baja densidad.

En cambio la relación que tiene Puerto Montt con Alerce es diferente, pues su vínculo es una vía de velocidad reducida en comparación a la Ruta 5 y en cuyos bordes se comienza a dar una transformación que está cambiando el carácter de carretera al de calle y en algunos tramos se está pasando de la calle a la avenida. Sin embargo el gran aumento de población y vivienda pone en cuestionamiento si la transformación de esta vía de comunicación ha de focalizarse en el carácter de avenida o la implementación de una doble vía.

En la imagen N° 81 también se puede apreciar que tanto Llanquihue como Frutillar poseen un carácter comunal de primer orden, al igual que Los Muermos, Fresia y Maullín, sin embargo estos últimos cumplen un rol de cabeceras comunales y de servicios a su entorno rural, muy distinta a la cualidad que presentan Llanquihue y Frutillar, ligados directamente al Puerto Montt Metropolitano.



Imagen N° 86. Esquema que muestra la relación de tangencialidad de la Ruta 5 con Pto. Varas, Llanquihue y Frutillar, además de su relación de frente con el lago. Fuente: Elaboración propia.

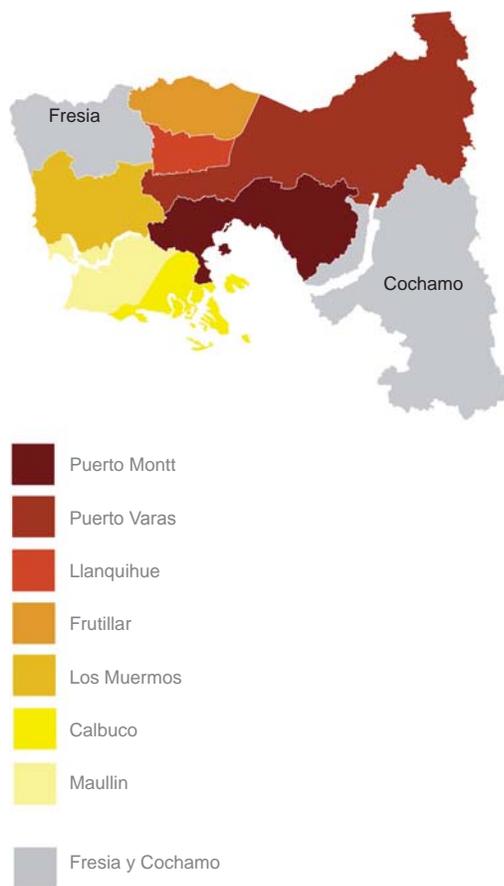


Imagen N° 87. Jerarquía de influencia de las comunas de la Provincia de Llanquihue en el incipiente sistema urbano. En gris las comunas de Fresia y Cochamó no se consideran influyentes. Fuente: Elaboración propia.

7.3. CARACTERIZACIÓN DE LAS COMUNAS INVOLUCRADAS

La incipiente metropolización de Puerto Montt es un fenómeno urbano cuya gobernanza excede los límites de su comuna, involucrando a otras, cuyo proceso y desarrollo regional las han especializado tomando roles específicos en consideración a su cabecera regional y en virtud de sus posibilidades.

La provincia de Llanquihue se subdivide en 9 comunas. Para efectos de este tesis no se han considerado las comunas de Fresia y Cochamó como territorios directamente influyentes en el desarrollo urbano del Gran Puerto Montt. Más allá de ser las más lejanas al área de influencia urbana, la funcionalidad de Fresia está más ligada al rol productivo de Osorno que a Puerto Montt. Algo similar ocurre con Frutillar y su superficie productiva, sin embargo ésta está directamente ligada con Puerto Montt gracias a la cercanía temporal que le ha venido a dar la Ruta 5, encontrando una frecuencia de locomoción cada 5 minutos (mini buses). La comuna de Cochamó es un territorio netamente cordillerano con escasos asentamientos rurales en el estuario de Reloncaví.

El esquema de la imagen N° 87 grafica mediante una gama de colores el grado de influencia y relación de las distintas comunas con este sistema Metropolitano. Se puede apreciar que el factor velocidad, que toma como expresión la Ruta 5 tiene un marcado carácter lineal por sobre uno radial (Pto. Montt, Pto. Varas, Llanquihue y Frutillar). Esto se puede confirmar observando los datos de la tabla en la página 109.

La comuna de Calbuco es un caso especial, pues presenta un gran porcentaje de población urbana, sin embargo su relación con Pto. Montt no tiene un carácter directo. Calbuco es la cabecera comunal del archipiélago homónimo y por ende su relación territorial está más ligada a la cultura de borde mar (mar interior de Chiloé).

La comuna de Maullín tiene una superficie y población equivalente a la de Frutillar (ver datos en la página 109), sin embargo la calidad de sus praderas son inferiores, por lo que no ha desarrollado una producción agropecuaria intensiva como la otra comuna y su relación de borde río y mar no aloja proyecciones de asentamiento como el caso de la ribera del lago para el caso de Frutillar.

Los Muermos a pesar de ser una comuna distanciada y presentar un marcado carácter rural mantiene una relación más cercana debido al carácter que tiene la ruta que vincula Puerto Montt con su poblado cabecera (Los Muermos). Se trata de la vía que comunica al aeropuerto, en torno a la cual se han asentado diversas funciones (industria de mediana escala, colegios, asentamientos de baja densidad y últimamente se ha comenzado a desarrollar vivienda social en las proximidades de Puerto Montt), lo que ha generado un



tráfico de variada locomoción colectiva (colectivos, minibuses, buses particulares de empresas y buses rurales). Esto se puede ver con más detalle a partir de la página 138 donde se estudia este eje de expansión y relación.

Imagen N° 88. Imagen satelital con los límites comunales.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

Sin duda la relación comunal más compleja es Pto. Montt - Pto. Varas, no solamente porque esta última es la que tiene la segunda mayor población urbana y está más próxima, sino porque la mancha urbana de Alerce compromete ambas comunas y las políticas urbanas han sido divergentes para con este asentamiento (esto se puede ver con mayor detalle en el estudio de los ejes de relación y expansión). En este punto cobra real importancia el quinto ámbito temático de la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano (ver página 47), pues se trata de un asentamiento que ha tenido un crecimiento por extensión desenfrenado, que ha pasado a llevar el reconocimiento de los distintos horizontes de tiempo y cómo estas decisiones han comprometido el territorio intermedio.

Datos Demográficos	Población Total (Censo 2002)
	Población Urbana (Censo 2002)
	Población Rural (Censo 2002)
	% Población Urbana (Censo 2002)
	Tasa de Natalidad (MINSAL 2010)
Datos Geográficos	Superficie Total Comunal (Biblioteca del Congreso)
	Superficie de explotación Agropecuaria (Censo agropecuario 2007)
	Superficie Forestal (Censo agropecuario 2007)
	Superficie restante
Datos Económicos	Gasto Municipal por habitante / año (Min. Del Interior 2009)
	Inversión Municipal por habitante / año (Min. Del Interior 2009)
	Desempleo (CASEN MINSAL, 2011)
Datos de Infraestructura	N° total de viviendas en la comuna (CASEN MINSAL, 2011)
	N° de viviendas tipo Casa individual o colectiva (CASEN MINSAL, 2011)
	N° de viviendas tipo Departamentos (CASEN MINSAL, 2011)
	N° de viviendas tipo Pieza (CASEN MINSAL, 2011)
	N° de viviendas de otro tipo (CASEN MINSAL, 2011)
	Cobertura Alcantarillado (INE censo 2002)
	Cobertura Agua Potable Domiciliaria (INE censo 2002)
	Cobertura Electricidad (INE censo 2002)
	Cobertura Internet (INE censo 2002)

Imagen N° 89. Datos estadísticos de las comunas involucradas. Fuente: varias fuentes indicadas entre paréntesis.

COMUNAS						
Pto. Montt	Pto. Varas	Llanquihue	Frutillar	Calbuco	Mauñín	Los Muermos
175.938 hab.	32.912 hab.	16.337 hab.	15.525 hab.	31.070 hab.	15.580 hab.	16.964 hab.
155.895 hab.	24.309 hab.	12.728 hab.	9.118 hab.	12.165 hab.	6.896 hab.	5.707 hab.
20.043 hab.	8.603 hab.	3.609 hab.	6.407 hab.	18.905 hab.	8.684 hab.	11.257 hab.
88,61%	73,86%	77,90%	58,73%	60,85%	44,26%	33,64%
16,8%	19,2%	12,9%	14%	14,3%	12,1%	12,3%
167.300 há	406.500 há	42.100 há	83.100 há	59.080 há	86.080 há	124.580 há
68.070,68 há	64.300,04 há	33.166 há	55.968,80 há	39.531,6 há	56.400,1 há	91.786,4 há
14.353,8 há	24.875 há	0 há	2.015,3 há	10.912 há	6.259,1 há	24.446,8 há
82.424,48 há	342.199,96 há	8.934 há	25.115,9 há	8.636,4 há	23.420,8 há	8.346,8 há
\$81.480	\$136.340	\$74.430	\$135.550	\$80.400	\$290.640	\$103.560
\$8.490	\$8.510	\$13.590	\$43.140	\$17.390	\$163.680	\$22.420
7,13%	2,64%	5,80%	3,57%	6,37%	10,90%	7,59%
69.336 Un	12.189 Un	5.281 Un	5.068 Un	9.934 Un	4.506 Un	4.808 Un
68.036 Un	12.140 Un	5.281 Un	5.068 Un	9.934 Un	4.506 Un	4.707 Un
728 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un
150 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un
422 Un	49 Un	0 Un	0 Un	0 Un	0 Un	101 Un
99,29%	95%	99,79%	98,79%	97,70%	97,70%	95,40%
94,4%	72,2%	86,50%	79,59%	64,29%	47,20%	48,29%
99,28%	95,03%	99,76%	98,92%	97,70%	97,71%	95,43%
7,58%	8,58%	4,16%	2,56%	1,75%	1,05%	1,15%

7.4. PROCESOS DE URBANIZACIÓN

El desarrollo urbano de Puerto Montt se ha llevado a cabo sobre un escenario natural compuesto por cuatro terrazas que miran al sur. En la actualidad la mancha urbana las ha conquistado alcanzando una extensión aproximada de 5.761 hectáreas que incluye Alerce, las localidades de Chamiza y las ocupaciones en torno a sus ejes de expansión. Del total mencionado 4.143 hectáreas se encuentran dentro del actual límite urbano y 1.618 fuera de él. Esta última superficie corresponde a asentamientos de baja densidad amparados en la subdivisión de 5.000 m².

Los procesos de urbanización que ha experimentado la ciudad no se condicionan necesariamente con las etapas de expansión. Con esto pretendo dejar en claro que dentro de un intervalo de expansión hay hechos que marcan un precedente en el significado del desarrollo de la ciudad.

Más allá del tamaño que tuvo la ciudad fundacional, es importante destacar que se ubicó en el único lugar de la rada con posibilidades de alojar un entramado urbano más holgado, el que logró alcanzar una población de 2.135 habitantes según Censo de 1875 en una extensión de 115 Ha hacia dicho año. En los próximos 50 años la extensión aumenta a casi el doble (216 Ha), sin embargo la población está cercana a quintuplicarse (9.751 habitantes según Censo de 1920). Estos primeros datos nos indican que en un periodo de 72 años se produjo un crecimiento con un predominio de la densificación, mientras que en términos de expansión la ciudad mostró un signo radical para con el encuentro de su extensión; va en busca de la planicie por sobre la extensión del Borde Costero e incluso se reconocen algunas poblaciones orbitantes a modo de satélites separadas a no más de 400 metros de la ciudad compacta.

En el siguiente periodo registrado (1925 a 1960) la ciudad conquista completamente la segunda terraza y parte de la tercera, a la vez que se consolida una mancha urbana continua de 507 Ha con una población de 41.681 habitantes según registró el Censo de 1932. Se conquista también la hegemonía de su frente costero, extendiendo el dominio de su rada desde la actual ubicación del puerto hasta la caleta Pichi Pelluco (esta última desde la planicie superior). Cabe mencionar que a mediados de este periodo se da el fenómeno urbano migratorio campo ciudad vinculado a la creación de la CORFO en 1939 (ver página 98).

Luego en la etapa comprendida entre 1961 y 1973 Puerto Montt experimenta un crecimiento que se inclina por la extensión, aumentando ésta en un 50% su superficie (757 Ha), mientras que los datos aportados por el censo de 1970 indican que el aumento en la población fue cercano a un 32% (61.900 habitantes). Hay que destacar que en este intervalo se consolida la ocupación de la



tercera terraza y la ciudad muestra una marcada expansión en dirección hacia el norte, y la construcción de la Avenida Presidente Ibáñez irrumpe con una adelantada visión urbanística, considerando el tamaño y las características de Puerto Montt en aquel entonces.

Sus holgadas dimensiones permiten que hoy en día sea el principal eje estructurador de la ciudad (imagen N° 90), y su rol se evidencia cada día más, ya que actualmente permite conjugar los flujos internos y externos de la ciudad (hacia el norte, tanto por el sector Alerce como por la Ruta 5 hacia Pto. Varas, hacia el poniente con la Ruta 5 hacia Chiloé y el sector aeropuerto).

Entre 1974 y 1989 se ocupan las mesetas oriente y poniente con la construcción de los sectores de Pichi Pelluco y Mirasol, respectivamente. Esto equilibra morfológicamente el avance norte experimentado en la etapa anterior, abriendo la posibilidad de una futura extensión hacia los extremos mediante la planicie conquistada. Así entonces hacia el año 1989 se registran 1.570 Ha con una población que llegaría a los 111.627 habitantes en 1992.

El periodo de expansión que va desde 1990 a 2002 conforma un punto de inflexión en todo el proceso, ya que en el año 2002 se modificaron los planes Reguladores Comunales de Pto. Montt y Pto. Varas incorporando la localidad de Alerce a la extensión de la ciudad. Esto marcó un precedente importante en la consideración de localidades cercanas como parte de la ciudad. Desde aquí en adelante Pto. Montt deja de ser una ciudad compacta y recibe los primeros signos de una posible metropolización; el proceso de expansión intraregional (ver página 28 del marco teórico). Su extensión alcanza las 2.909 Ha y la población registrada por el Censo de 2002 es de 155.985 habitantes.

Imagen N° 90. Avenida Presidente Ibáñez.

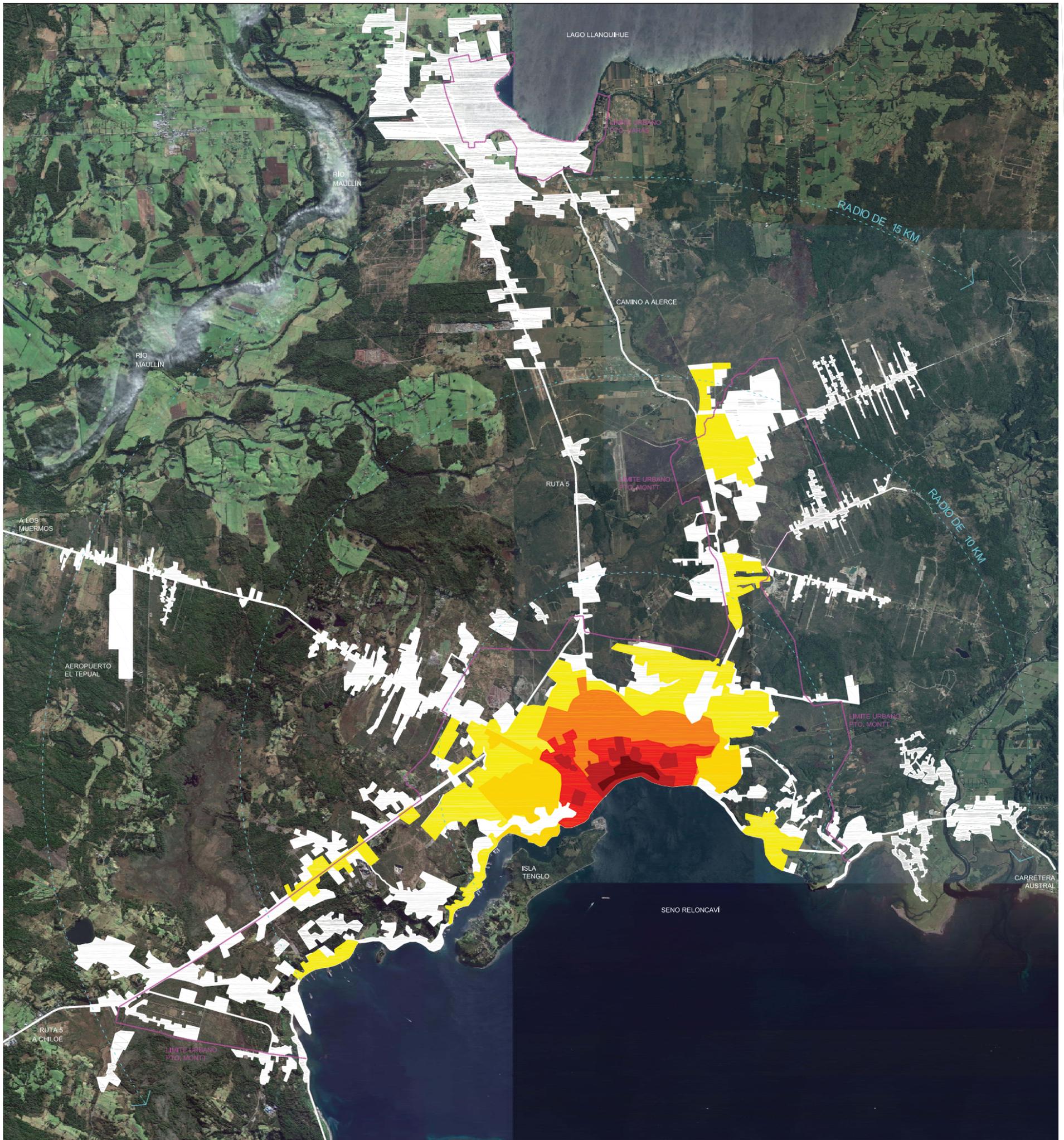
Fuente: Fotografía del autor, 2014.



Imagen N° 91. En construcción viaducto con el que se completa el anillo de circunvalación que define la centralidad y peri centralidad según el *Plan Centro Red Vial*. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

El área urbana actual (cálculo a partir de imagen satelital Google Earth) llega a las 5.761 hectáreas aproximadamente, sin embargo en este número se incluye el aeropuerto, los asentamientos portuarios, la localidad de Chamiza y los loteos de parcelas de agrado. Si bien varios de ellos existían hace varios años, no eran considerados como parte constituyente de la ciudad como lo son hoy en día. Esta inclusión se debe principalmente a la influencia del factor velocidad en la ciudad y por ende al mejoramiento e inversión en vialidad y transporte público.

En las últimas décadas se ha experimentado una densificación de servicios asociados a dos de los factores constituyentes de esta incipiente área metropolitana (ver página 100): el hecho de ser capital regional y el exponencial desarrollo de la salmonicultura. Esto por su parte ha contribuido enormemente al crecimiento poblacional por extensión, promoviendo y avalando el uso intensivo del automóvil, lo que a su vez ha traído problemas de congestión que, como contraparte positiva, han permitido revelar anticipadamente la condición metropolitana. Concretamente esto se ve reflejado en los instrumentos de planificación; pasando de la modificación de límites urbanos y actualización de zonas de uso de suelo a la elaboración de un plan vial acorde a la escala que está asumiendo Puerto Montt. Es así como el *Plan Centro Red Vial* define un sistema de circulaciones que llegan a dar con una circunvalación que le define a Puerto Montt su centralidad y su peri centralidad.



PROCESOS DE EXPANSIÓN Y URBANIZACIÓN DE PUERTO MONTT



ESCALA GRÁFICA

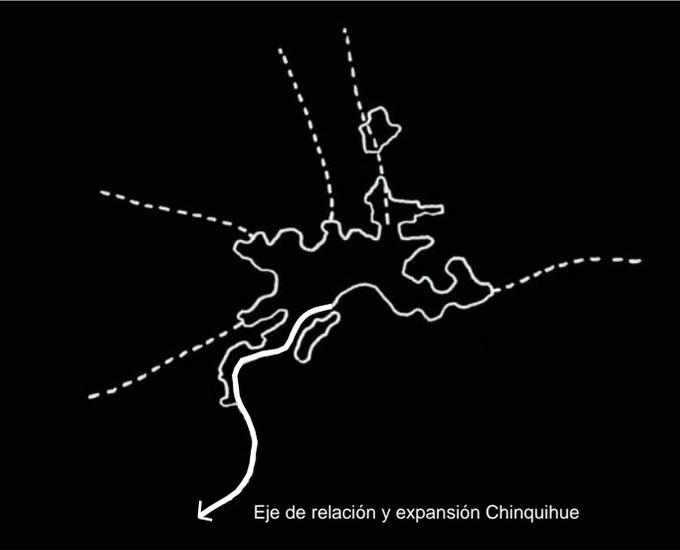
FUENTE: Elaboración propia a partir de Imagen satelital Google Earth y planos de Ide Palroa, 2012.

	1853 - 1875	Superficie: 115 ha
	1853 - 1925	Superficie: 216 ha
	1926 - 1960	Superficie: 507 ha
	1961 - 1973	Superficie: 757 ha
	1974 - 1989	Superficie: 1.570 ha
	1990 - 2002	Superficie: 2.909 ha
	2002 - 2014	Superficie: 5.761 ha



La materialización de este plan implica un crecimiento por superposición. Para lograr completar el anillo de circunvalación es necesaria la construcción de un viaducto cuya presencia trae una nueva magnitud a la ciudad (imagen N ° 92), de este modo esto marca un precedente significativo en la escala de ciudad por sobre las sorprendentes cifras del consumo de suelo, que sin duda alguna será superado en algunas décadas más.

Imagen N° 92. Viaducto en construcción. Sector Pichi Pelluco. Fuente: Fotografía del autor, 2014



Eje de relación y expansión Chiquihue



Imagen N° 94. Sector Angelmó. Las ferias libres de quienes traen productos desde las lanchas extienden el mercado hasta los estacionamientos. Fuente: Croquis del autor, 2006.

Imagen N° 95. Esquema de ubicación del Eje portuario Chiquihue en relación al total. Fuente: Elaboración propia.

7.5. EJES DE RELACIÓN Y EXPANSIÓN

7.5.1 EJE PORTUARIO CHINQUIHUE

Este eje tiene que ver en primera instancia con la relación de la ciudad y una parte de su borde costero (sector poniente). Su extensión longitudinal fue estudiada en un tramo comprendido entre el puerto (sector Angelmó) y la rada que remata en el sector de Caullahuapi (reciente instalación portuaria). Dentro de él se identifican 3 segmentos: el primero de ellos entre el puerto y estadio Chiquihue (2.5 Km), extensión que va paralela a la mancha urbana en la terraza superior; el segundo segmento se extiende desde el estadio hasta donde termina la isla Tenglo (2.8 Km) mientras que el tercero corresponde a la rada del sector Caullahuapi (6 Km hasta donde termina el límite urbano).

En el comienzo del recorrido es posible encontrar una serie de elementos convergentes en la escena urbana (ver imagen N° 95), los que permiten sostener una imagen de ciudad, que sin tener necesariamente componentes "históricos" peculiares, logra patentar una identidad mediante esta imagen, que pese a no ser representativa de una totalidad de ciudad, logra actualizar la figuración de ésta. Dicha imagen tiene que ver con la coexistencia entre la ciudad y el puerto.

En la imagen N° 95 se puede apreciar que la magnitud de la infraestructura portuaria no irrumpe en el entorno de ciudad y aún son 2 escalas que logran coexistir sin estorbarse. Más aún es posible incorporar este ritmo portuario como un acontecer contemplativo y recreativo de la ciudad.

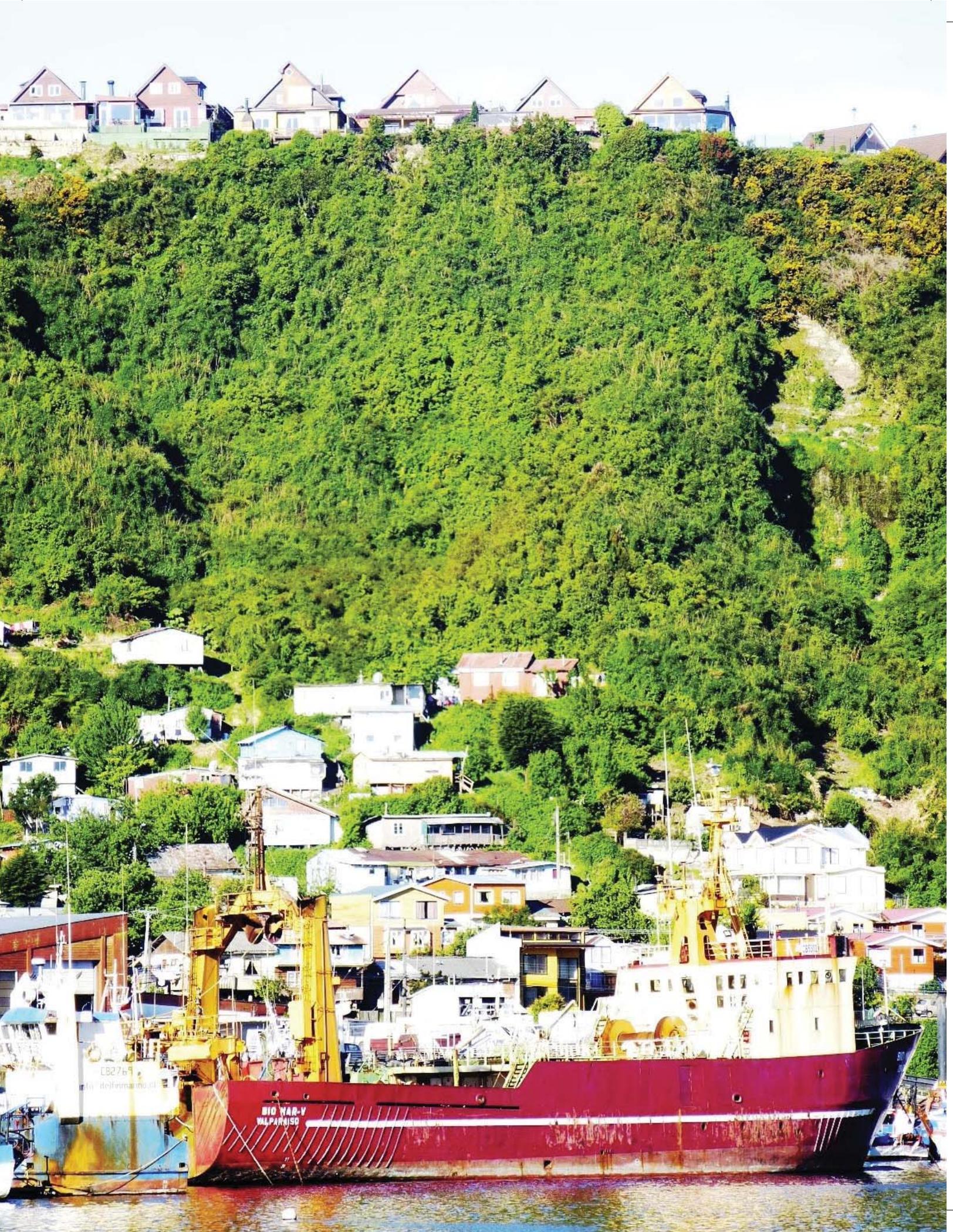


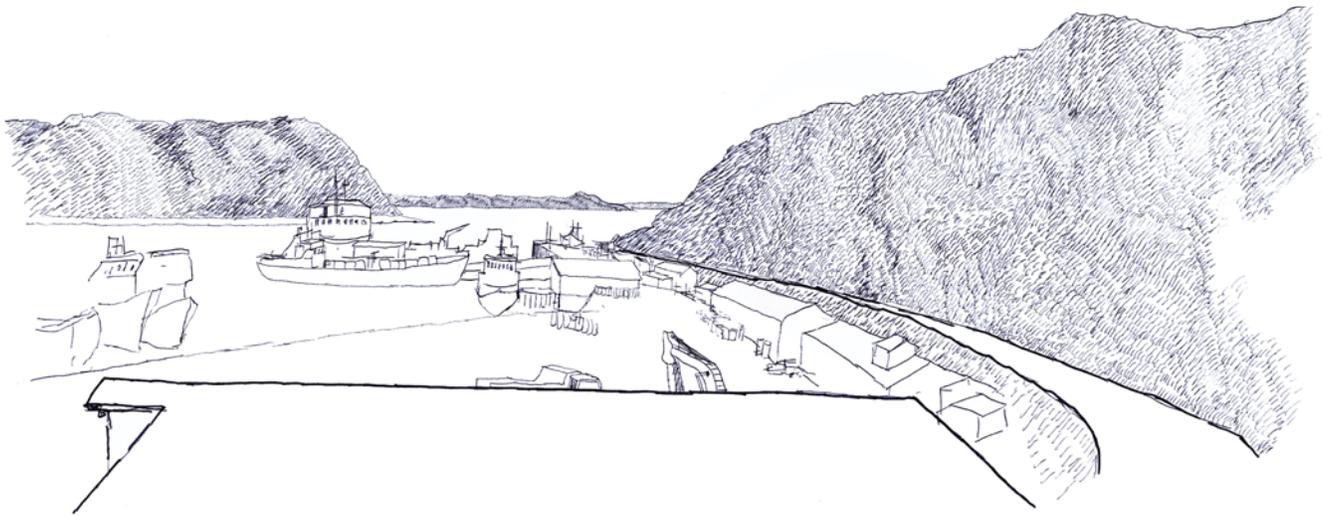
Hacia el poniente, encontramos cambios en la configuración de sus relaciones en virtud de las condiciones topográficas, pero no así en su **significado**, pues aún nos encontramos bajo la tutela del **espacio del canal Tenglo**. Sin embargo aparece otra arista del carácter portuario. Se trata de las pequeñas y medianas embarcaciones que copan un borde que en lo geográfico guarda cada vez menos relación con sus laderas abruptas y vegetadas.

El croquis N° 96 revela una **continuidad** de la extensión dada por la densidad de las embarcaciones que se prolonga a modo de entramado hasta la otra orilla (Isla Tenglo). Luego la extensión de cerros también se presenta continua logrando cerrar y amarrar la proximidad en el dibujo. Este amarre plantea que tanto la orilla de Tenglo como la de Puerto Montt pertenecen a un mismo espacio cualitativo; a una misma **unidad**.

Imagen N° 96. Las embarcaciones muestran una trama que revela una continuidad entre tierra y mar e incluso hasta la isla Tenglo. Los cerros amarran la proximidad como si fuesen uno solo. Así el espesor de este eje comprende todo el canal. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Imagen N° 95. Sector Angelmó. Fuente: Fotografía del autor, 2014.





Por consiguiente es posible afirmar dos cosas: Primero que el puerto aun es de la ciudad, logrando coexistir con ella, y segundo, el puerto está inscrito en una compleja unidad de tierra y mar como lo es el canal de Tenglo.

De este modo el eje portuario no está marcado exclusivamente por el carácter vial, sino por la presencia del canal, la cual revela un espesor cualitativo de la ciudad. Sin embargo la importancia de la calle obedece a las posibilidades geográficas que también guardan estrecha relación con la isla y el canal, siendo este último un corte abrupto que deja una escarpada ladera, resultando casi imposible tener una trama de ciudad o un holgado sistema de conexiones con la planicie superior.

En los dos primeros segmentos del eje en estudio podemos identificar una verticalidad conformada por elementos que entre ellos no tienen contigüidad (imagenN° 97). Se tiene el tamaño de un barco, cuya presencia está más asociada al mar que a una posible continuidad logística en tierra. Al fondo encontramos casas, que por un lado se encaraman por los cerros y por otro rematan la planicie a modo de tope, sin haber una relación de continuidad entre ellas. Esta situación delata un espesor natural que no muestra condiciones de poder ser densificado por la mancha urbana, hecho que por un lado evidencia la planicie de la parte superior y constriñe la parte baja a la función portuaria intermedia. Y por otro lado muestra una primera **lejanía de ciudad**; la relación ausente entre el borde superior de la planicie y la parte inferior.

Imagen N° 98. La ladera abrupta y vegetada permite en esta parte solo el asentamiento portuario. El bodegaje y la extensión de la losa muestra un caracter distinto al del sector de las embarcaciones menores. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Imagen N° 97. Página 118. Verticalidad cualitativa del eje portuario Chinquihue. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

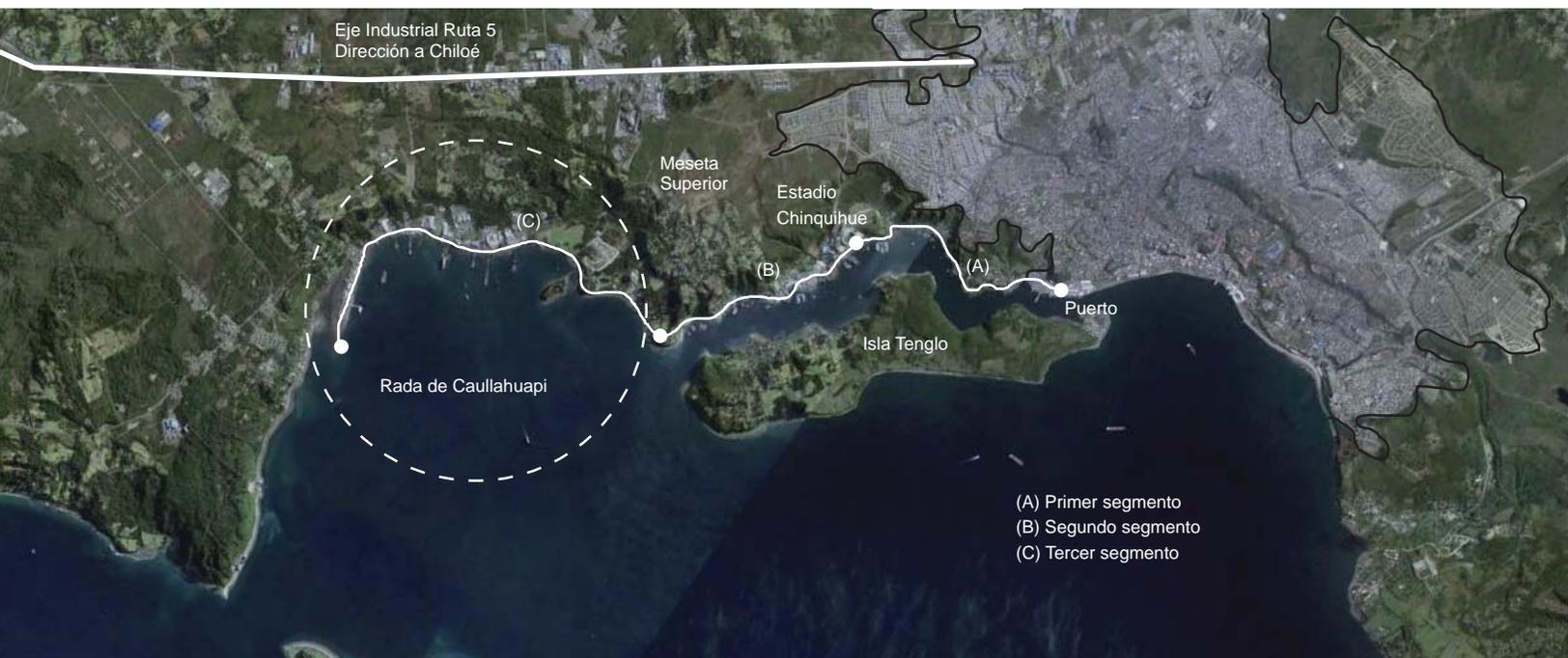


Imagen N° 99. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth

Imagen N° 100. Reciente instalación portuaria en el sector de Caullahuapi. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

Esta condición de la vertical comienza a disminuir una vez que la Isla Tenglo retira su presencia abriendo el horizonte sur hacia el Seno Reloncaví, mientras que hacia el norte la ladera se hace menos abrupta y se desplaza holgadamente en torno a la rada del sector Caullahuapi.

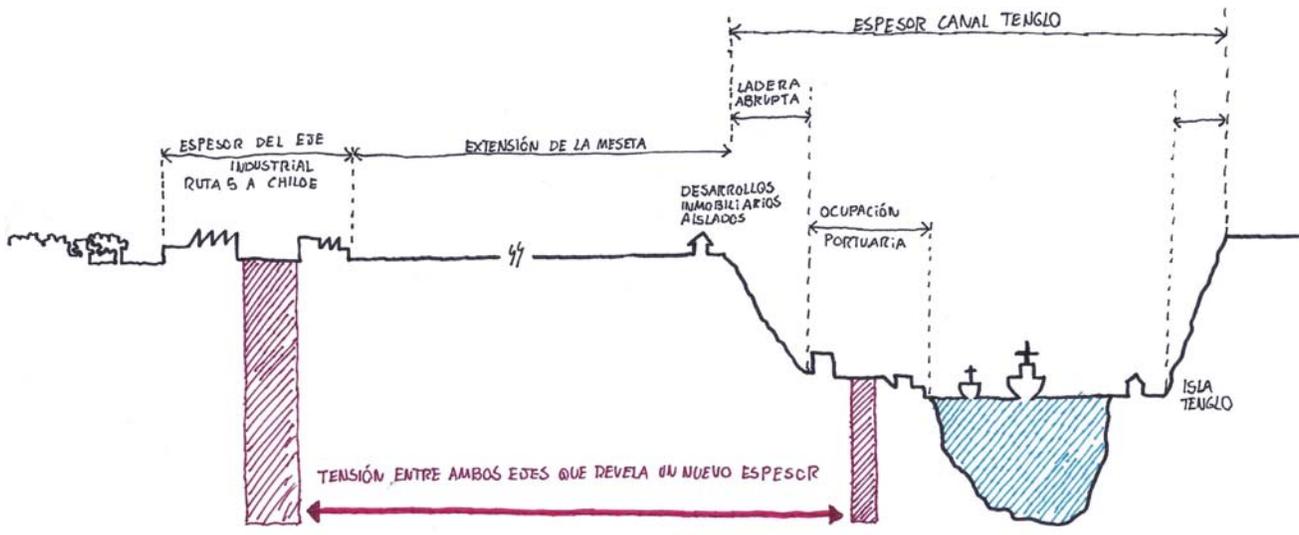


Imagen N° 101. Corte que muestra las relaciones existentes y el nuevo espesor portuario comprendido entre las vías señaladas. Fuente: Elaboración propia.

Es este tercer tramo el que ha tenido una silenciosa pero importante transformación durante la última década. De ser un borde marcadamente rural con una escasa presencia de embarcaciones menores, hoy se distinguen más de 15 muelles y puntos logísticos configurando un conjunto portuario que marca la vocación de una rada que hasta hace poco no se consideraba como parte de la ciudad, pero que sin embargo hoy revela importantes posibilidades de proyección no sólo para el borde costero.

Este espacio emerge como la alternativa más concreta para reubicar el puerto cuando éste necesite expandirse, manteniendo la continuidad funcional que tiene con el canal de Tenglo. Además se hace latente la posibilidad de generar una gran zona de apoyo logístico en la planicie superior, en el espesor que se forma entre esta rada y el eje industrial de la Ruta 5 que va hacia Chiloé (toda esta zona se encuentra dentro del actual límite urbano). De este modo se abren nuevos espesores a la discusión y planificación y surge la pregunta por ¿Cómo se dará el encuentro entre la ciudad y el puerto ahora en la planicie superior?

Así entonces, una rada de mar y un canal inscritos en un seno definen la espacialidad del último puerto en tierra y el primer puerto de los canales. Surge ahora la pregunta por la cuál es la extensión de la rada de tierra involucrada y qué de ella hay que cuidar.

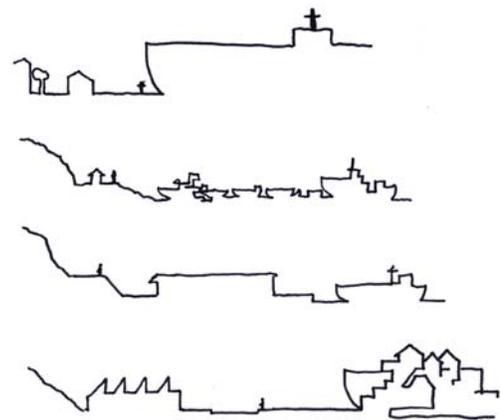


Imagen N° 102. Cortes esquemáticos que muestran las variaciones en las relaciones de tamaño en el eje portuario. Fuente: Elaboración propia.

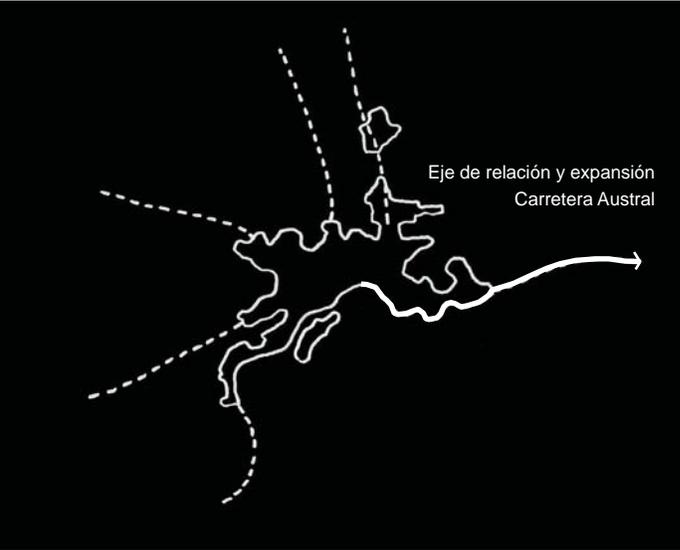


Imagen N° 103. Esquema de ubicación del Eje Carretera Austral en relación al total. Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 104. Identificación de segmentos en el recorrido. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

7.5.2 EJE CARRETERA AUSTRAL

El segundo eje de relación y expansión estudiado es la fracción poniente del borde costero de la ciudad correspondiente a la Carretera Austral (Ruta 7), la cual técnicamente comienza en la plaza de Puerto Montt y se extiende por el territorio austral de nuestro país. A medida que nos distanciamos del centro de la ciudad, esta ruta va adquiriendo distintos matices urbanos antes de reconocerse íntegramente como una carretera.

Para efectos de esta tesis y sus propósitos, el estudio de este tramo se fija hasta Chamiza, debido a su cercana relación con la ciudad y por haber sido el “satélite sustentable” en la época de la colonización alemana (ver página 88). Este asentamiento mantiene una relación diaria y cotidiana con Pto. Montt al encontrarse dentro del radio de los 10 Km y mantener una frecuencia de locomoción (minibuses) con intervalos de 10 a 15 minutos.

A partir de las observaciones y los recorridos realizados (en vehículo particular, locomoción colectiva y a pie), es posible determinar 3 segmentos: el primero de ellos va desde la plaza hasta la Caleta Pichi Pelluco, el segundo abarca desde esta caleta hasta el Balneario Pelluco y finalmente el tercer tramo se extiende desde este sector hasta Chamiza.

La costanera de la ciudad se prolonga hasta la caleta mencionada, donde encontramos el único acceso vial hacia el interior de la ciudad (calle Río Puelche que después se empalma con Maratón). Esta vialidad permitirá habilitar el anillo de circunvalación mediante el

Imagen N° 105. La imagen muestra en una misma escala 2 densidades de ocupación. En la parte superior el loteo de 50 hectáreas y en la parte inferior el poblado de Chamiza, ambos se indican en la imagen 104. Números (1) y (2) respectivamente. Fuente: Elaboración propia.



cual el “Plan Centro Red Vial” define la centralidad y la peri centralidad de la ciudad, por ende es un punto relevante en la futura planificación de la ciudad.

Este primer segmento ha presentado transformaciones significativas durante la última década. Hasta antes de la construcción del Mall Costanera ubicado en el lugar de la antigua estación del ferrocarril (hoy inexistente), este sector era un eriazos sin una destinación clara. Actualmente hacia el costado oriente se encuentra en construcción un edificio de similares magnitudes al mall señalado anteriormente. Estas micro transformaciones evidencian que las posibilidades y las limitaciones geográficas de esta franja proyectan un futuro desarrollo urbano con densidades y alturas de edificación ligadas al ritmo del automóvil.

1.5 Km es la distancia que existe entre la plaza y la caleta Pichi Pelluco y es equivalente la longitud del frente fundacional de la ciudad (entre la plaza y el puerto). Sin embargo este último sector está constituido por una serie de manzanas que arman el entramado del sector centro mientras que la franja del sector oriente esta constreñida a la posibilidad de constituir un frente continuo y sin espesor, permitiendo la construcción de edificios (públicos o privados) y el ensanchamiento de la costanera.

Al igual que en el eje portuario estudiado anteriormente, en este primer segmento no hay una continuidad transversal entre el borde superior del cerro y la parte inferior (en este caso la costanera). El borde de la terraza superior pertenece aún, por defecto, a la escala vecinal.

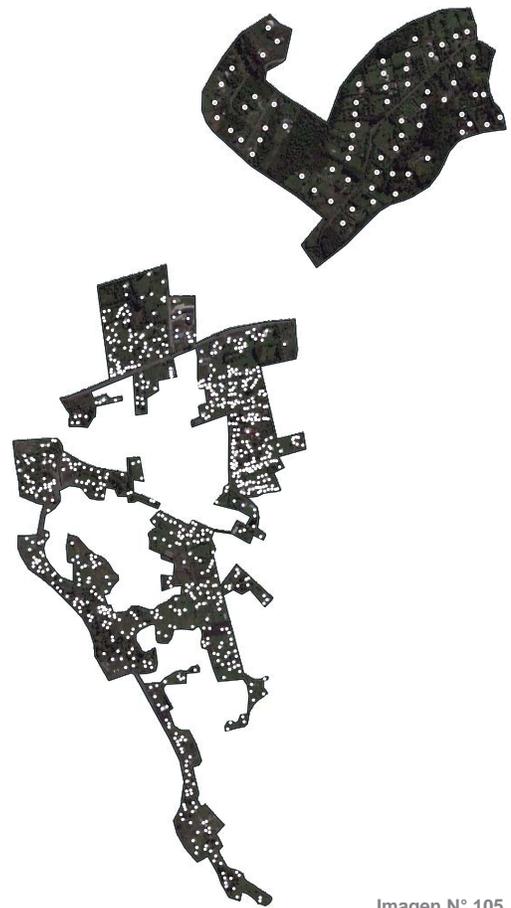


Imagen N° 105.

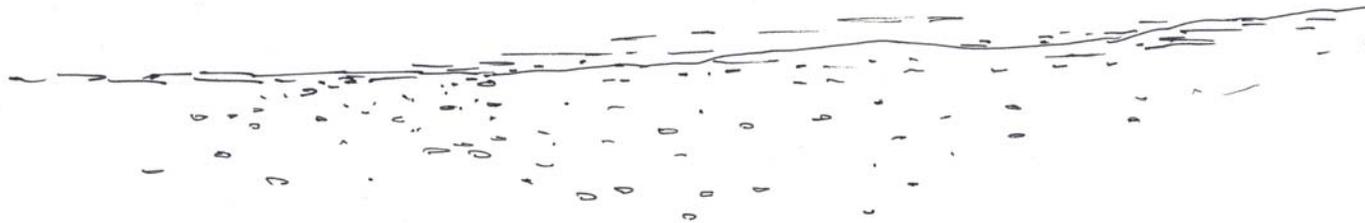
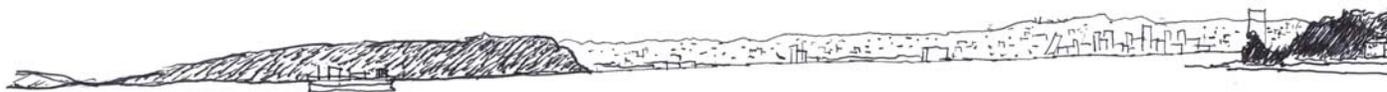


Imagen N° 107. Desde la parte alta de Pelluco se puede ver la ciudad desde el recorte de un tupido follaje, propia de un barrio de densidad baja. Desde acá ya se está fuera y comienzan a notarse las características de la carretera.

Fuente: Croquis del autor, 2014.

El segundo segmento lo constituye el borde costero desde la Caleta Pichi Pelluco hasta el balneario de Pelluco, ubicado a 4 Km de Puerto Montt. Desde aquí el croquis 106 recoge lo que en un comienzo parecía ser la lejanía de la ciudad, sin embargo se trata de un distanciamiento que logra mostrar a Puerto Montt como una unidad que rápidamente logra hacer aparecer la proximidad del Balneario como un contraste a la ciudad marcado principalmente por dos aspectos que se recogen a partir del croquis:

El primero es el modo de habitar el borde. Se está con una distancia de marea que hace aparecer un margen entre mar y tierra que regala la posibilidad de ser recorrido. Esto revela otra condición de ciudad (distinta al borde de la costanera en el centro de Puerto Montt).

El segundo aspecto repara en la proximidad del croquis. Las construcciones son de baja altura y emergen posándose entre la densidad vegetada de un lomaje. No es la ciudad que se construyó desde el borde, es la dimensión de un barrio que se construyó junto al borde.

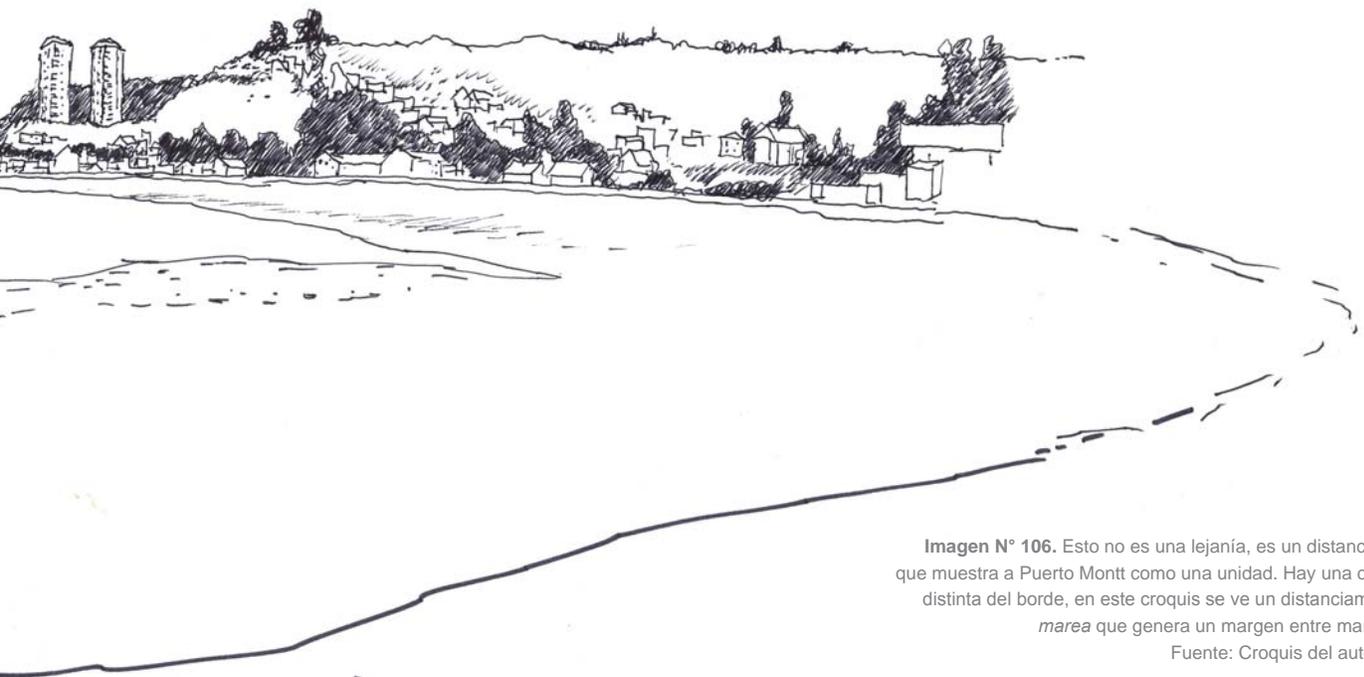


Imagen N° 106. Esto no es una lejanía, es un distanciamiento que muestra a Puerto Montt como una unidad. Hay una condición distinta del borde, en este croquis se ve un distanciamiento de *marea* que genera un margen entre mar y tierra.

Fuente: Croquis del autor, 2014.



Una vez que se alcanza el lomaje de Pelluco es posible evidenciar esta impronta de balneario desde el recorte de un tupido follaje, dando cuenta de la baja densidad del barrio (ver croquis 107). Se logra otear la ciudad a través de la vegetación, pero ésta no es parte de ella. Ya estoy fuera, y la carretera como tal aparece surcando una extensión marcada por la ausencia de signos urbanos, pero que tampoco muestra marcados signos de ruralidad, ya que no se alcanza a reconocer un tamaño que nos indique que se trata de una extensión productiva, a pesar de ser praderas fértiles (como el caso del tramo entre Alerce y Pto. Varas, ver pagina 128).

Imagen N° 108. Tramo luego de salir de Pelluco. No se distinguen signos de urbanidad, pero tampoco es un entorno con una ruralidad productiva. A pesar de lo fértil de las praderas no se reconoce un tamaño tal que nos hable de un sector productivo como se dibujó en los croquis camino a Osorno.

Fuente: Croquis del autor, 2014.





Imagen N° 110. Calle estructurante sin esquinas urbanas. Las banderas flameantes anuncian la presencia de negocios y con ellos la presencia de una centralidad avistable desde el automóvil. Hacia el costado sur (derecha en el croquis) aparecen angostos caminos de longitud interminable, con características de pasajes. Fuente: Croquis del autor, 2014.

En medio de este tramo es posible encontrar desarrollos de baja densidad que ocupan grandes extensiones, sobre todo al oriente de la desembocadura del Río Chamiza. Un ejemplo representativo de esto se puede encontrar en un loteo que no se aprecia desde la carretera, a pesar de tener más de 50 hectáreas de superficie. Su densidad sin embargo no supera las 1,3 Viv/Ha (cálculo elaborado a partir de imagen satelital Google Earth).

Este es claro un ejemplo donde la mera superficie no constituye vida urbana. Contrario a esto son las 64 Ha que ocupa el poblado de Chamiza, que desde los cerros se puede apreciar como ocupa un amplio margen, el cual se debate entre la desembocadura de río y el espacio de la marea. En las imágenes satelitales se puede apreciar que su dispersión no es más que la respuesta al orden que otorgan las condiciones naturales: es otro modo de ser un pueblo de río (ver imágenes N° 105 y 109).

Esta característica sin embargo no se logra apreciar cuando se está en el tramo de carretera que pasa por ella. En el croquis 110 se ve una calle larga con ausencia de esquinas urbanas, donde la presencia de los negocios, anunciada con flameantes banderas, se vuelve un punto de concentración. Hacia el costado sur (derecha en el croquis) aparecen angostos caminos de longitud interminable, con características de pasajes.

Este croquis guarda similitud al de la imagen N° 117, sin embargo en este caso aquello que está en esos pasajes es una ocupación voluntaria de baja densidad con una identidad colectiva a partir del modo de asentarse.

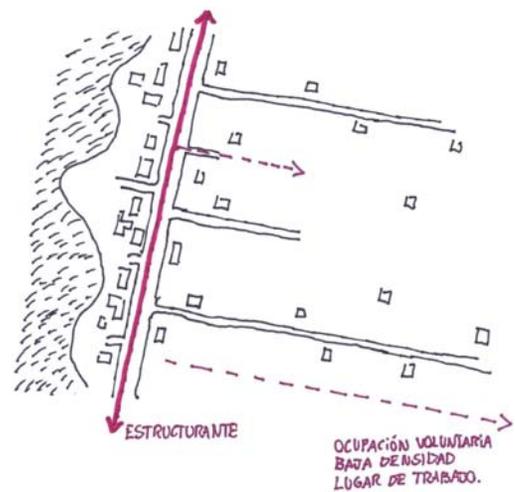


Imagen N° 111. Esquema de pasajes y tipo de ocupación en el sector Chamiza. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Imagen N° 109. Sector de Chamiza en que el poblado se asienta en un margen que se debate entre la marea baja y la desembocadura de río. Es un sector en que las diferencias de mareas alcanzan los 4 Km de distancia horizontal. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

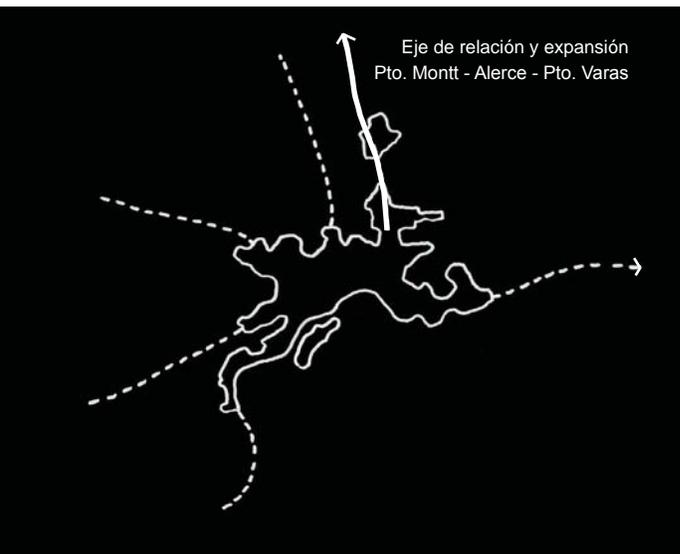


Imagen N° 112. Esquema de ubicación del Eje Pto. Montt - Alerce - Pto. Varas en relación al total.
Fuente: Elaboración propia.

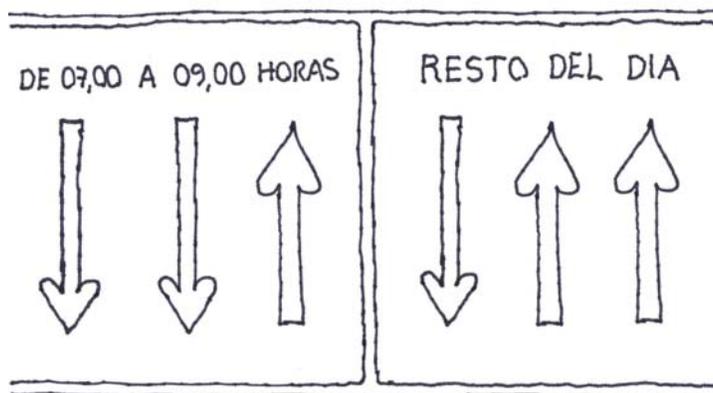


Imagen N° 113. Dibujo de lavía reversible Pto. Montt - Alerce.
Fuente: Elaboración propia, 2014.

7.5.3 EJE PTO. MONTT - ALERCE - PTO. VARAS

El tercer eje estudiado fue el vínculo existente entre Pto. Montt, Alerce y Pto. Varas, en el que es posible identificar 3 puntos claves y dos segmentos con acentuadas diferencias.

Partiendo el recorrido de observación desde Puerto Montt, el primer punto se encuentra a 1.7 Km, contados desde la Av. Presidente Ibáñez. Se trata de la unión del Camino a Alerce con la Avenida Austral, la que según el actual PRC contempla circunvalar la proyección de la ciudad (su prolongación cambia momentáneamente de nombre a medida que recorre el límite urbano). Al costado oriente se encuentra la línea del tren, distanciando la densificación que ha experimentado este sector hacia el interior. Algo similar ocurre hacia el poniente, donde la presencia del Aeródromo La Paloma pareciese indicar que nos situamos en un lugar donde la ciudad se encuentra con el límite del área urbana.

Sin embargo la vialidad de este segmento demuestra lo contrario, ya que ha experimentado una rápida transformación; pasó de ser un camino de ripio poco transitado, a un camino pavimentado como respuesta técnica a una gran demanda de flujo vehicular y hoy en día es una doble vía con signos de avenida que recoge el flujo proveniente desde Alerce como desde la Av. Austral. (comparar imágenes 114 y 115).



Imagen N° 114. Antiguo aspecto de la vía Pto. Montt - Alerce en sector Aerodromo la Paloma. Esta vista es la que aparece actualmente en Street View, y la imagen corresponde al año 2013. Fuente: Google Street View.



Imagen N° 115. Imagen actual de la vía Pto. Montt - Alerce en sector Aerodromo la Paloma. La ubicación es la misma de la imagen superior. Fuente: Fotografía del autor, 2014.



Imagen N° 116. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth

En siguiente punto relevante es el cruce de La Vara (ver imagen N° 119). Entre éste y el anterior hay una distancia de 2.6 Km. Es el único lugar del trayecto que tiene pasarela peatonal.

Esto se debe a que en sus proximidades se ha formado una centralidad acentuada por la mixtura de un desarrollo que contempla diversos tipos de servicios, bodegaje e industria menor, así como el reciente incremento de proyectos inmobiliarios. A esto también se debe agregar que este cruce es el acceso a dos extensos caminos en torno a los cuales se ha venido dando un silencioso pero acelerado proceso de ocupación amparados en la subdivisión de los 5.000 m² (parcelas de agrado).

Desde La Vara restan 3.5 Km hasta llegar al límite comunal que bifurca la mancha urbana de Alerce. Este es el punto de mayor controversia tanto del eje en estudio, del poblado en sí y del sistema urbano en general. En este punto el límite comunal entre Pto. Montt y Pto. Varas lo define el curso del Estero Los Notros que evidentemente segrega la continuidad del poblado. Esto ha llevado a que la gente haga la distinción entre Alerce Norte, Alerce Sur y Alerce Histórico, como unidades diferentes y sin vinculación.

Más allá de la morfología que se puede apreciar mediante las imágenes satelitales el centro de este poblado se da a lo largo del Camino que pasa al costado poniente de su extensión urbana. Desde este camino con condición de calle no se logra apreciar esta situación de costado, es más, su rol articulador hace pensar que se está en una centralidad geométrica. El croquis 117 muestra una espacialidad muy parecida al sector Chamiza (imagen N° 110), lo que me llevó a preguntar y reparar en qué los vincula y qué los diferencia.



Imagen N° 117. El camino a Alerce cobra caracter de calle cuando se ingresa al poblado, sin embargo no alcanza a construir un espesor de trama con las mismas cualidades y el interior guarda un caracter netamente residencial, sin la mixtura de servicios de una trama cualitativa de ciudad.
Fuente: Croquis del autor, 2014.

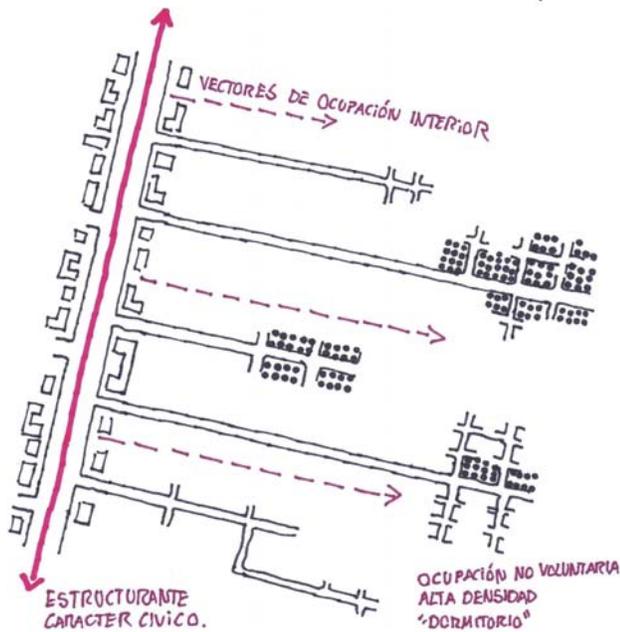


Imagen N° 118. Esquema cualitativo de las ramificaciones de Alerce. Relación densidad, función y tipo de ocupación.
Fuente: Elaboración propia.

Al recorrer esta calle prima la percepción de largos pasajes que se desprenden a partir de ella. Se trata de una ocupación no voluntaria con densidades muy altas, ausente de servicios y con viviendas apartadas de los lugares de trabajo de sus habitantes (es lo que se denomina una ciudad dormitorio). En el caso de Chamiza estos largos pasajes que se aprecian desde el camino son de ocupación voluntaria, de densidad baja y emplazados en el mismo lugar de trabajo de quienes los habitan.



← **VENTAS Y PILOTES**

¡Nuestro servicio es más con
MÁS y siempre GRATIS!



G

MO T EXCURSIONES





Imagen N° 120. Leve sinuosidad de un camino que atraviesa fértiles lomajes. Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 121. Predominio de praderas de extensión productiva en el tramo comprendido entre Alerce y Pto. Varas. Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, los puntos relevantes son los 3 cruces hasta ahora mencionados (las dos vías y el estero) y el distingo de los 2 segmentos de marcada diferencia, lo impone la tensión que ambas ciudades tienen con respecto a su satélite (Alerce). En general el tramo entre Pto. Montt y Alerce (7.8 Km) está marcado por un carácter urbano inmediato y por la transformación que la vialidad va teniendo producto del aumento del flujo entre ambos puntos. Muy por el contrario el tramo que resta entre Alerce y Pto. Varas (8.3 Km) está fuertemente acentuado por la presencia de praderas productivas (ver imágenes N° 120 y 121). Esta diferencia obedece a la mayor pujanza que tiene Pto. Montt sobre Alerce, en comparación a la que tiene Pto. Varas, lo que no sólo se traduce en un crecimiento por extensión, sino también en la instalación de servicios asociados a la vivienda y a la ciudad en general.

Imagen N° 119. Pasarela peatonal en el cruce de La Vara, camino a Alerce. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

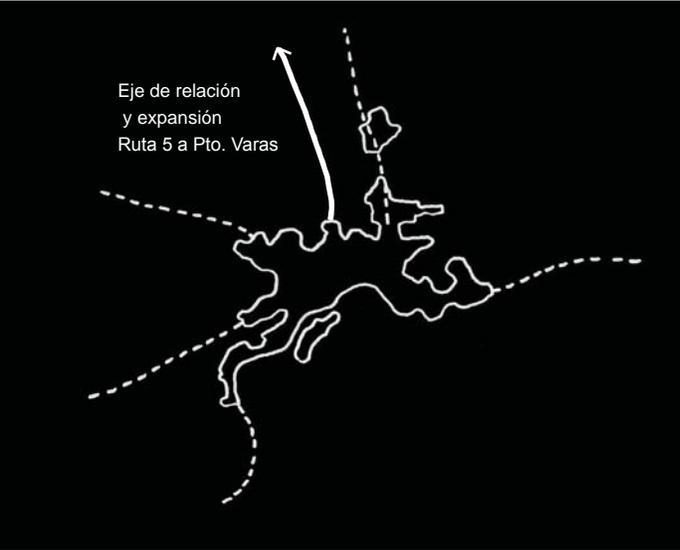


Imagen N° 122. Esquema de ubicación del Eje Ruta 5 a Pto. Varas en relación al total. Fuente: Elaboración propia.

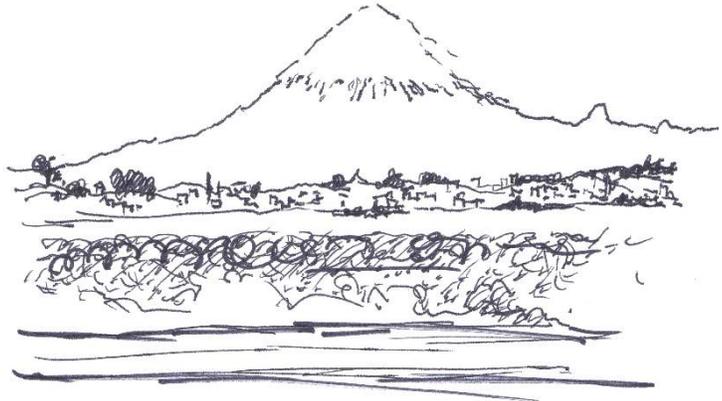


Imagen N° 123. Croquis a la velocidad del automóvil en el que se aprecian dos cualidades de la proximidad. Cercano a la carretera una extensión de arbustos en un suelo pedregoso y al fondo contrastan vívidos lomajes que por su colorido cuesta diferenciar si son extensiones productivas o se trata de una serie de parcelas. Fuente: Croquis del autor, 2014.

7.5.4 EJE RUTA 5 PTO. MONTT - PTO. VARAS

Se designa como cuarto eje al tramo de la Ruta 5 que une Puerto Montt y Puerto Varas. Este no presenta mayores transformaciones en sí mismo, más allá de ubicar algunas industrias menores en sus costados y algunos equipamientos de ruta como estaciones de servicio y policía, entre otros. Sin embargo la implementación de la doble vía permitió rápidamente pasar de la ciudad compacta a un estadio de Suburbanización y Desurbanización (ver página 28 del marco teórico) de manera simultánea, sin tener ellos un proceso de maduración.

La velocidad permitió rápidamente extenderse hacia los asentamientos más cercanos (Pto. Varas, Llanquihue y Frutillar) avalados por el aumento de movilización colectiva. Así entonces las transformaciones no son apreciables en el eje en sí mismo. No presenta distingo de segmentos como los otros ejes estudiados, sin embargo sus transformaciones se pueden verificar en sus polos y en la aparición de espesores que hasta antes de esto parecían ser inexistentes y sin trascendencia aparente para con el sistema urbano.

La ciudad compacta de Puerto Varas (imagen N° 125) cuya extensión alcanza las 490 Ha (cálculos propios a partir de imagen satelital) no ha experimentado una densificación en lo que respecta a vivienda en altura, y los servicios emergentes se han instalado en la lógica de su tamaño. Y su actual límite urbano es prácticamente coincidente con el tamaño de la mencionada ciudad compacta. Sin embargo su crecimiento por extensión (de baja densidad) está a punto de duplicar la mancha urbana, alcanzando las 785 Ha (ver imagen N° 128).



Imagen N° 124. Imagen satelital del eje Ruta 5 a Pto. Varas. Los círculos con la letra (A) muestran la ubicación de los sectores de baja densidad cuya mancha a superado a la ciudad compacta. La letra (B) indica los equipamientos en torno a la Ruta. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.



Imagen N° 125. Costanera de Puerto Varas. La extensión horizontal del centro guarda concordancia con la densidad que corona la proximidad. Aún conserva su dimensión pedestre. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Este fenómeno se debe a la estratificación socioeconómica predominante, a la posibilidad de tener un inmediato acceso a la Ruta 5 y a las características paisajísticas que presenta la planicie superior de Puerto Varas (vista al Lago Llanquihue). Producto de las diferencias dadas por estas condiciones es que las inmediaciones de Puerto Montt (ingresando por esta ruta) no han experimentado este tipo de transformación.





Imagen N° 127. A la velocidad del automóvil se rescata una simetría en la extensión circundante.
Fuente: Croquis del autor, 2014.

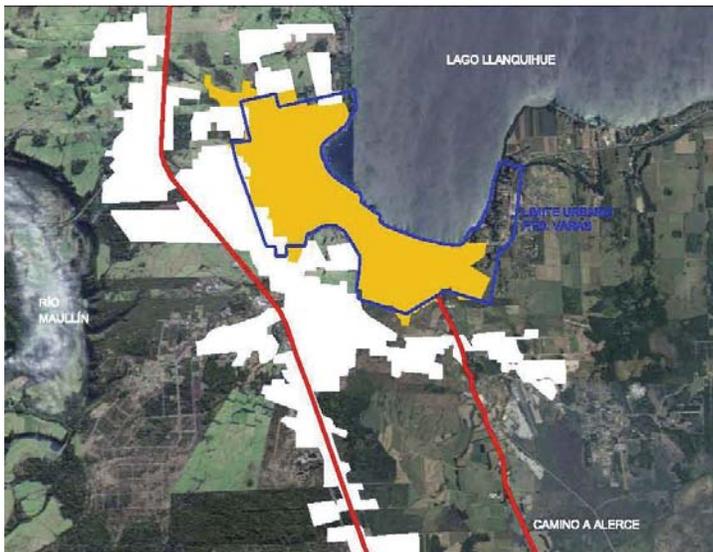


Imagen N° 128. Mancha urbana de Pto. Varas. En color naranja se muestra la extensión de la ciudad conurbada y en blanco las ocupaciones de baja densidad (parcelas de agrado). Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

A pesar de que el croquis 127 recoge una cierta simetría topográfica en la ruta, el hecho de tener una vía paralela hacia el lado de Alerce desequilibra las posibilidades del territorio, generando una evidente tensión hacia el oriente cuya inmediata expresión es la transversalidad de las conexiones y con ello surge la discusión en torno a cómo se han de incorporar las distintas velocidades sin perjuicio del primer ámbito temático de la Nueva Política urbana que relaciona la integración social a una correcta conectividad e integración. Surge la pregunta de ¿cómo anticiparse al crecimiento en torno a una carretera de modo que ésta no se transforme en una barrera y pueda ser capaz con su funcionalidad de ensalzar el funcionamiento sistémico de una ciudad? ¿son respuestas genéricas? o ¿el tamaño de Puerto Montt aún permite discutir y generar propuestas desde adentro?

Imagen N° 126. Ruta 5 en dirección a Pto. Montt. Fuente: Google Street View, 2014.

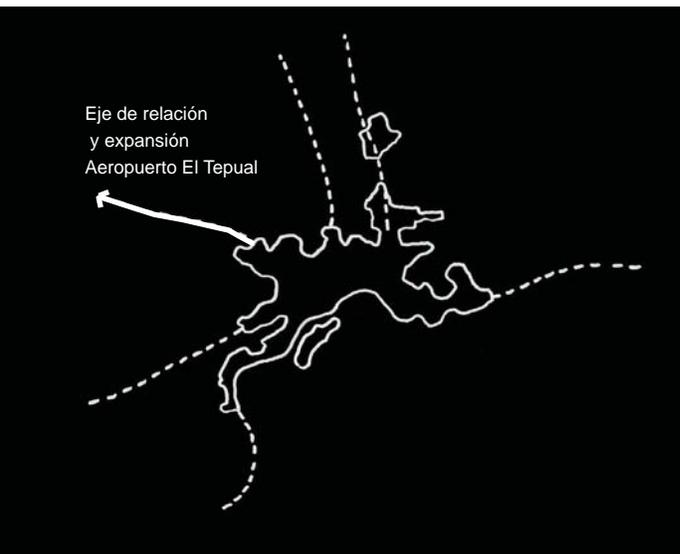


Imagen N° 129. Esquema de ubicación del Eje Aeropuerto EL Tepual en relación al total. Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 131. Imagen satelital del tramo hacia el Aeropuerto y Los Muermos. La letra (A) muestra el punto de inflexión que marca el sector Lagunitas y la letra (B) señala el sector donde han proliferado los pasajes semi rurales. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

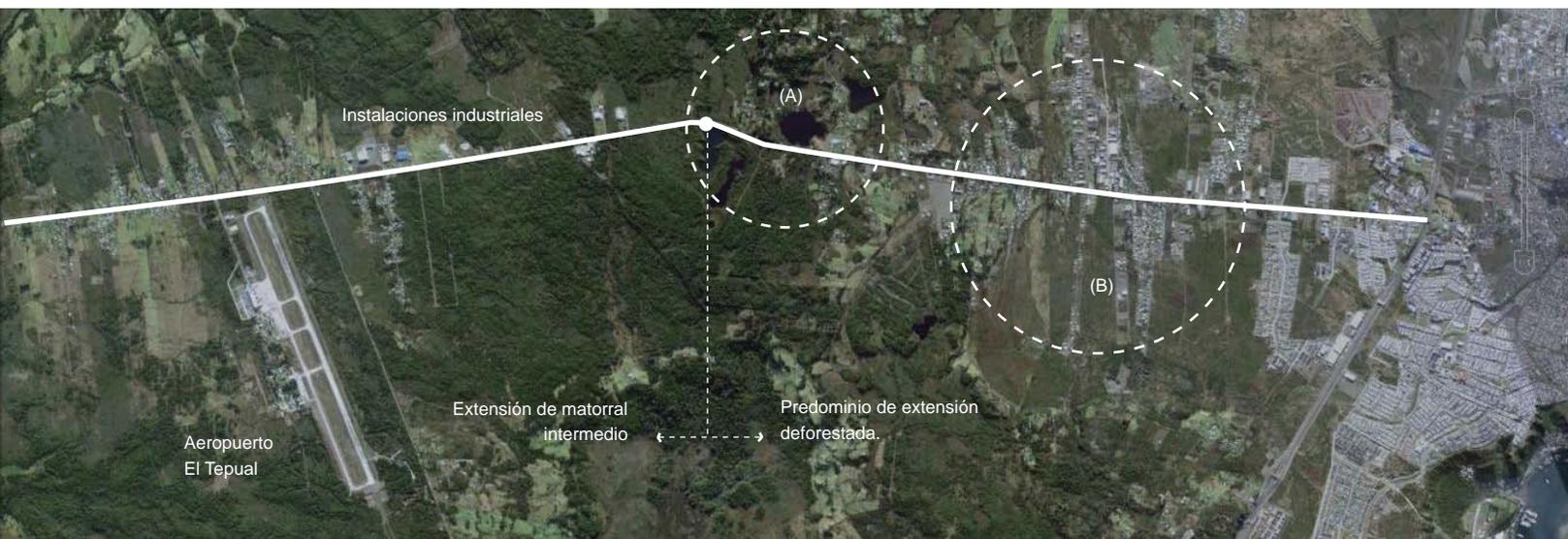


Imagen N° 130. Ocupación industrial de mediana escala en torno al Camino Aeropuerto. Fuente: Croquis del autor, 2014.

7.5.5 EJE AEROPUERTO EL TEPUAL

El quinto eje estudiado corresponde a los asentamientos y las relaciones que se han ido tomando la Ruta hacia el Aeropuerto. Ésta último se encuentra dentro del radio de los 15 Km a partir de la plaza de Pto Montt (ver plano de la pagina 113).

En el recorrido de observación es posible constatar una baja fertilidad de los terrenos circundantes. Son suelos pedregosos sin pendiente, sobre los cuales se han ido instalando industrias de bajo impacto, bodegaje y algunas plantas embasadoras de salmón. Éstas han ido surgiendo con un ritmo no acelerado, pero constante, que sin embargo se ha visto estancado en los últimos años, debido a la habilitación de la Ruta 5 a Chiloé como eje de vocación industrial (ver página 142).



La mayor concentración de asentamientos de carácter industrial se puede constatar luego del sector Lagunitas, donde se marca un punto de inflexión que define 2 segmentos como se puede apreciar en la imagen N° 130.

El otro segmento (entre Puerto Montt y Lagunitas) presenta desarrollos de baja densidad distanciados de la vialidad estructurante. Cabe mencionar también que este sector es el que concentra una mayor diversidad de acontecimientos en términos de ocupación. En las cercanías de la ciudad la ruta ha comenzado a adquirir elementos propios de una zona urbana (semáforos, pistas de viraje, pasos peatonales, etc), sin embargo se trata de la construcción de una periferia conurbada, que sólo contribuye al

Imagen N° 132. Extensión de caminos vecinales que se desprenden de la carretera y que han pasado a denominarse pasajes. Fuente: Fotografía el autor, 2014.



ESCOLARES

ESCUELA DE LENGUAJE AMAPOLA
MATERIALES ESCOLARES
PROMUEVE EL APRENDIZAJE
DE LENGUAJE EN LOS NIÑOS
Ruta Maipo - San Carlos - Colón
Calle 19 de Septiembre 1000
CASAS DE LOCOMOTORIA Y COORDINACIÓN

XY-88-8-1





engrosamiento y extensión a partir de la carretera, más que la construcción de una extensión ciudadana (croquis 133).

Morfológicamente se puede apreciar un predominio de pasajes largos que se desprenden de la vía principal, pero sin conexión entre ellos. Son pasajes que han surgido en los últimos años como la prolongación de pequeños accesos vecinales, que apoyados en el rol de la carretera se expanden como acceso a nuevos terrenos producto de la subdivisión de parcelas poco fértiles. Se presenta así una opción de asentamiento como también un terreno apto para ubicar una mediana industria de bajo impacto.

Este eje además se destaca sobre los otros, por tener una gran concentración de establecimientos educacionales a lo largo de su trayecto. Ubicados en lugares con cierta centralidad, ya sea por el cruce de caminos o por el hecho de haber viviendas aledañas.

Este último es uno de los argumentos que explica la diversidad en el flujo vehicular (hecho ausente en los otros ejes estudiados) que pasa por esta vía. Se tienen furgones escolares, mini buses, buses de particulares de empresas, buses rurales, etc.

También es importante mencionar que toda la conexión con los sectores rurales de la comuna de Los Muermos se hace a través de esta vía, hecho que viene a potenciar su carácter articulador por sobre la ocupación.

Imagen N° 134. La mutación morfológica de la ruta empieza con la aparición de símbolos urbanos, sin embargo no hay presencia de signos. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Imagen N° 133. Fotografía tomada a 2.5 Km antes de llegar al comienzo de la mancha urbana. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

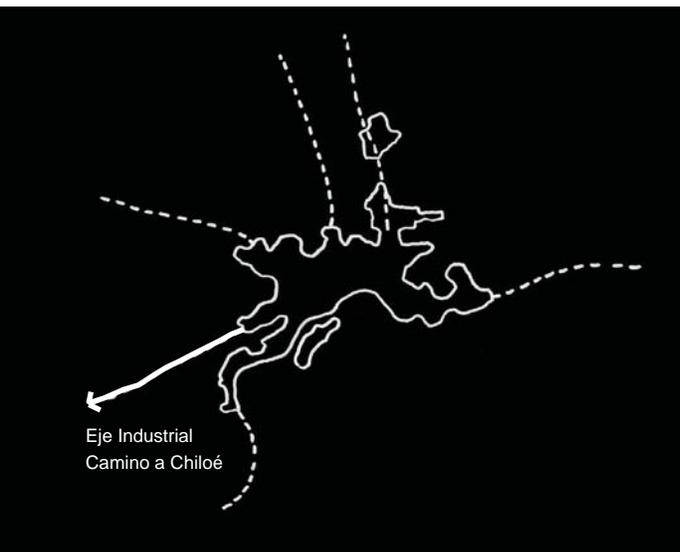


Imagen N° 135. Esquema de ubicación del Eje Industrial camino a Chiloé, en relación al total.
Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 137. Fotografía panorámica que muestra la relación entre la carretera y la ciudad. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

Imagen N° 136. Imagen satelital del tramo de la Ruta 5 hacia Chiloé y Maullín. La letra (A) muestra el punto de mayor concentración industrial y la letra (B) indica un sector de la planicie que a futuro tendrá que debatir su destino entre la vocación industrial del eje y la presión del crecimiento urbano de ese sector. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

7.5.6 EJE INDUSTRIAL CAMINO A CHILOÉ

El estudio de los ejes de expansión y relación se cierra con el recorrido de la Ruta 5 en dirección a Chiloé y Maullín.

A diferencia de los otros tramos estudiados, éste nunca ha destacado por la presencia de concentración de viviendas, tampoco han surgido ocupaciones amparadas en la subdivisión de los 5.000 m² (parcelas de agrado). Ha sido el único eje que ha mantenido un carácter de vía conectora y no integradora.

La escasa cercanía con la mancha urbana actual, mayormente percibida a través de las imágenes satelitales obedece a la expansión del sector Mirasol y no guarda relación con esta ruta. Sin embargo es uno de los ejes más relevantes aunque su presencia inmediata no lo revele así. Su relación aparece cuando analizamos el carácter del primer eje (Chinquihue), resaltando su carácter y vocación portuaria que se ha extendido más allá del canal Tenglo, tomándose la rada del sector Caullahuapi. Esta expansión de la actividad portuaria y marítima hace pensar en la posibilidad concreta que presenta el lugar para albergar un eventual traslado del puerto. De ser así el sector de la Ruta en estudio ratificaría su carácter industrial, extendiendo su hegemonía más allá de la linealidad de la ruta y tomándose parte de la meseta con densificación y conexiones viales.

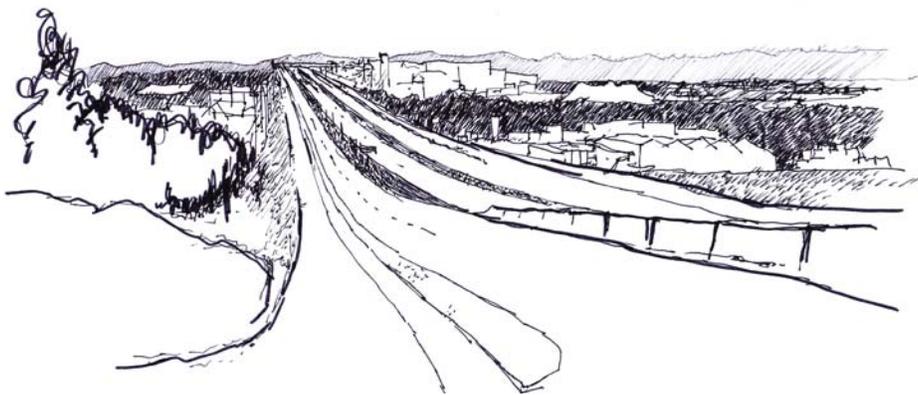
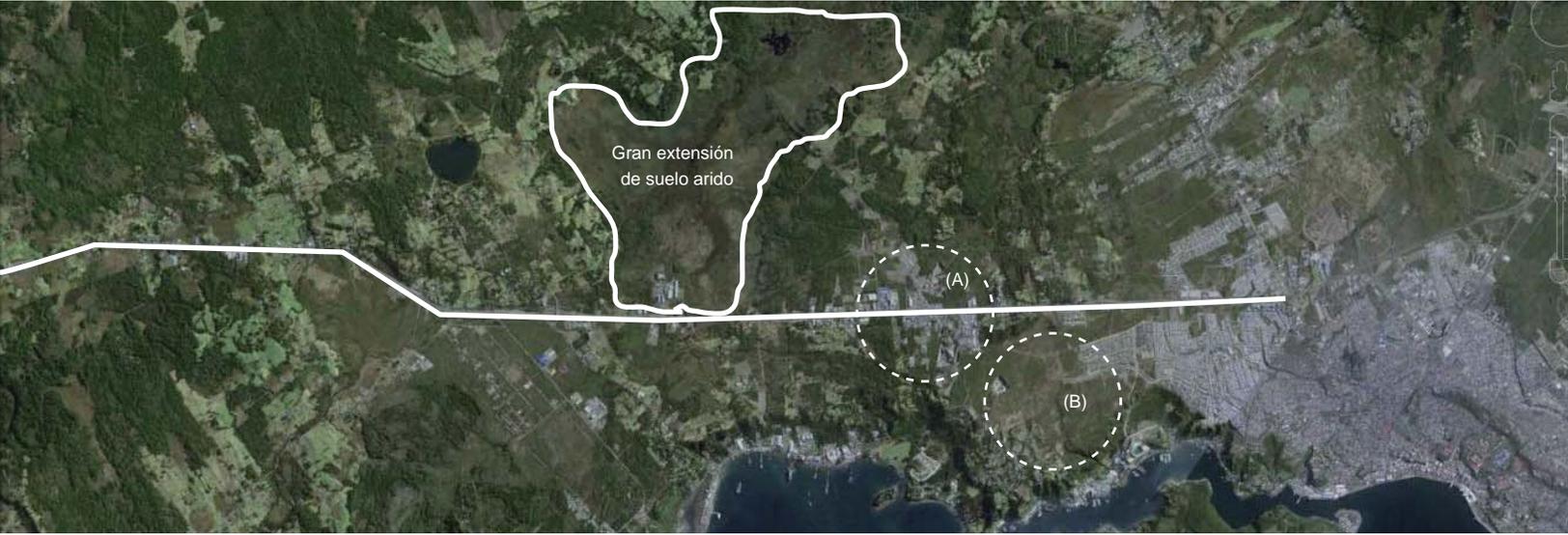


Imagen N° 138. Espesor de pistas que construye su presencia en la densidad y no en su extensión. El tupido entorno rural le potencia esta cualidad al hacer más drástico el contraste.
Fuente: Croquis del autor, 2014.





Imagen N° 140. Caletera y vereda al costado superior muestra un modo de relacionarse con las velocidades.
Fuente: Croquis del autor, 2014.

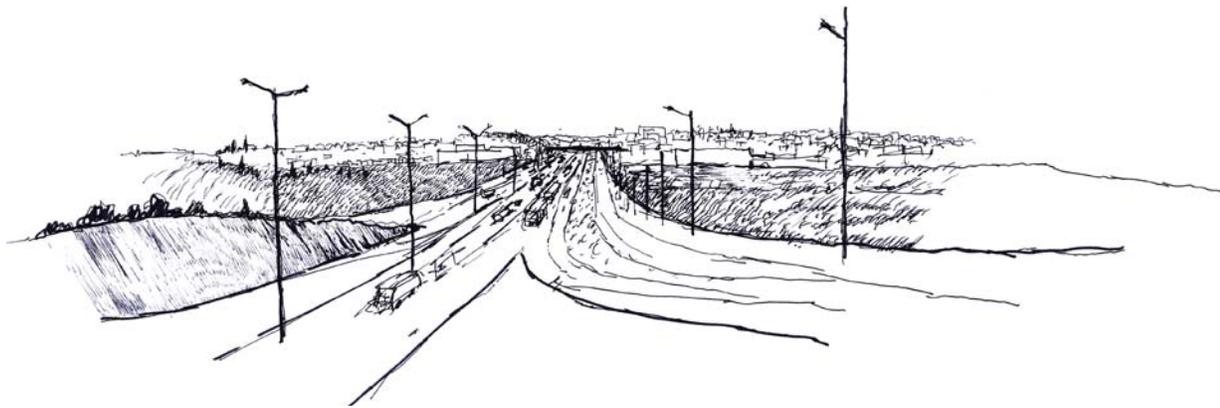


Imagen N° 140. Ruta 5 en dirección a Pto. Montt. Fuente: Croquis del autor, 2014.

Sin embargo es necesario tener presente que el ritmo de crecimiento portuario no va acorde al ritmo del crecimiento urbano, por lo que se debiese anticipar la situación portuaria de modo de resguardar el crecimiento urbano, para que puerto y ciudad puedan seguir coexistiendo.

En lo que respecta al costado norte de la ruta, podemos observar que las ocupaciones industriales irrumpen en un entorno rural con suelos de baja productividad y pedregosos (ver croquis 138). Esto se traduce en la ausencia de viviendas hacia el sector norponiente, presentando una gran extensión con posibilidades acordes a la destinación proyectada.

Más adelante encontramos el cruce con la Ruta V-270 que llega hasta el aeropuerto El Tepual, lo que abre la posibilidad de discurrir sobre un eventual macro anillo, abriendo la posibilidad incluso de tener una conexión entre el puerto, el aeropuerto y Pto. Varas.

Imagen N° 139. Ruta 5 en dirección a Chiloé. Fuente: Fotografía del autor, 2014.

CAPÍTULO

8

CONCLUSIONES





8. CONCLUSIONES

Con respecto a la pregunta inicial de investigación:

¿De qué manera ha influido el proceso de transformación territorial en la configuración del Rol Articulador de Puerto Montt? y ¿Cómo se proyecta dicho rol en su incipiente sistema metropolitano?

Se planteó como hipótesis lo siguiente:

El proceso de transformación urbano de Puerto Montt se ha dado en relación a decisiones que han presidido propósitos de escalas territoriales mayores, a través de las cuales la ciudad construyó indirectamente su rol articulador.

Sin embargo su proyección en el incipiente sistema metropolitano deberá conjugar nuevos elementos pertenecientes a esta nueva escala.

Luego de desarrollar la investigación mediante el cumplimiento de los objetivos propuestos se puede concluir que la primera parte de la hipótesis no se cumple a cabalidad, sin embargo se llegó a un reordenamiento de sus variables. Mientras que la segunda parte sí es posible confirmarla.

PRIMERA PARTE

Esta primera parte se explica a través de las conclusiones desprendidas de los escenarios estudiados (objetivo n° 2):

-Escenario prehispánico:

Antes del arribo español, los indígenas no tenían una base social estructurada en base a núcleos de asentamientos que hubiesen servido de precedente a la estructuración urbana llevada a cabo por los españoles.

A pesar de no tener una idea de ciudad, el indígena tenía sus propios anillos de intimidad, cuya graduación excede la mera proxémica, ingresando en el plano del **significado**. El carácter bélico no es más que la construcción y el cuidado de un límite que responde a su genuina concepción de frontera y aislación. Con esto se advierte la construcción de una propia escala.

En este escenario los hechos geográficos también tenían su propio significado. Los ríos, en particular, articulaban la estacionalidad y la circulación de los indígenas. Por un lado la permanencia estaba asociada a la ocupación transversal del río, la que les desplegaba un abanico de posibilidades sustentables, mientras que la longitudinalidad cumplía un rol social, ya que les permitía mantener

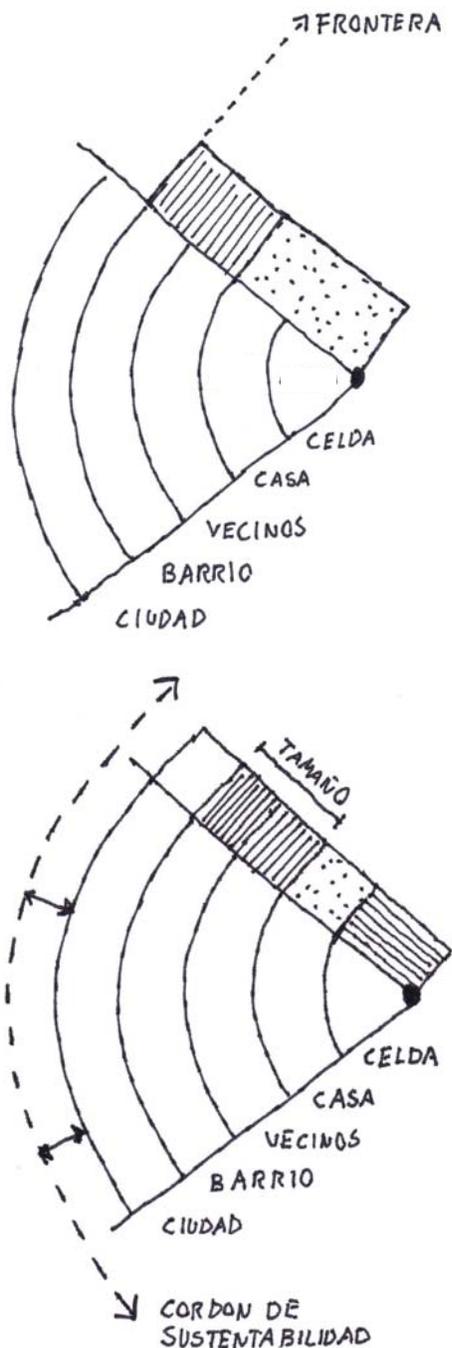


Imagen N° 141. Distingo en la percepción de los anillos de intimidad según los aborígenes (imagen superior) y el español (imagen inferior). Relación con los matices de su extensión. Fuente: Elaboración propia.

redes de comunicación a lo largo de varios kilómetros.

-Escenario hispánico:

La graduación o anillos de intimidad de los aborígenes era muy distinta a la del español. Este último trae la idea de interior y el concepto de ciudad. Entre ambos se da un matiz graduado muy similar al que tenemos hoy en día. Pero también la ciudad se inscribía en un anillo superior; el del territorio circundante, que debía garantizar un cordón de sustentabilidad.

Bajo esta lógica el español buscaba vertebrar el territorio con una dinámica de ciudades distanciadas que actuaran como unidades discretas. El territorio intermedio estaba conectado pero no integrado, ya que la lógica de integración apuntaba a una escala mayor.

El encuentro de ambas concepciones proxémicas desataría diversos conflictos, entre los cuales la destrucción de las 7 ciudades del sur marcaría un precedente en el curso del desarrollo urbano y territorial del área de estudio y de Chile en general. Este desastre realza la figura de Santiago como capital absorbiendo la importancia que habían tenido las ciudades del sur. En cuanto al área de estudio, pone en evidencia la importancia del territorio intermedio (con la despoblación de Osorno) comprendido entre Valdivia y Chiloé, extrapolando dicha relevancia a un tema de escala territorial mayor.

A partir del despoblamiento de Osorno este territorio se reconoce como un intersticio hostil, dado por el escaso conocimiento de su geografía y por el ambiente bélico reinante. Esto se traducía en especulaciones e hipótesis infundadas que contribuían en la mantención de dicho estado.

La refundación de Osorno y la apertura del Camino Real son los proyectos de integración territorial más importantes del periodo, sin embargo no tienen una consecuencia inmediata en el proceso de transformación territorial, sino hasta la llegada del ferrocarril a la zona.

-Escenario de la Colonización Alemana (periodo republicano):

Lo que en el periodo español era un territorio desconocido e inexplorado paso a ser el escenario del proceso de ocupación llevado a cabo por inmigrantes alemanes. Esta es una política de gobierno que buscaba establecer soberanía en los confines australes de un país recién independizado. La hostilidad cambió de carácter. A pesar de no haber un ambiente bélico las duras condiciones para transformar el craso bosque en praderas cultivables imponía una ardua labor a los colonos.

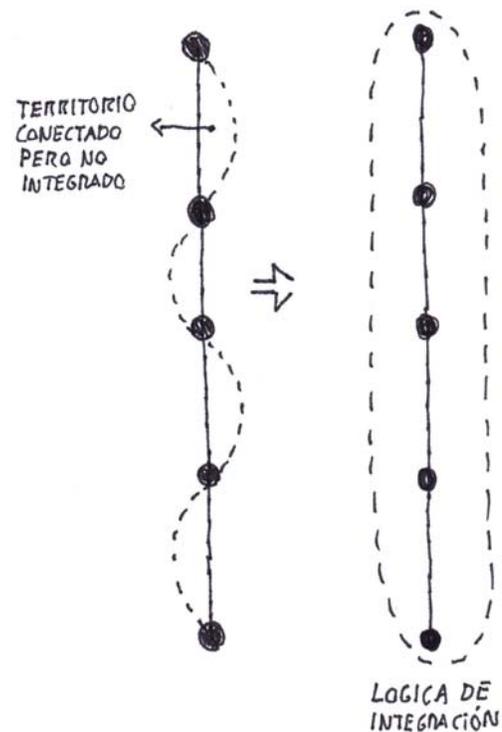


Imagen N° 142. La lógica de integración del conquistador español apuntaba a la unificación del territorio total, dentro del cual la ciudad es un elemento estructurador. Fuente: Elaboración propia.



Imagen N° 143. Función multi-escalar del puerto. Fuente: Elaboración propia.

En este nuevo intersticio hostil, la idea de Bernardo Philippi, de incorporar el recién descubierto Lago Llanquihue como parte de un sistema intermodal que minimice las dificultades de las comunicaciones (producto de las condiciones naturales), es sin duda el segundo proyecto de integración territorial más importante a escala regional, luego del Camino Real.

La idea de Pérez Rosales, de fundar un puerto en el Seno Reloncaví recoge, incorpora y potencia el planteamiento de Philippi. Destaca la lucidez con la que pudo leer la importancia portuaria en un país con más de 4.000 km de frente al Pacífico. Así Puerto Montt es la única ciudad fundada en el escenario de la colonización Alemana.

De este modo es posible afirmar que la existencia de Puerto Montt obedece a propósitos de escala nacional, sin embargo éstos no han incidido de manera indirecta en la configuración de su Rol de ciudad articuladora. Es más este rol hoy en día es cuestionable. Por el contrario, sucede que el rol articulador existió primero que la concepción de ciudad. Prueba de esto es la baja capacidad sustentable del contexto en que se emplaza, lo que llevó a tener que buscar un lugar que fuese capaz de abastecer la ciudad (origen de Chamiza). En ese sentido el rol articulador es lo más directo y la vez abstracto que tuvo Puerto Montt.

Contrario fue lo sucedido con las ciudades del Lago Llanquihue. En el caso de Pto. Octay y Pto. Varas inicialmente se constituyen con un rol articulador, pero sin el carácter de ciudad, sino meramente infraestructural; un muelle que articule el flujo productivo. El proceso que conlleva pasar de un muelle a una ciudad es un paso indirecto y políticamente involuntario.

Puerto Montt, en cambio, se funda como la única ciudad de la colonización alemana, con el fin de articular este naciente territorio con el resto del país. De este modo lo que se funda es la puerta-puerto de la colonia, la que tiene una complejidad implícita, pues se trata de una ciudad-puerto.

La ciudad de Puerto Montt fue un soporte a su propio puerto. Mientras ésta como ciudad propiamente tal tenga lo necesario para soportar y sostener al puerto, la discusión en torno a su forma se vuelve un tanto irrelevante. A pesar de tener acto fundacional, tener una plaza y una iglesia, su carácter difiere totalmente al de la ciudad española, pues carece de concepciones como el soporte de un cordón sustentable o un trasfondo cívico y religioso.

Por su parte el puerto obedeció al propósito de una escala mayor, por lo tanto el establecimiento de su función relegó la ciudad a un segundo plano. Ahora bien, estas conclusiones sólo son posibles mediante el conocimiento que hoy en día nos permite diferenciar entre puerto y ciudad. En aquel entonces los distintos ordenes

calzaban y comparecían en el tamaño compacto de ciudad.

De este modo para la primera parte de la hipótesis podemos decir que la ciudad no construyó indirectamente su rol articulador, sino por el contrario, fue el rol articulador el que indirectamente fue construyendo la ciudad.

SEGUNDA PARTE

Esta construcción indirecta se estudió a través del desarrollo del objetivo n° 3 dando cuenta de sus procesos de urbanización, lo que permite reafirmar el segundo enunciado de la hipótesis, concluyendo lo siguiente:

- Se reconoce y se afirma una nueva escala: la metropolitana.

Ante esto es posible concluir que para el caso de las ciudades intermedias chilenas el tema metropolitano confunde la relación de conceptos, específicamente la vinculación de sus núcleos cercanos. Es un vínculo que se ha vuelto a resarcir producto de la velocidad y la relación entre núcleos cercanos, adquiriendo un carácter binario (y no articulador) basado en el trayecto entre lugar de trabajo y la residencia (cada vez más apartada). Así es cómo el concepto metropolitano de las ciudades intermedias se basa en el carácter vernacular de éstas. La ciudad se extiende sin planificación y por defecto se nombra área metropolitana a la extensión involucrada.

Para el caso específico del área de estudio, la relación que mantienen Calbuco y Los Muermos en torno a Puerto Montt tiene un carácter más complementario que la relación binaria que mantienen Pto. Varas, Llanquihue y Frutillar. Sucede que Calbuco y Los Muermos, en su rol de cabeceras comunales, articulan su ruralidad circundante; las islas y la cordillera de la costa, respectivamente. De este modo cumplen una labor de asentamiento intermediario y por ende complementario a la función de Pto. Montt, sin necesariamente tener una cercanía de expansión urbana.

Sin embargo los núcleos lacustres mencionados (y también Alerce) han revelado un momento importante a la ciudad. Puerto Montt debe enfrentar una peculiar etapa en su proceso de expansión. Etapa que varios autores denominan como crecimiento intraregional caracterizado por la dispersión. Sucede que ante estos fenómenos, cuyos estudios provienen de otras realidades urbanas se tiende a encasillar como metropolización sin cuestionar la naturaleza de dicha definición.

Ahora bien esto sin duda hace posar una mirada urbana sobre un territorio regional que hasta antes de eso se concebía exclusivamente como extensión productiva. Lo que está sucediendo es un proceso de ocupación entre el espacio de los núcleos, asociado principalmente

a políticas privadas.

- Esta escala tiene nuevos elementos

A través del desarrollo del objetivo n° 5 se tiene que los elementos constituyentes de esta escala metropolitana se ven reflejados en los 5 ámbitos temáticos expuestos en la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014), cobrando mayor relevancia la Institucionalidad y Gobernanza, pues es la que reconoce esta nueva escala y propone reorganizar las potestades públicas, creando una nueva autoridad que tome decisiones en un territorio que hace bastante excedió los límites de la ciudad compacta y ha comenzado a involucrar varias unidades administrativas, sesgando la posibilidad de una planificación unificadora.

Para el desarrollo económico se busca fomentar la complementariedad de los ejes funcionales y que de paso éstos aseguren una buena conectividad y accesibilidad en pos de una integración social.

- Conjugar los nuevos elementos

Para saber cómo se han de conjugar los elementos de la Nueva Política urbana, esta tesis desarrolló un trabajo de campo (objetivo n° 4) que apoyado en la observación arquitectónica, definió 6 ejes de relación y expansión, los que fueron recorridos y observados en locomoción colectiva, vehículo particular y tramos a pie. Estas observaciones que en primera instancia se fijaron en recorridos lineales (para abarcar la extensión sin ambigüedad en las definiciones y para poder establecer parámetros de comparación) revelaron nuevas extensiones y espesores de la ciudad:

Así entre el eje Portuario (n°1) y el eje Industrial (n°6) se abre la posibilidad de tener un espesor mayor, que contemple una zona de logística apoyada en el eje industrial, mientras que en la parte costera, específicamente en la rada de Caullahuapi se vislumbra la posibilidad de trasladar el puerto cuando éste le toque enfrentarse a su crecimiento. Sin embargo este nuevo espesor tensionado por estos 2 ejes deberá lidiar con la extensión de ciudad que ya se está comenzando a apoderar de dicha meseta.

Otro espesor identificado es el que tensionan el Camino a Alerce y la Ruta 5 hacia Pto. Varas. Este sin embargo revela el encuentro entre la expansión de la periferia conurbada, la futura proliferación de ocupación de baja densidad y el factor velocidad de la Ruta.

De este modo se sostiene enérgicamente la relevancia del estudio, apoyada en la trascendencia de generar visiones para con las ciudades intermedias chilenas, valorando sus elementos constitutivos desde una visión interna.

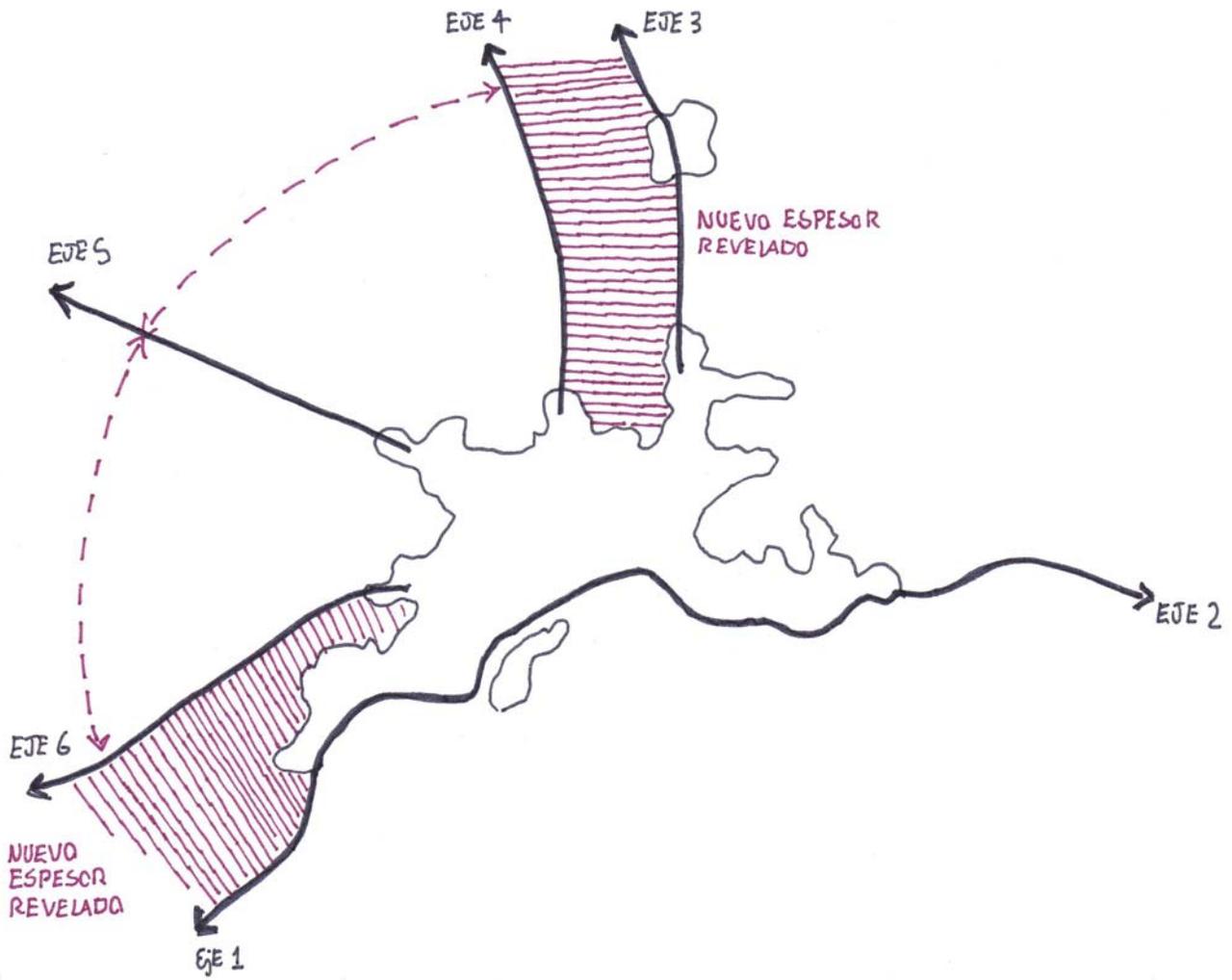


Imagen N° 144. El estudio a partir de ejes lineales reveló 2 nuevo espesores de la ciudad. Uno de ellos involucra el modo en cómo la ciudad se ha de hacer cargo de las velocidades y el otro plantea un nuevo espesor del eje portuario. Fuente: Elaboración propia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS





REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS

A.A. V.V. (2002). Pioneros del Llanquihue. 1852-2002. Liga Chileno-Alemana. Santiago.

Aguilera, Javier; Ibáñez, Joaquín; Moreno Luis. (1976). Urbanismo español en América. Madrid: Instituto de Cultura Hispana. Catálogo de la Exposición itinerante.

Allende, José (1987). Planeamiento de las áreas metropolitanas mito o realidad. País vasco: Servicio editorial Universidad del País Vasco.

Ascher, François (2004). Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Editorial.

Augé, Marc (2007). Por una antropología de la movilidad. Barcelona: Editorial Gedisa.

Bengoa, José (2003). Historia de los antiguos Mapuches del sur. Ediciones Catalonia Ltda. Santiago.

Berg, Lorenzo y Cherubini, Gian (2009). Ocupación, Arquitectura y Paisaje. Región de Los Lagos. Editorial Universitaria. Santiago.

Capel, Horacio (2002). La morfología de las ciudades. I Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Cunill, Pedro (1995): Las transformaciones del espacio geohistórico latinoamericano, 1930-1990. México: Fondo de cultura económica.

Dillehay, Tom (1990). Araucanía: presente y pasado. Editorial Andrés Bello. Santiago.

Dupuy, Gabriel (1998). El urbanismo de las redes. Teorías y métodos. París: Oikos-Tau.

Guarda, Gabriel (1978). Historia urbana del Reino de Chile. Editorial Andrés Bello. Santiago.

Hall, Edward T (1973). La dimensión oculta. Enfoque antropológico del uso del espacio. Madrid: Instituto de estudios de administración local.

Held, Emilio (1970). Documentos sobre la colonización del sur de Chile. Talleres Gráficos Claus von Plate. Santiago.

Held, Emilio (1988). Anotaciones y Apuntes Históricos sobre la Colonia de Llanquihue, por el Rvdo. Padre José Harter. S.J. Ediciones IGM. Santiago.

Herbert, D. T. y Thomas, C. J. (1990). The Urban System. Londres.: David Fulton.

Hidalgo, Rodrigo y Arenas, Federico (2009). "Del país urbano al país metropolitano. Transformaciones recientes en las ciudades chilenas". En: Hidalgo, Rodrigo; de Mattos, Carlos y Arenas, Federico. Chile: del país urbano al país metropolitano. 1° ed. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 9-29.

Instituto Geográfico Militar (1983). Población y sistema nacional de asentamientos urbanos. Tomo IV. Santiago: Autor.

Instituto Geográfico Militar (1985). Geografía Urbana. Tomo X. Santiago: Autor.

Irarrázaval, Raúl (1978). Arquitectura chilena. La búsqueda de un orden espacial. Santiago: Ediciones nueva universidad.

Kinsley, Davis ... et. al. (1950). Las áreas metropolitanas del mundo. México: Instituto de Estudios Internacionales. Investigaciones Urbanas Internacionales.

Le Corbusier (1975): Principios de Urbanismo (La carta de Atenas). Barcelona: Editorial Ariel S.A.

Minte, Andrea (2002). Colonización alemana a orillas del Lago Llanquihue. (1850-1900). Liga Chileno-Alemana. Santiago.

Munizaga, Gustavo (1997). Las ciudades y su historia: una aproximación. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

O'Gorman, Edmundo (1958). La invención de América. México: Fondo de cultura económica.

PUCV, Escuela de Arquitectura (1967). Amereida . Valparaíso: Autor.

PUCV, Escuela de Arquitectura (1986). Amereida II. Valparaíso: Autor.

Pujadas, Romà y Font, Jaume (1998). Ordenación y planificación territorial. Madrid: Editorial Síntesis.

Rodríguez, Octavio (1993). La teoría del subdesarrollo de la CEPAL. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Rovira, Adriano (2009). "La construcción de una metrópoli regional: el caso de Puerto Montt, centro urbano intermedio del sur de Chile". En: Hidalgo, Rodrigo; de Mattos, Carlos; Arenas, Federico. Chile: del país urbano al país metropolitano. 1° ed. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 415-424.

Rykwert, Joseph (1972). La casa de Adán en el paraíso.

Susser, Ida (Ed.) (2001). La sociología urbana de Manuel Castells. Editorial Alianza.

Urbina Burgos, Rodolfo (1983). La periferia meridional Indiana. Chiloé en el siglo XVIII. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Valparaíso.

Urbina Carrasco, Ximena (2009). La frontera de arriba en Chile colonial. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Valparaíso.

Van den Berg, Leo ... et. al. (1982). A study of growth and decline. Oxford: Pergamon Press.

CLASES DICTADAS EN EL MAGISTER

Hurtado, Marcela (2013). Clase Magistral impartida por un invitado. Qhapaq Ñan. Camino principal Andino. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 12.04.13.

Lorenzo, Santiago (2013). Clase Magistral impartida por invitado. El ciclo rural centrado en la hacienda. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 18.05.13.

Purcell, Juan (2013). Clase Magistral. La ciudad y la casa: la aislación y partición como forma del habitar. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 27.09.13.

Rodríguez, Virgilio (2013). Clase Magistral impartida por un invitado. Los Aztecas (segunda clase). Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 22.03.13.

Sanfuentes, Manuel (2013). Clase Magistral. Poética General. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Ciudad Abierta, Ritoque, 19.04.13.

Urbina Burgos, Rodolfo (2013). Clase Magistral impartida por invitado. La vida urbana en el siglo XVI y XVII. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 30.08.13.

Urbina Carrasco, Ximena (2013a). Clase Magistral impartida por invitado. La imagen de América (segunda clase). Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 07.05.13.

Urbina Carrasco, Ximena (2013b). Clase Magistral impartida por invitado. Rio de Janeiro. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 06.09.13.

Vera, Leonardo (2013). Clase Magistral impartida por invitado. La ciudad y el campo: Expansión de la frontera homínida en la construcción de los países. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, 04.10.13.

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

Bellagamba, Fernando (2002). *“La ciudad como concepto cambiante. Una aproximación a su significado”*. <http://www.instituto127.com.ar/Espacio127/08/n8nota06.htm> [Consulta:14-08-2014].

Dematteis, Guiseppe (1996). *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*. Presentación realizada en el ciclo: “La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias”. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Disponible en <http://periferiaactiva.files.wordpress.com/2011/09/dematteis-suburbanizacic3b3n-y-periurbanizacic3b3n.pdf> [Consulta 14-08-2014].

Gans, Paul; Ansgar, Schmitz-Veltin y West, Christina (2008). *“Migraciones entre ciudades y sus alrededores: la diversidad de los motivos en Europa”*, trabajo presentado en el III Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población, ALAP, Córdoba, Argentina, del 24 al 26 de septiembre. www.alapop.org/Congreso08/DOCSFINAIS_PDF/ALAP_2008_FINAL_88.pdf [Consulta: 23-09-2014].

Letelier, Francisco (s/f): *“La Ciudad Intermedia: El desafío de formación de espacio público político urbano”*. http://www.intencionesdecuidad.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=233:la-ciudad-intermedia-el-desafio-de-formacion-de-espacio-publico-politico-urbano&catid=87:miradas&Itemid=292 [Consulta:10-09-2014].

Monclús, Francisco (1998): *Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas Geográfico-urbanísticas*. Seminario “La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias”. Barcelona, Febrero-Abril 1996. Disponible en <http://archivouel.tripod.com/dispersa.pdf> [Consulta 08-08-2014].

Santa Cruz, Juan Carlos (2010). *Los desafíos de las ciudades intermedias sudamericanas, en un contexto de urbanización global*. Presentado al concurso: FURS 2010 Essay Competition: Prize for the best essay on urban and regional themes by young authors. Disponible en https://www.academia.edu/2047306/Los_desafios_de_las_ciudades_intermedias_sudamericanas_en_un_contexto_de_urbanizacion_global [Consulta: 02-09-2014].

ARTÍCULOS DE REVISTAS

Delgado, Javier. "La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región". *Sociológica*, 2003, n° 18, pp. 13-48.

de Mattos, Carlos (2002). "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización?". *EURE*, v.28, n°85.

Márquez, Jaime (1989). "Recado para una ciudad democrática". *CA, Intervenciones Urbanas*, n°58, pp. 25-27.

Márquez, Jaime (1992). "Ciudades de América. Presentación del número". *Arquitectura Panamericana*. Ciudades de América, n°1, pp. 6-7.

Montero, Cecilia (2004). Formación y desarrollo de un cluster globalizado: el caso de la industria del salmón en Chile. *Serie Desarrollo Productivo*. Numero 145. Santiago.

Ojeda, Miguel ... et.al. (2009). "El sistema de ciudades chileno en la segunda mitad del siglo XX: entre la suburbanización y la desconcentración". *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 24, n° 1, pp. 7-48.

Rojas, Carolina; Muñoz, Iván y García, Miguel Ángel. "Estructura urbana y policentrismo en el área metropolitana de Concepción". *Eure*, 2009, v.35, n° 105, pp. 47-70.

Urbina Carrasco, Ximena (2005). "La frontera "de arriba" chilena y el camino de Chiloé a Valdivia". *Temas Americanistas*. Ciudades de América, n°18, pp. 70-92.

Vinuesa, Julio (1975). "Sobre el concepto de área metropolitana". *Estudios Geográficos*, pp. 140-141.

TESIS

Letelier, Sofía (2007). *Escala y "escalaje" en arquitectura: inteligencia visual que adquiere identidad en la geografía*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Madrid, España.

Pradenas, Juan (2006). *Delimitación funcional del área metropolitana de Santiago*. Un territorio en busca de gobierno. Tesis de grado. Universidad de Chile, Santiago.

OTRAS PUBLICACIONES

Chaves, Luis Fernando (1978). *Informe Nacional sobre Venezuela, Unión Geográfica Internacional*. Mérida-Venezuela: Comisión sobre sistemas nacionales de asentamientos. Instituto de Geografía. Universidad de Los Andes.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). *Política Nacional de desarrollo urbano*. Santiago: Autor.

COLOFÓN

La presente edición fue impresa en dos tipos de formato, Carta en sentido vertical para las paginas en general (21,6 x 28 cm), y doble carta en sentido horizontal para el plano desplegable (43,2 x 28 cm) ambos en papel hilado 6 (106 gr.)

Para el diseño de las páginas se consideró sólo una tipografía: Arial. Su composición grafica fue concebida en los software: Adobe Indesign CS6, Adobe Photoshop CS6, Autocad 2014 y Microsoft Word 2007.

Las paginas fueron impresas en una HP LaserJet Pro 200 color MFP (M276mw), y la tapa en un plotter HP Designjet T610 44IN HPGL2 en papel hilado 180, dentro de los días 19 y 20 de Enero de 2015 en Cabildo, Provincia de Petorca, Región de Valparaíso.