

**EL DESARROLLO URBANO DE VALDIVIA.  
ESTUDIO DE CASO EN UNA CIUDAD MEDIANA**

*Axel Borsdorf<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Catedrático, Instituto de Geografía de la Universidad de Innsbruck, Austria y Director del Instituto para la Investigación Urbana y Regional de la Academia Austriaca de Ciencias en Viena, Austria.



## RESUMEN

La ciudad intermedia chilena Valdivia está caracterizada con un crecimiento demográfico lento. Este es casi un caso singular entre las ciudades de tamaño medio de América Latina, que generalmente crecen con tasas aún superiores a las capitales. El presente trabajo analiza las razones y las consecuencias de este crecimiento lento y los efectos para un desarrollo sustentable para Valdivia. También un análisis de los cambios en el uso de suelo urbano del centro de Valdivia, basado en dos estudios cartográficos en tres dimensiones de los años 1974 y 1999 está incluido.

En la conclusión las hipótesis formuladas por el proyecto GEORED con respecto a la estructura, las funciones y el desarrollo de ciudades intermedias latinoamericanas están discutidas. Valdivia en estos aspectos es como un modelo ideal. La ciudad mantuvo su identidad cultural y su patrimonio urbano, ella se identifica con los potenciales y problemas regionales, no es afectada por fenómenos de sobre-urbanización, tiene un gran potencial de mantener y restaurar el ambiente natural en la región urbana y posee un potencial importante de realizar planes de ordenamiento en base a los principios de sustentabilidad.

## SUMMARY

The Chilean intermediate city of Valdivia is characterized by a slow demographic growth, representing a special case among other medium sized towns of Latin America, whose growth rates frequently surpass those of the capital cities. The paper analyses the causes and effects of the slow growth and the consequences for a sustainable development of Valdivia. It also includes an analysis of the changes in urban land use of the Valdivian city centre, based on to cartographic inquiries of 1974 and 1999 in three-dimensional method.

At least it proves the hypothesis' being formulated within the GEORED project regarding the structure, functions and development of intermediate cities in Latin America. It turns out that Valdivia fits these hypothesis' in an ideal way. The city conserved its cultural identity and urban heritage, it corresponds to the economic potential and problems of its region, it is still not effectuated by the phenomenon of over-urbanisation, it has a good potential for the protectionj and restauration of the urban environment, and it possesses a high potential for the implementation of sustainable development processes.

## ZUSAMMENFASSUNG

Die chilenische Mittelstadt Valdivia ist durch ein nur mäßiges Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Dies macht sie zu einem Sonderfall unter den Mittelstädten Lateinamerikas, die im allgemeinen heute höhere Wachstumsraten aufweisen als die Hauptstädte. Im vorliegenden Beitrag werden die Gründe ebenso wie die Folgen analysiert, die ein solches langsames Wachstum für eine auf Nachhaltigkeit gerichtete Stadtentwicklung in Valdivia hat. Ferner erfolgt eine Untersuchung des Wandels der Flächennutzung der letzten 25 Jahre im Stadtzentrum von Valdivia, die auf zwei kartographischen Aufnahmen der Jahre 1974 und 1999 auf der Basis der Stockwerksnutzung beruht.

Schließlich wird untersucht, inwieweit die im Rahmen des Projektes GEORED für die lateinamerikanischen Mittelstädte postulierten Hypothesen zur Struktur, Funktion und Entwicklung auch für das Fallbeispiel Valdivia gelten. Dabei stellt sich heraus, daß Valdivia diese zentralen Hypothesen voll bestätigt: Die Stadt hat in hohem Grade ihre kulturelle Identität und ihr städtisches Erbe erhalten, sie korrespondiert stark mit dem wirtschaftlichen Potential und den Problemen ihrer Region, sie ist noch nicht oder nur in sehr geringem Ausmaß von den Phänomenen der Überurbanisierung betroffen, sie hat eine gute Basis für den Schutz oder die Wiederherstellung der urbanen Umwelt und sie besitzt ein hohes Potential für die Einleitung nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklungsprozesse.

## 1. OBSERVACIONES PRELIMINARES

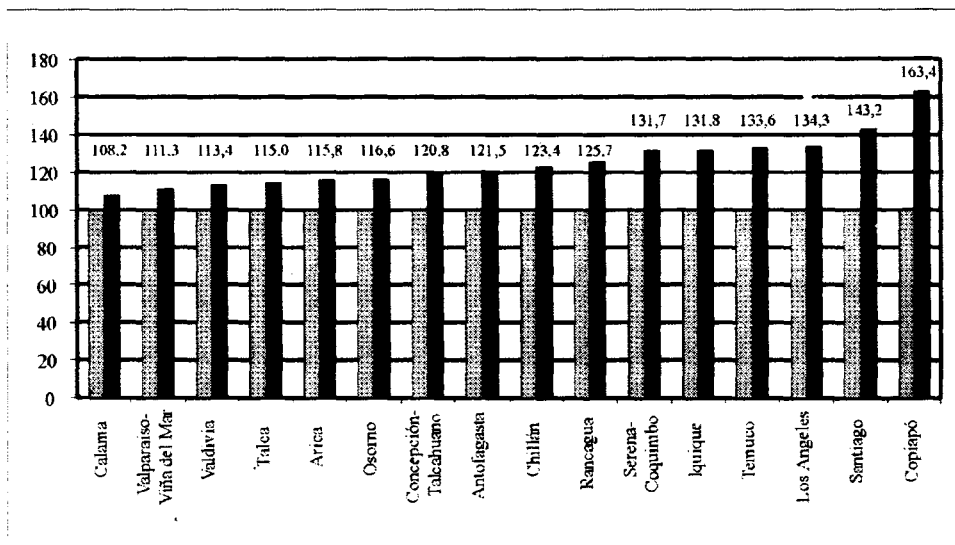
El papel de las posibilidades y limitaciones de las ciudades medianas en el proceso de desarrollo de la red urbana en América Latina es un tema relativamente nuevo en la discusión científica latinoamericanista. Hasta los años setenta el enfoque de la investigación urbana estuvo orientado especialmente hacia las ciudades grandes y las metrópolis de América Latina. En los años setenta los primeros estudios sobre ciudades medianas fueron publicados. En Alemania, Wolfgang SCHOOP, Gerrit KÖSTER, Ernst KLAHSEN, Christoph STADEL, Martin COY y Axel BORSODORF presentaron estudios sobre Cochabamba, Sucre, Santa Cruz de la Sierra, Ambato, Cuiabá, Valdivia y Osorno. SCHOOP investigó las estructuras y las funciones de los centros departamentales de Bolivia. En los años ochenta Günter MERTINS, Martin COY y el autor publicaron las primeras reflexiones sobre el papel de las ciudades medianas en la planificación nacional y regional en América Latina. Pero hasta hoy día falta una investigación internacional y comparativa, basada en estudios de casos.

La geografía se define como ciencia de espacio y tiempo. Felizmente en el caso de Valdivia existe un estudio monográfico del año 1974, que sirve como base de un aporte para un análisis del desarrollo urbano en los últimos 25 años.

Valdivia, ubicada en el medio ambiente del Sur Chico, con una tradición económica influida por los colonizadores de origen alemán, es una de las ciudades chilenas con un crecimiento muy lento (1982-92: 13,4%, Figura 1).

La presentación siguiente se concentra en el desarrollo y los cambios funcionales del centro de Valdivia y también en el crecimiento de los barrios periféricos de la ciudad. De este estudio se van a deducir conclusiones para una evaluación de las posibilidades de un futuro sustentable para la ciudad de Valdivia. Pero antes es necesario reflexionar sobre el papel de las ciudades no primadas, o sea medianas, en el desarrollo nacional y regional de Chile.

Figura 1: Crecimiento de los centros urbanos de Chile 1982 - 1992  
(1982 = 100)



Fuente: DE MATTOS 1996 y ROMERO 1997, nuevamente calculado

## 2. EL PAPEL DE LAS CIUDADES NO PRIMADAS EN EL DESARROLLO NACIONAL Y REGIONAL DE CHILE

Como otros países sudamericanos (Uruguay, Perú, Bolivia, Paraguay, Venezuela) Chile es caracterizado por una extraordinaria concentración demográfica en favor de la capital. En 1994 en Santiago vivía el 40 % de la población nacional, mientras que en 1960 este porcentaje solamente era 32 %. La concentración del Producto Geográfico Bruto es aún mayor que la de la población. Santiago produce el 48 % del producto total nacional, el que aumenta a 60 % si se suman las otras dos regiones metropolitanas (Valparaíso-Viña del Mar; Concepción-Talcahuano).

En esta situación la idea de descentralización de la población y de las fuerzas económicas nació en los años sesenta bajo la administración de Eduardo FREI padre. La Oficina de Desarrollo Nacional (ODEPLAN) fue instalada, y *polos de desarrollo regional*

fueron declarados en las provincias que funcionaron como focos del crecimiento polarizado. El gobierno de la Unidad Popular, con el presidente Salvador ALLENDE, inició la primera reforma administrativa (1970), que fue inmediatamente reformada por la Junta de Gobierno Militar en 1974. La meta de esta reforma fue la racionalización de la administración regional, formando nuevas «regiones», que sintetizó las 46 provincias chilenas en forma de solamente 12 regiones y una región metropolitana.

A pesar de que la nueva doctrina del gobierno militar fue el neoliberalismo; en que las fuerzas del mercado con sus tendencias de centralización no estuvieron controladas, el crecimiento de la capital disminuyó y algunas capitales regionales ganaron impulsos de crecimiento. Por otro lado, otras ciudades medianas, que perdieron su antigua función administrativa como Valdivia, mostraron un crecimiento retardado. Pero todavía no se puede ver muy claro si el proceso de desarrollo superará las extremas desigualdades en la red urbana chilena.

En esta situación las siguientes preguntas necesitan una respuesta científica:

- ¿Cuáles son los factores del crecimiento de las ciudades no primadas en Chile?
- ¿Qué potencial poseen estos centros en el proceso de descentralización demográfica y económica?
- ¿Cómo es posible prevenir los problemas del crecimiento no-conducido y los problemas de las aglomeraciones y de instalar un desarrollo sustentable para las ciudades no primadas?

Para responder estas preguntas y la búsqueda de soluciones sustentables, parecen ser necesarias dos etapas de investigación: un análisis de la estructura, las funciones y el desarrollo actual y una especificación del objetivo de un desarrollo conducido hacia un futuro sustentable para estas ciudades. Sobre la base del análisis podrían formularse contribuciones para adaptar decisiones en el proceso de planificación urbana y regional.

### 3. EL CASO DE ESTUDIO: VALDIVIA

#### 3.1. Algunos criterios geográficos

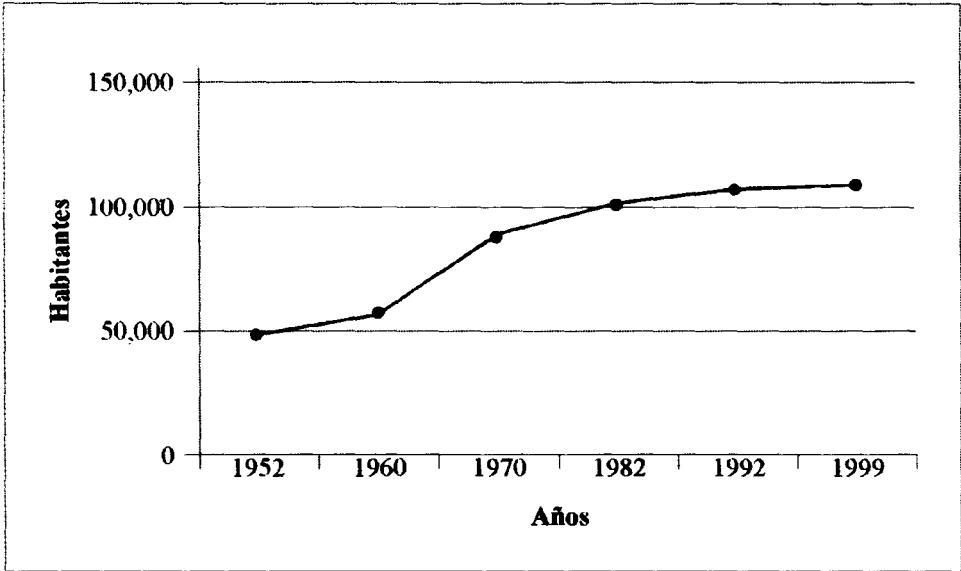
Valdivia fue elegida como estudio de caso por diferentes razones. Primero, en base de un trabajo empírico, realizado 25 años antes, es posible mostrar el proceso de cambio del desarrollo urbano. En segundo lugar, la ciudad es un centro tradicional de Chile, que se remonta a la época colonial. Y en tercer lugar, Valdivia es un buen ejemplo de una ciudad con crecimiento lento. La ciudad en los últimos décadas perdió su papel administrativo en la región y su importancia en el tráfico nacional (carretera

y ferrocarril). Así, es posible investigar si la baja tasa de crecimiento demográfico puede facilitar el planeamiento de un futuro sustentable o, por el contrario, esta en contra del desarrollo sostenible.

Por su ubicación al sur de la Frontera, zona que solamente fue conquistada definitivamente en el año 1881, el crecimiento de la ciudad en los siglos 16 hasta 19 fue muy lento. Hasta el principio de la colonización alemana del Sur de Chile en 1846, la ciudad contó con solamente 2.500 habitantes y fue con Osorno uno de los dos centros urbanos totalmente aislados en el Sur. Con la colonización del Sur y la siguiente reconquista de la Frontera, Valdivia comenzó un crecimiento demográfico rápido, basado en un proceso de industrialización.

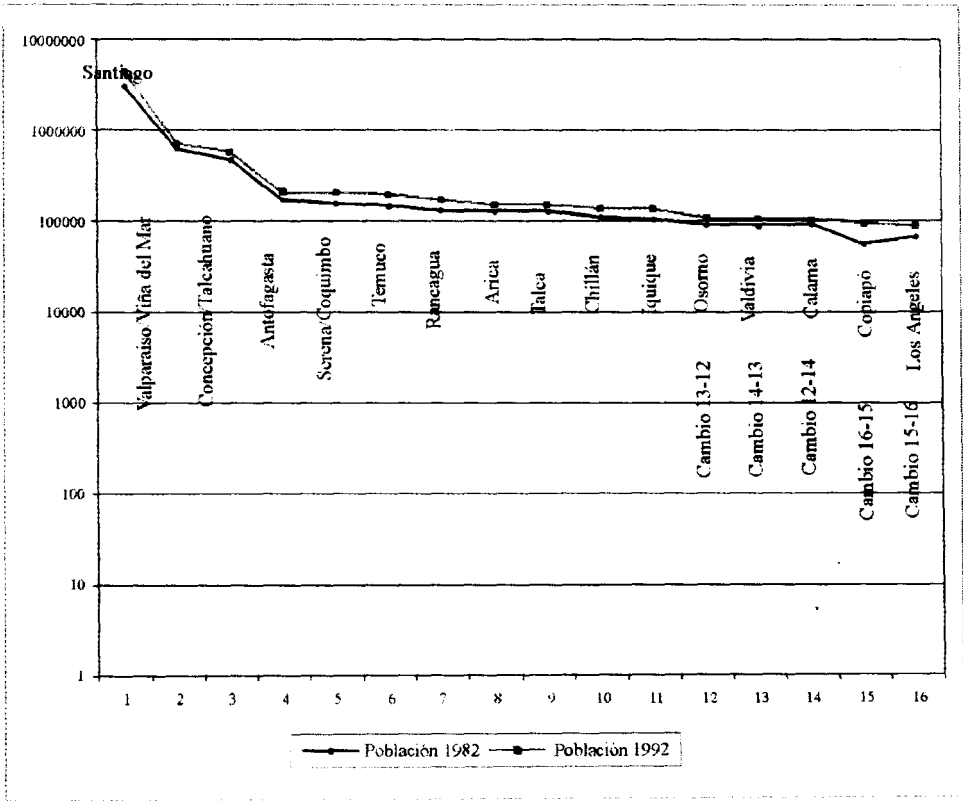
En 1907 la ciudad contaba con 22.598 habitantes, y desde 1952 hasta hoy día la población urbana creció de 45.128 a 120.000 habitantes (Figura 2). Pero en las últimas décadas la tasa de crecimiento disminuyó cada año, desde 4,1 % en la década 1950-60 hasta solamente una tasa anual de solo 0,82 % en el presente año.

**Figura 2: Crecimiento demográfico de Valdivia**

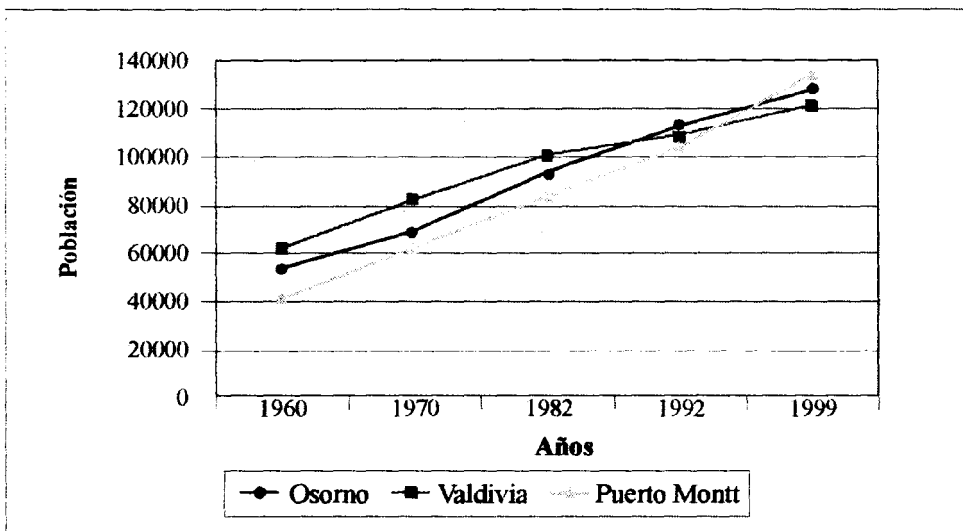


A causa del crecimiento lento de las últimas cinco décadas, Valdivia aumentó del rango 14 en 1982 hasta el rango 13 actualmente, debido al crecimiento aún más lento de Calama (Figura 3). Aún en la Décima Región, en que Valdivia fue la ciudad más grande hasta 1982, en 1992 se ubicó solamente en el segundo lugar, mientras que Osorno ocupa el primer lugar (Figura 4). Posiblemente hoy día Puerto Montt, la capital de la región, con sus tasas de crecimiento más altas en la región, es la ciudad más grande.

**Figura 3: El sistema urbano de Chile**  
**Cambio de rangos según cifras de población**



**Figura 4: Crecimiento y Rango de las Ciudades de la Décima Región**





### 3.2. Factores espaciales y funcionales del desarrollo

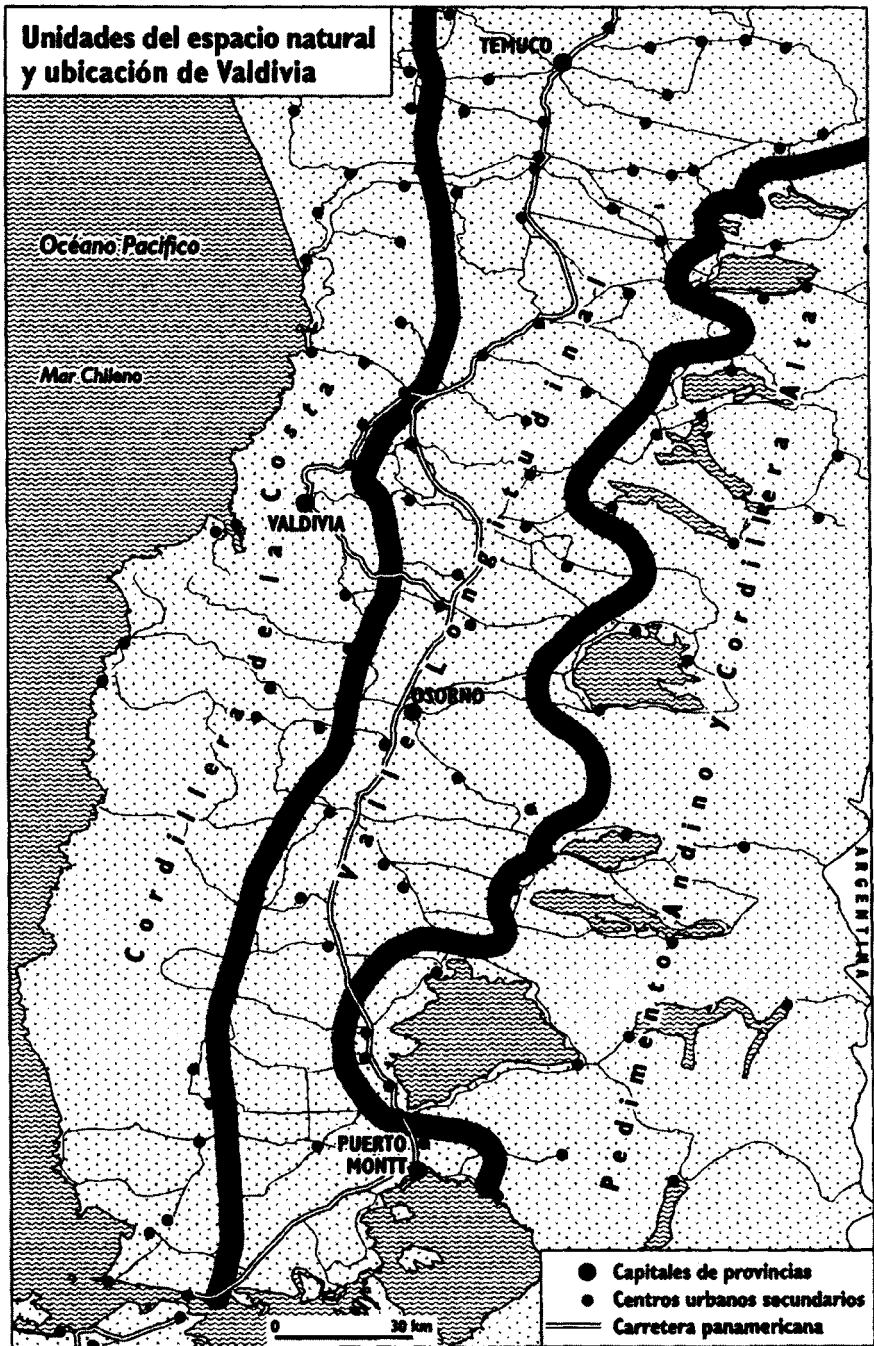
Valdivia se localiza a 73°10' longitud occidental, 39°50' de latitud austral a una altura de 0-15 metros sobre el nivel del mar. La ciudad se ubica en una cuenca intramontaña en la Cordillera de la Costa, formada por la confluencia de los ríos Calle Calle y Cruces. La ubicación urbana-regional es dominada por tres elementos de la situación geográfica: la costa a 15 km de distancia, sus ríos y la montaña costera con sus rocas metamórficas (Figura 5). En el pasado Valdivia sufrió fuertes terremotos. En el último del año 1960 el terreno de la ciudad se hundió aproximadamente dos metros, causando inundaciones permanentes y periódicas. Situada en la zona climática húmeda (Cf), recibe una precipitación de 2.490 mm/año. Las temperaturas son moderadas, casi no hay heladas y la temperatura media es aproximadamente 12.7 °C. La vegetación natural es el bosque valdiviano, un bosque de lluvia extratropical. El centro de la ciudad se localiza sobre un lomo formado por canchagua, una ceniza diagenética de origen volcánica en que se encuentran en formas lineales, diversas depresiones tectónicas.

Esta localización es responsable para la fisonomía única de la ciudad, no sólo por la situación misma, sino que también por la red de calles y la zonificación vertical, que hacen de Valdivia una de las ciudades más lindas de Chile. La costanera no falta en ningún libro de fotos del país, y los valdivianos, aún muchas veces víctimas de riesgos naturales, están orgullosos de la ciudad y su paisaje. Se nota entre los ciudadanos una fuerte identificación con su comunidad.

En la primera época colonial y la época de la colonización alemana de la Región de Los Lagos, la ubicación mencionada fue muy favorable, permitiendo a los conquistadores y colonizadores un buen acceso del mar hacia el interior. Ya en el año 1974, pero aún más hoy día, esta situación cambió y llegó a ser perjudicial para el desarrollo. La Carretera Panamericana fue trazada por una nueva ruta, en el Valle Central, dejando a Valdivia fuera del tráfico principal norte-sur. Aún más que antes, Valdivia sirve ahora solamente como foco de desarrollo regional para su provincia.

El área de influencia de Valdivia está económicamente dividida en tres zonas: La *Cordillera de la Costa* se orienta progresivamente hacia la producción forestal, el *Valle Central* es una región muy productiva agropecuaria y sirve principalmente para la ganadería y cultivos especiales. La tercera zona es *el pie de la Cordillera Alta y la cordillera misma*, que está económicamente orientada hacia el turismo, la producción hidroeléctrica y la explotación forestal. En esta zona de la provincia de Valdivia existen dos parques nacionales.

Figura 5: Unidades del espacio natural y ubicación de Valdivia



Desde los principios del desarrollo moderno, o sea desde la inmigración alemana a la mitad del siglo 19, Valdivia se formó como uno de los principales focos industriales del país. En 1890, o sea aproximadamente cien años antes de hoy, existieron cuatro destilerías, cuatro fábricas de cerveza (entre ellas la primera y más grande del continente), dos fábricas de cecinas, tres molinos de trigo y dos de aceite, tres fábricas de pegamento, 18 curtiembres (entre ellas las dos más grandes de Chile), una fábrica de calzado, dos astilleros, y dos fábricas de tejas y ladrillos. Además nacieron en esta época fábricas de tanino, conservas y destilerías de alcohol. Los Altos Hornos de Corral, el puerto marítimo de Valdivia, fundados en 1906 por iniciativa de capitales franceses, se constituyeron en el mayor componente de su industria pesada. Además, en esta época fue el centro industrial más importante de Chile después de Santiago.

Agencias de vapores surtieron el sistema regional de transporte fluvial y también el tránsito marítimo nacional e internacional. La Cámara de Comercio e Industria, fundada en 1907 fue una de las cámaras más poderosas de Chile. A principios de siglo, las principales casas comerciales comenzaron a establecer sus agencias, así como también se crearon las primeras sucursales bancarias. El Banco de Chile fue el primero en 1875, el Banco Alemán Transatlántico en 1898, y el Banco de Chile y Alemania en 1907.

Hasta 1974 Valdivia perdió sucesivamente su importancia como foco industrial, debido a los desafíos de 1909 (incendio), 1914 (primera guerra mundial con listas negras contra los industriales de origen alemán, y la apertura del canal de Panamá), 1939 (segunda guerra mundial) y 1960 (terremoto), pero todavía contaba con una impresionante escala de industrias, con más de 5400 empleados y obreros y 48 empresas industriales (BORSORF 1976). El sector industrial más importante fue la elaboración de madera (48%), el procesamiento de metales con siderurgia, construcción de vagones, astilleros y otros (19%), curtiembres y calzados (12%), fábricas de alimentos para la población y para animales (11%).

Hoy día el sector industrial cuenta con nuevas industrias, especialmente en las ramas de astilleros, de la producción de chips de madera y hace poco con una cervecería con productos exclusivos. Pero por otro lado, Valdivia perdió su fábrica de vagones y muchas industrias aún nuevas, están en condiciones problemáticas o en bancarrota.

Para resumir: El sector industrial todavía sufre un retroceso, a pesar de los factores de ubicación bastante buenos que ofrece el río, el acceso al mar, y los recursos naturales como madera, agua y energía. Para entender la predisposición a la crisis hay que mencionar ciertos factores mentales en la psicología de los valdivianos. Desde el inicio de la colonización alemana del Sur de Chile en Valdivia quedaron los industriales y los comerciantes mientras que los agricultores se dirigían hacia las zonas fértiles del Valle

Central, a la zona de Los Lagos, Osorno y el Lago Llanquihue. El industrial y el comerciante valdiviano estaban acostumbrados a moverse rápidamente hacia áreas y sectores con nuevas ventajas. En el transcurso del tiempo, y especialmente después de las catástrofes naturales, económicas y políticas en Valdivia, perdieron más y más la aptitud de perseverar ante una crisis del mercado. Su industria, antiguamente un actor relevante en el paisaje económico chileno y aún internacional, se transformó en un reactor ante procesos controlados en otros lugares. La industria, aunque todavía existente, no es más un factor dinámico y predominante en la economía urbana.

Simultáneamente con el descenso de la industria, el turismo creció mucho en Valdivia. Una de las razones es el creciente bienestar de los chilenos en los últimos 25 años, con una alta tasa de motorización y un sistema muy desarrollado de transporte, otra es lo atractivo del paisaje urbano y cercano a la ciudad.

En los últimos 25 años son instaladas nuevas infraestructuras, tales como el puente y camino para Niebla. Nuevos barcos turísticos circulan por el río, nuevos deportes como surfing, motos de agua, esquí de agua y otros ampliaron lo atractivo de los ambientes fluvial y costero. En 1974 casi no existían hospedajes privados, y el primer hotel con cabañas fue inaugurado en la calle General Lagos. Solamente existía un hotel de lujo (Pedro de Valdivia). Actualmente son innumerables los hospedajes y cabañas, y hay por lo menos cuatro o cinco hoteles de alta calidad.

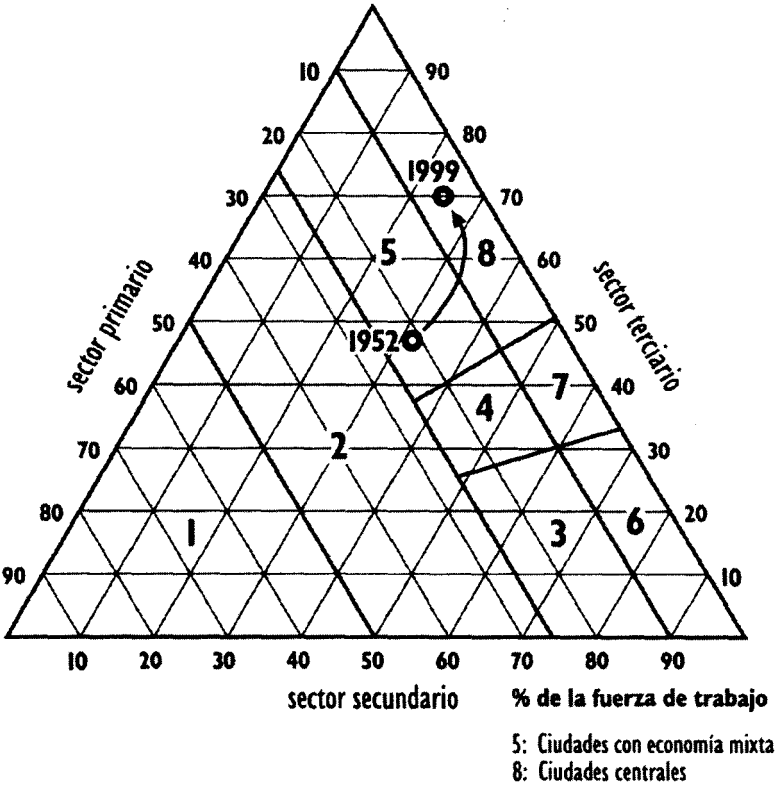
Así, no son las industrias, sino que el turismo y la universidad, las que constituyen las fuerzas dinámicas de la economía de la ciudad. A pesar del crecimiento demográfico lento, estos sectores explican la dinámica comercial en el centro de Valdivia. En el verano miles de turistas se abastecen en el comercio de la ciudad. Además viven en el transcurso del año en la ciudad 8.976 estudiantes universitarios de pregrado, 136 alumnos extranjeros, 585 estudiantes postgrado y postítulo y 1.013 estudiantes de programas de educación continua. En suma 10.125 personas (en el año académico de 1998/99) completan la «población flotante» de Valdivia. Esta población estudiantil aumenta la población urbana en un 8,5 %.

La Universidad Austral, fundada en 1954 con ayuda alemana y mexicana, con sus importantes facultades de ingeniería forestal, agronomía y veterinaria, funciona como un centro único en la educación universitaria en Chile, y además actúa como un foco de innovación de rango nacional. A escala nacional, la Universidad Austral mantiene y acrecienta su liderazgo como entidad de educación superior tradicional. Indicadores que aplica el Ministerio de Educación Pública, la ubican en un quinto lugar respecto al conjunto de universidades chilenas. En la investigación científico-tecnológica en el plano nacional ocupa el tercer lugar dentro de las instituciones de educación universitaria, considerando el número de académicos con jornada completa equivalente, el número de proyectos de los fondos nacionales aprobados, así como de las publicaciones anuales indexadas. Solo en infraestructura, en 1999 se construyeron 3.559 m<sup>2</sup> en el Campus Isla Teja, como parte de un programa de modernización de las instalaciones universitarias.

Además, la Universidad Austral, es desde hace años, el empresario más importante de la ciudad, al emplear a 776 académicos y 835 funcionarios.

Actualmente el sector terciario ocupa aproximadamente el 70 % de la fuerza de trabajo. En 1952 este sector ocupó solamente el 48 %. En este año la contribución del sector secundario a la fuerza de trabajo fue 31.1 %, y hoy ha disminuido a un cuarto de la población activa (Figura 6).

**Figura 6: Desarrollo de la fuerza de trabajo en Valdivia 1952-1999**



**4. EL DESARROLLO Y LOS CAMBIOS FUNCIONALES EN EL CENTRO DE VALDIVIA**

En 1974 las funciones comerciales de Valdivia no correspondían a su tamaño poblacional. Muchos edificios tenían solamente un solo piso y aún los pocos edificios altos no ocupaban con funciones centrales todos los pisos. No existía un centro adecuado correspondiente a una capital de provincia y a un lugar central para las 278.000 personas que formaban el área de influencia urbana.

En el mapa funcional del centro de Valdivia del año 1974 (Figura 7) figuraban muchos sitios no edificados y sin uso —resultado del terremoto del año 1960, que fue uno de los más destructivos del continente, combinado con un maremoto e una inundación causada por la ruptura del borde del Lago Riñihue—. A causa del terremoto, el terreno de la ciudad se hundió aproximadamente dos metros y desde esta catástrofe muchos sitios se encuentran bajo el nivel del mar.

El hecho de la falta de remodelación urbana en muchos sitios del centro fue interpretado en el estudio sobre Valdivia (BORSORF 1976) como un indicador de la baja dinámica económica de la ciudad en los 14 años después del terremoto.

El mapa de los sitios no edificados del año 1999 (Figura 8) muestra claramente, que tres manzanas han quedado sin edificar desde el terremoto de 1960, o sea desde casi 40 años. Este hecho parece ser una confirmación de la hipótesis de 1974, que señalaba la existencia de una cierta agonía económica en la ciudad de Valdivia. Pero, por el contrario, el nuevo mapa muestra, que no menos de 14 sitios, destruidos en el terremoto, fueron reedificados en los últimos 25 años, la mayoría de ellos con edificios muy modernos. Cuatro sitios sirven como áreas de estacionamiento y satisfacen una importante función en un centro económicamente activo. La movilización automotriz de la población chilena aumentó paralelamente con el crecimiento de la prosperidad económica. Este desarrollo se refleja en la formación de cinco áreas nuevas de estacionamientos en el centro, que han reemplazado edificios, que fueron demolidos en los últimos años. Este proceso se puede interpretar como una señal sobre la nueva dinámica de la economía valdiviana.

Además se puede observar, que en el proceso de modernización, algunas áreas dañadas por el terremoto fueron transformadas en nuevas calles o paseos. En el proceso de la remodelación, la catedral de Valdivia fue construida nuevamente y sirve como identificación para los ciudadanos, al igual que la nueva municipalidad, construida en el año 1974.

Paralelo a este hecho se puede observar un crecimiento vertical en la mayor parte del centro (Figura 9). En el mapa se han marcado las cuadras, en que el promedio de pisos subió entre 1974 y 1999. También aparecen todas las cuadras en que el índice disminuyó. Están indicadas también las áreas en que no se ha observado ningún cambio. Se puede ver muy claramente que los edificios altos se concentran cerca de la orilla del río. En el sector noroeste de la plaza se puede observar una cierta disminución de altura de los edificios, causada por la demolición de antiguas casas y el reemplazo con casas modernas de menos pisos. Este proceso también se observa en el parte oriental del centro. Generalmente se nota una cierta intensificación del uso del terreno central urbano.

En contradicción de este hecho aparecen los cinco sitios nuevamente sin edificar o sin uso y también tres casas en ruínas que se encuentren en el centro de Valdivia (Figura 8). Pero si este hecho es un fenómeno normal en una ciudad dinámica, que se encuentra en pleno proceso de remodelación o es un indicador de la perpetuación de la agonía económica de Valdivia, será presentado en los próximos párrafos.

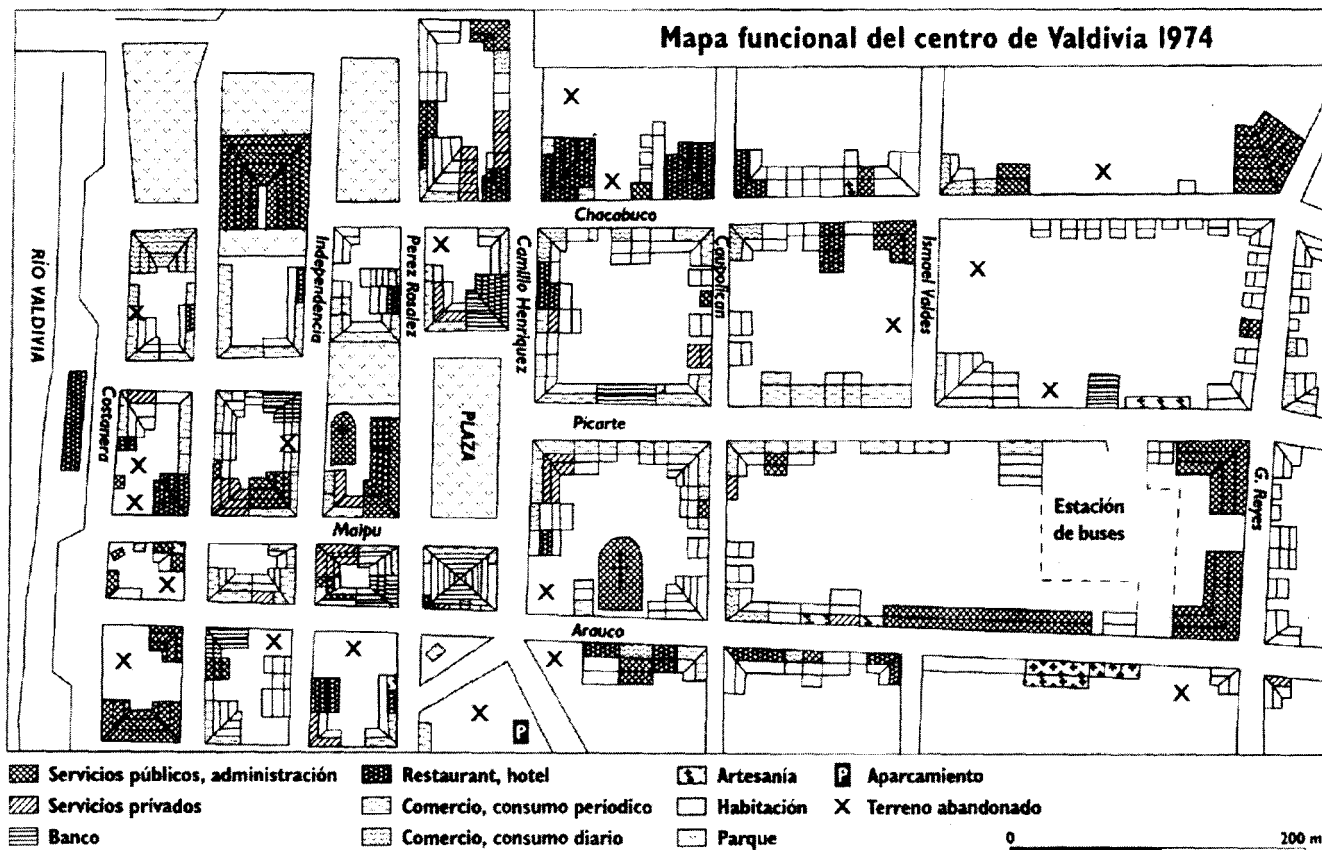
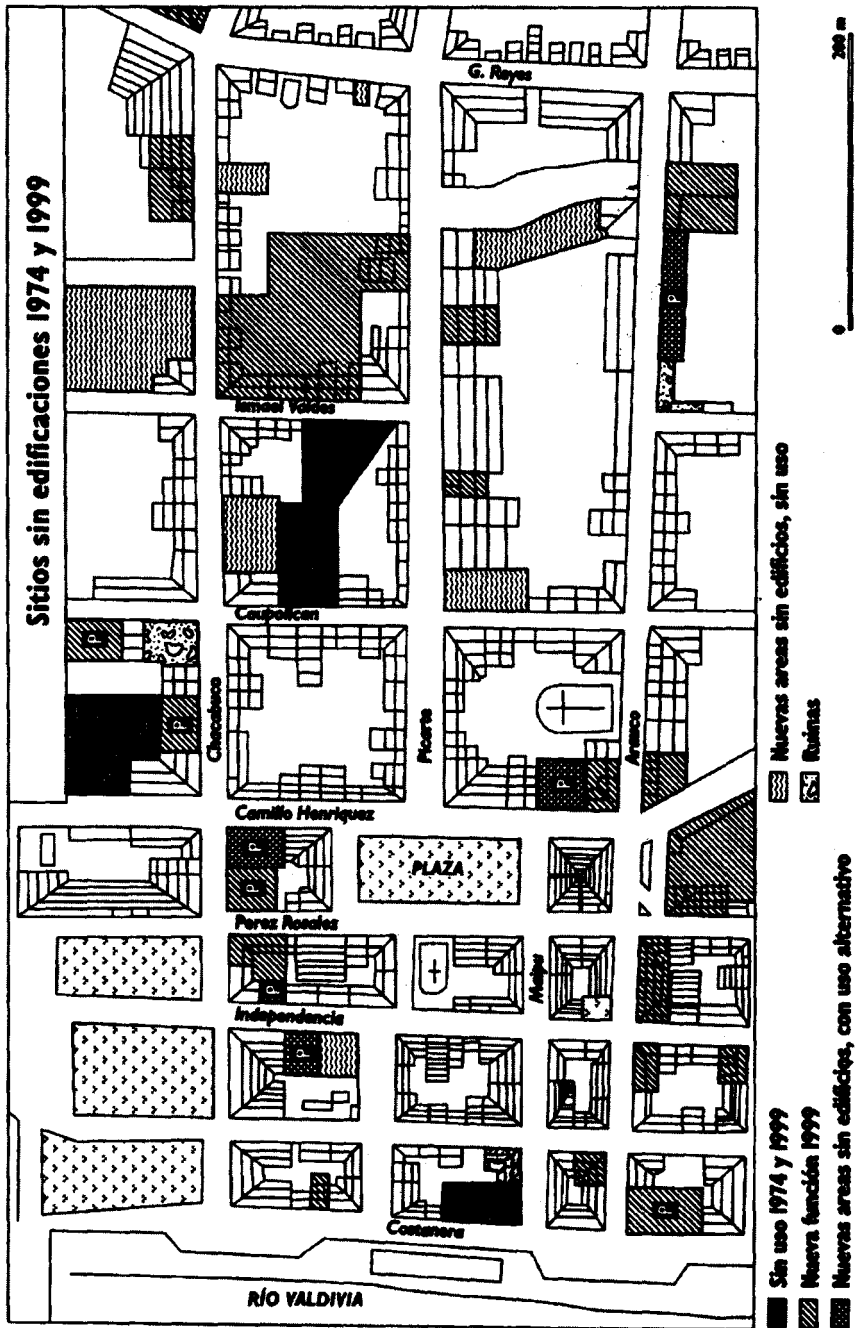


Figura 7: Mapa funcional del centro de Valdivia 1974

Figura 8: Sitios sin edificaciones 1974 y 1999







#### 4.1. El sector terciario en el centro de Valdivia

Las infraestructuras del sector administrativo de Valdivia se concentran claramente entre la plaza y la costanera occidental. Entre otros se encuentran en este sector la municipalidad, la gobernación de la provincia, la capitanía marítima, el correo, las oficinas de impuestos internos, la casa central de la Universidad Austral y la catedral. En este sector se encuentra también una alta concentración de bancos y de servicios privados, como oficinas de abogados, médicos, contadores y otros. Junto con las infraestructuras administrativas se puede caracterizar este barrio como *city* bancario y de servicios públicos y privados. La verticalización de edificios en este sector es más frecuente que en toda la ciudad. A diferencia de otros edificios altos que se encuentran en la costanera norte y corresponden a residencias, se puede observar que en el sector central las funciones terciarias ocupan varios pisos, en algunos casos también el edificio completo. Como en las *cities* de las ciudades grandes la concentración de restaurantes en el centro de servicios es muy alta. Además de satisfacer las necesidades de los empleados que los necesitan para su pausa del mediodía, cubren la demanda de los turistas.

En la parte central de las avenidas Picarte y Arauco, orientada a la calle Guillermo Reyes, se formó un sector educativo con tres colegios superiores, al lado de una sinagoga de la comunidad judía y un hospital traumatológico.

En comparación con la red del sector terciario del año 1974 se puede observar, que el sector terciario público disminuyó, mientras que el sector terciario privado era menos desarrollado que hoy día. Este fenómeno tiene dos razones: En primer lugar es resultado de la pérdida de la función administrativa regional, o sea interprovincial como capital de la Región de Los Lagos. Para Valdivia esta pérdida causó un nuevo choque para el desarrollo económico. Fue el cuarto choque en los tiempos modernos después del incendio de 1909, las guerras mundiales, y el terremoto de 1960. En segundo lugar el fenómeno de reducción del sector de servicios públicos es un resultado del neoliberalismo con su tendencia de privatización de servicios públicos. Hoy día por ejemplo el servicio telefónico y telegráfico entre otros fue privatizado, muchos servicios públicos fueron abandonados, entre ellos el ferrocarril de Valdivia. Por eso la antigua estación de buses, ubicada entre las avenidas de Picarte y Arauco, resultó ser muy pequeña y fue trasladada a un área más grande en la Costanera Norte.

#### 4.2. El sector comercial en el centro de Valdivia

Se podría haber esperado que la pérdida de funciones administrativas influyera también el comercio de la ciudad, particularmente porque en la misma época Valdivia perdió su lugar estratégico en el trazado de la Carretera Panamericana. Hasta el año 1978

la Panamericana pasó a través de la ciudad, y Valdivia servía como estación en el camino entre Santiago y Puerto Montt. Desde este año el nuevo trazado comunicó directamente a las comunas de San José de la Mariquina y Paillaco, dejando a Valdivia en una situación periférica al margen del tráfico, solamente conectada a través de trazados secundarios con el flujo principal.

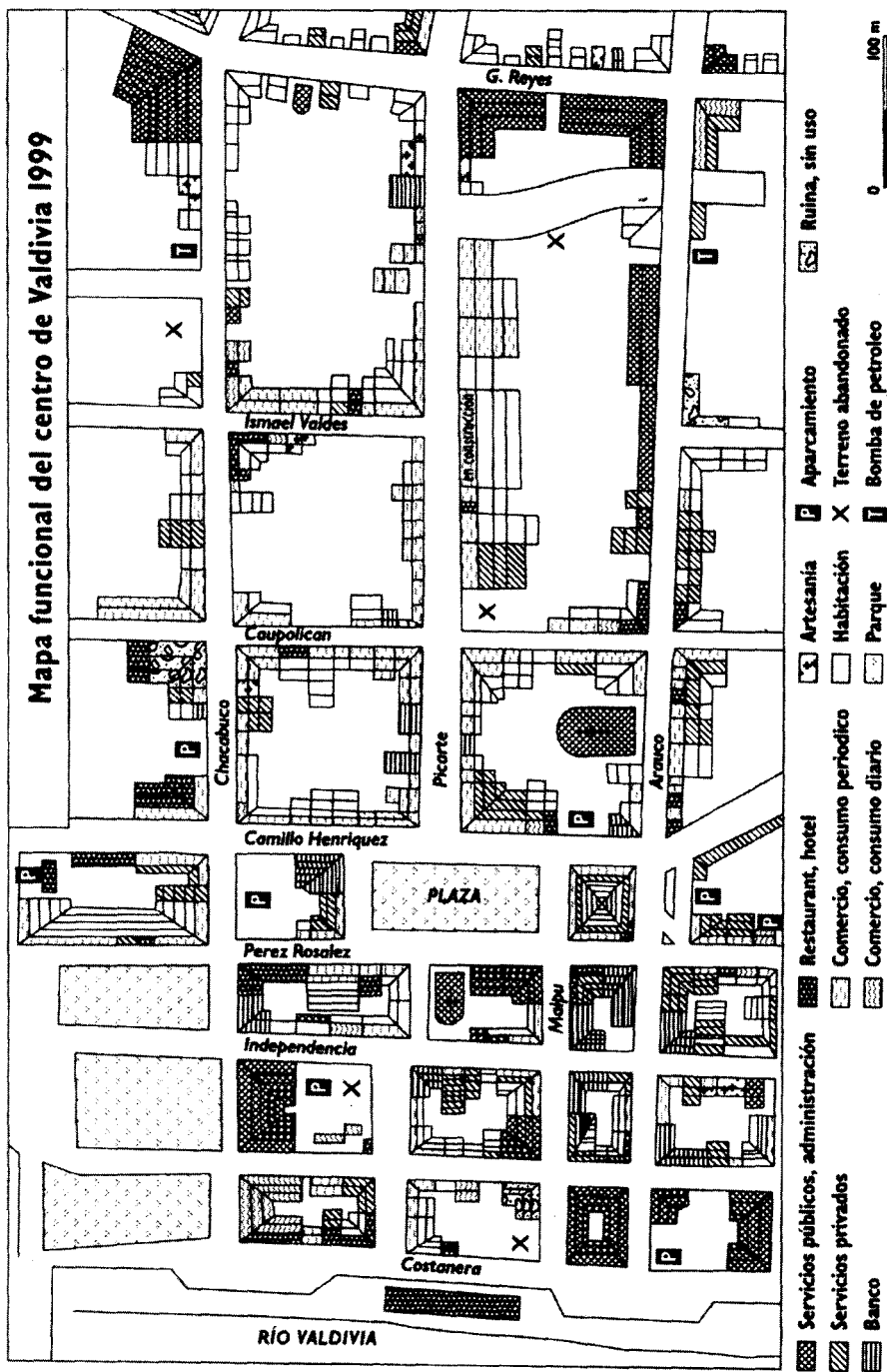
La investigación del desarrollo espacial del comercio valdiviano muestra una situación inesperada. Modernos supermercados, como Santa Isabel en la calle Chacabuco y un hipermercado en la calle Arauco nacieron en el centro, dejando al primer supermercado de Las Brisas cerca de la plaza como reducto del desarrollo moderno del comercio urbano. También no menos de siete galerías modernas, en la mayor parte conectando dos calles, fueron instaladas, permitiéndole a los ciudadanos comprar cómodamente y sin las molestias de las lluvias valdivianas.

La Avenida Picarte, que funcionó desde los inicios del desarrollo moderno como el eje principal del comercio valdiviano, quedó como la calle más importante de compras de la ciudad (Figura 10). Hoy día, 39 años después del terremoto, aún el edificio del antiguo colegio alemán Carlos Anwandter, destruido por el sismo y trasladado a la Isla Teja, quedó en ruinas desde entonces. Usado solamente en el primer piso, está en pleno proceso de remodelación en un edificio de cuatro pisos y ya cuenta con diferentes negocios modernos en el primero de ellos. Al lado, la ferretería Anwandter y Nuss fue ampliada a dos edificios, y el otro lado de la avenida aparece con una amplia variedad de negocios. El comercio expulsó un cine y al Banco del Estado y ocupó ahora la manzana completa entre Chacabuco, la Plaza, Picarte y Caupolicán.

En comparación con la red de comercio central de la ciudad de 1974 se puede observar que se realizó un cierto proceso de concentración. Antiguamente el comercio estaba difundido en el sector de Costanera y Picarte. Hoy día el centro se divide claramente en un sector comercial y un sector de servicios. Este desarrollo favorece el comercio, porque es un factor de atracción para los consumidores.

En suma, el desarrollo del comercio no corresponde a una ciudad en proceso de agonía. Esto es sorprendente y no puede ser explicado por el desarrollo demográfico de la ciudad. Como fue señalado antes, Valdivia, hoy día una ciudad de 120.000 habitantes, solamente creció aproximadamente 20.000 habitantes en los últimos 25 años. Esto significa uno de los más lentos crecimientos de todas las ciudades chilenas. Para entender el desarrollo del comercio hay que volver hacia otras líneas del desarrollo económico de la ciudad.

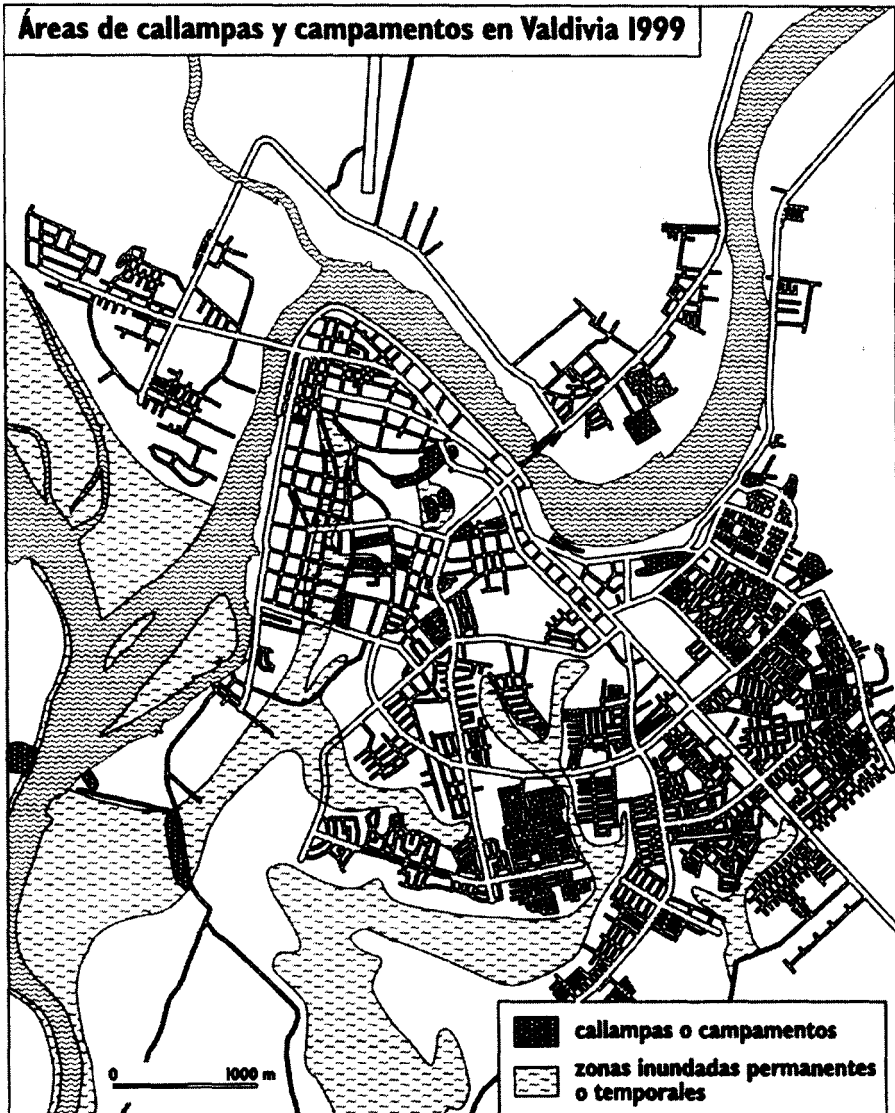
Figura 10: Mapa funcional del centro de Valdivia 1999



## 5. EL DESARROLLO HABITACIONAL EN VALDIVIA

En 1974 el 18% de la población urbana pertenecía al sector marginal, definido como quienes recibían menos que un salario mínimo en el sector formal. No se dispone de cifras comparativas para la actualidad, pero cruzando la ciudad se nota fácilmente, que los grandes sectores marginales ya casi no existen (Figura 11). Fueron remplazados por habitaciones nuevas prefabricadas. Las más antiguas entre ellas, del año 1974, hoy día cuentan con jardines verdes y calles limpias.

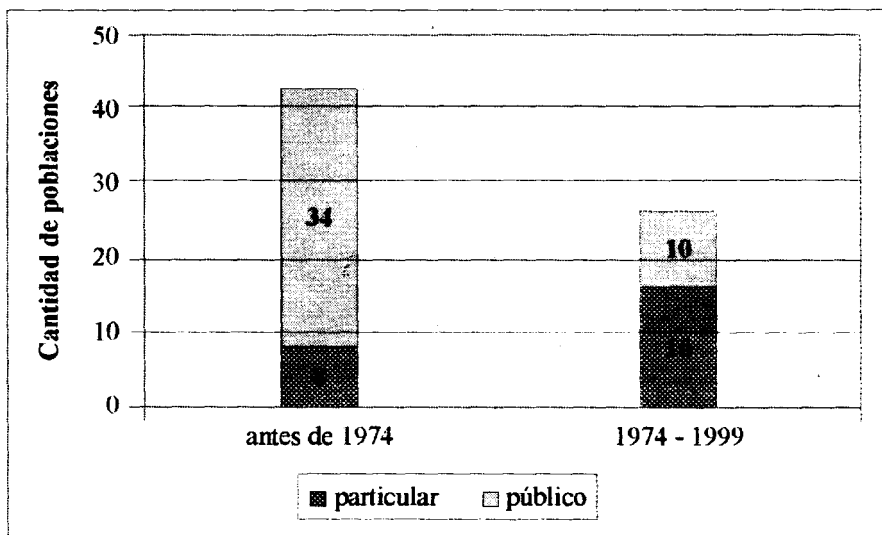
**Figura 11: Áreas de callampas y campamentos en Valdivia 1999**



En un trabajo de campo de 1999 se estudió el uso de suelo, la estructura social, el equipamiento de servicios públicos y las nuevas urbanizaciones, constituido desde 1974. Sobre la base de estos análisis se pueden presentar los siguientes resultados:

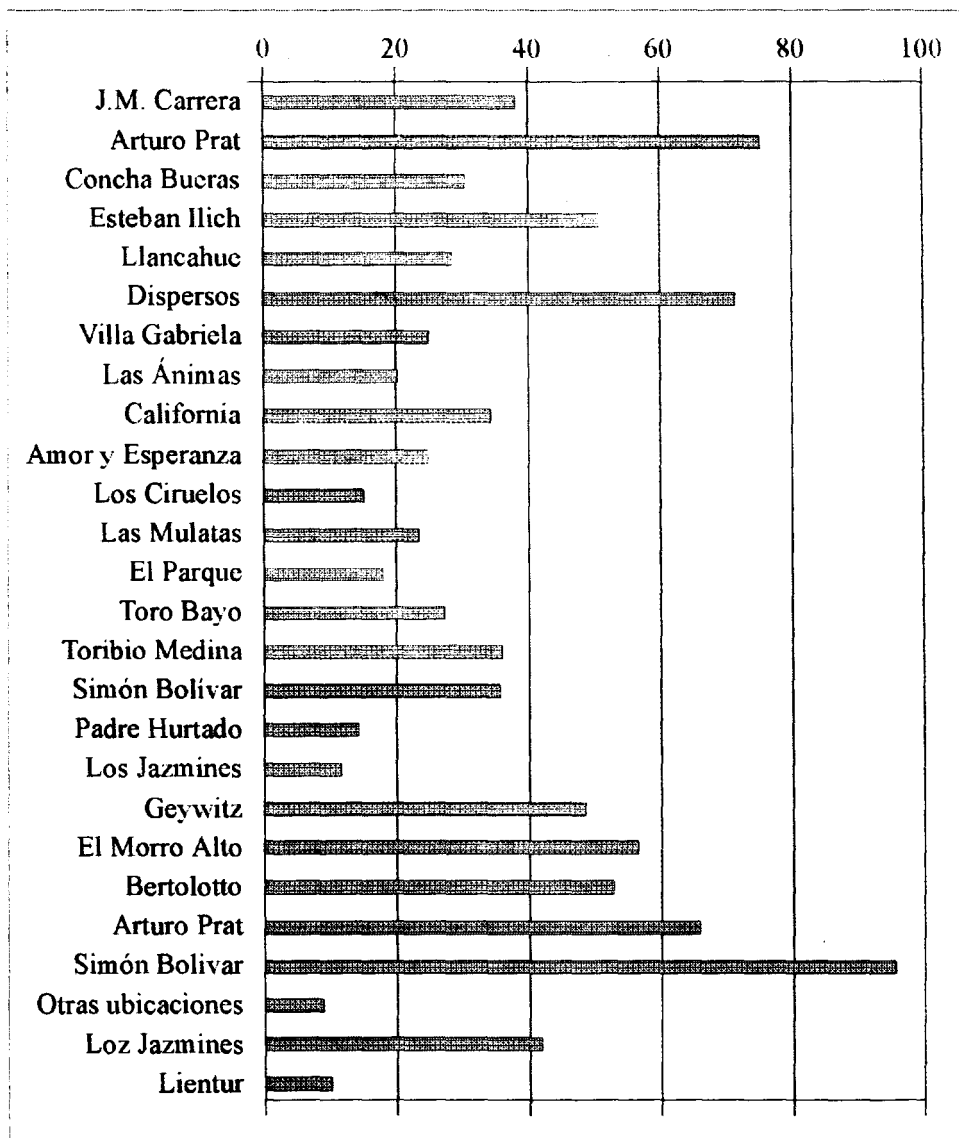
- La superficie urbanizada de Valdivia aumentó de 10 km<sup>2</sup> en 1974 a 15 km<sup>2</sup>. Esto significa un crecimiento del área urbana de un 50 %, mucho más que el aumento poblacional que solamente fue de un 25%. Esto no es resultado de formas extensivas de uso de suelo en las urbanizaciones nuevas, que por parte son edificadas muy densamente. La extensión espacial resultó ante todo de la eliminación de las habitaciones en los Barrios Bajos y las zonas de callampas y la necesidad de constituir nuevas poblaciones para la población marginal. Este es un primer indicador del aumento de la calidad de vida en el aspecto habitacional de la población urbana.
- La construcción de nuevas urbanizaciones no fue realizada mayoritariamente por parte del Estado. El sector privado, formado por poderosas empresas particulares y cajas de ahorro, es aún una fuerza más importante para el crecimiento urbano. De las 68 urbanizaciones con construcciones prefabricadas o sea uniformes, 42 fueron desarrolladas por el sector privado, y solamente 26 fueron instaladas por instituciones públicas, y de estas poblaciones estatales, solamente 10 fueron construidas en los últimos 25 años. Al contrario, de las 42 poblaciones elaboradas por empresas particulares solamente 8 fueron construidas antes de 1974 (Figura 12). Estas cifras demuestran claramente, que con el fin del gobierno socialista la actividad urbanística se trasladó fuertemente al sector privado.

**Figura 12: Poblaciones en Valdivia**



- Todavía existen 26 zonas de viviendas marginales. En éstas viven 941 familias, en total son 3.744 personas. En la mayoría, los barrios marginales se ubican en sitios no aptos para una urbanización oficial. Están en construcción nuevas viviendas para 571 familias con 2284 personas, pero todavía falta una solución para 370 familias, o sea 1460 personas (Figura 13). En comparación con la situación en el año 1974 se puede constatar, que las grandes áreas de callampas, que se formaron entre los años 1970 y 1973 han desaparecido y se han trasladado a poblaciones nuevas con equipamiento básico. En 1974 no menos de 16.563 personas vivían en casas insuficientes.

**Figura 13: Número de familias en callampas en Valdivia 1999**



- Respecto a la estratificación regional social la ciudad muestra claramente un sistema bipolar. La capa social alta, tradicionalmente ubicada en el centro de la ciudad y la costanera, ocupa ahora terrenos en la Isla Teja Sur y Central con viviendas de lujo. La existencia de estos barrios altos es un indicador que el fenómeno de segregación social de la clase alta, conocida en las grandes aglomeraciones latinoamericanas ya empezó en Valdivia. El proceso de polarización se ha acentuado por la instalación de condominios del tipo «gated city» unos cinco kilómetros afuera de la ciudad, a la orilla del Río Valdivia. Al contrario, el Este y Sur de la ciudad están ocupados por las poblaciones de la clase baja, que vive en casas prefabricadas uniformes, construidas por empresas particulares y programas de viviendas sociales. El mapa de crecimiento urbano por tipos de poblaciones muestra claramente la bipolaridad de la ciudad: En el Occidente se localizan los barrios particulares sin uniformidad de la clase alta, mientras que el Este y el Sur son dominados por poblaciones uniformes de la clase baja (Figura 14).
- La actividad estatal de construir nuevas habitaciones para la clase baja se orienta claramente a unidades habitacionales de tipo básico y progresivo. Este significa que al habitante se le está entregando solamente un casco de casa, con electricidad, agua potable y alcantarillado, pero sin terminación de los muros internos. El tamaño de estas casas básicas fluctúa entre 14 m<sup>2</sup> y 40 m<sup>2</sup>. En el caso de la vivienda progresiva el tamaño de sitio *permite* una futura ampliación de la casa.

Las diferencias entre viviendas del sector privado y el sector público se pueden ver en la siguiente comparación.

Las empresas de construcción ofrecen por ejemplo una casa prefabricada en madera de 50,5 m<sup>2</sup>. Contiene sala de estar con comedor, tres dormitorios, baño y cocina con todas las instalaciones, garaje cubierto incorporado y un terreno de 171 m<sup>2</sup>. El valor es de US\$ 26.500, del cual un cuarto tiene que ser pagado al momento de la firma del contrato de compraventa. La vivienda se ubica en el barrio Villa Doña Sofía. En el mismo barrio se construye también una casa de 69,28 m<sup>2</sup> con sala, comedor, tres dormitorios, dos baños y cocina, garaje incorporado y sitio de 180,5 m<sup>2</sup> por un precio de US\$ 37.000. La casa más barata en el mercado privado es una casa pareada de 48,3 m<sup>2</sup> con comedor, sala, dos dormitorios, baño y cocina, sin garaje, un sitio de 150 m<sup>2</sup>, por US\$ 18.000, ubicado en el barrio Pedro Montt IV (Figura 15).

En el sector público los precios son mucho más bajos. Una casita (pareada) de 40 m<sup>2</sup>, tipo básico, con dos pisos e instalaciones básicas para cocina y un baño simple (Figura 16), en un sitio de 154 m<sup>2</sup> vale US\$ 300. Los pagos mensuales de US\$ 20 hay que cancelarlos por 12 años. El pago al contado es de US\$ 160.

Con la densa urbanización las tasas de densidad poblacional en los barrios nuevos pueden alcanzar hasta 2500-2800 habitantes por km<sup>2</sup>. El promedio de la densidad urbana de Valdivia es solamente 800 hab./km<sup>2</sup>.



**Figura 14: Poblaciones particulares y públicas en Valdivia 1999**

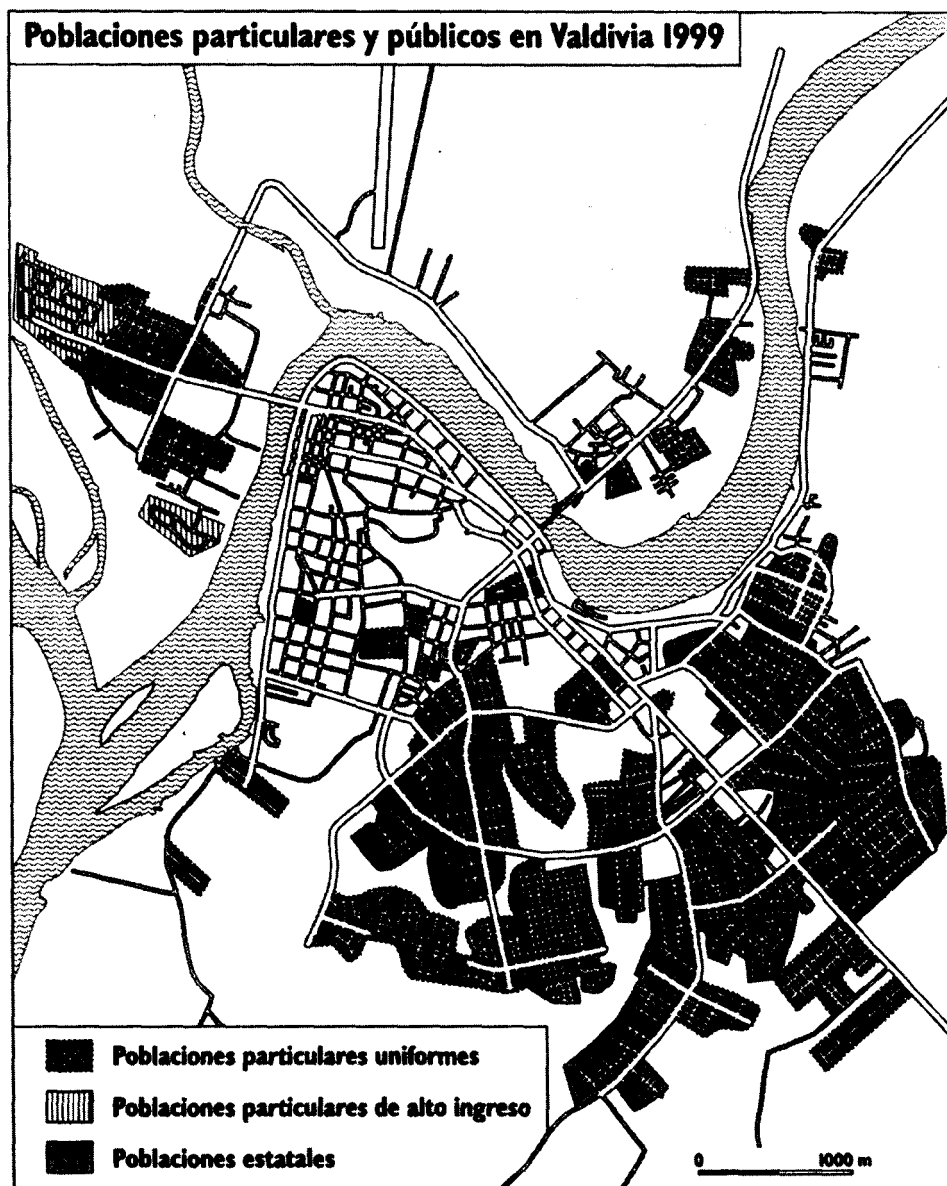


Figura 15: Tipos de casas ofrecidas por empresas particulares en Valdivia 1999

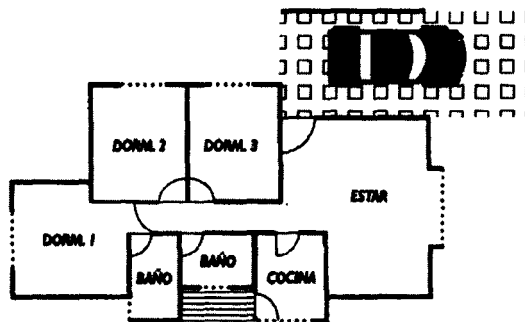
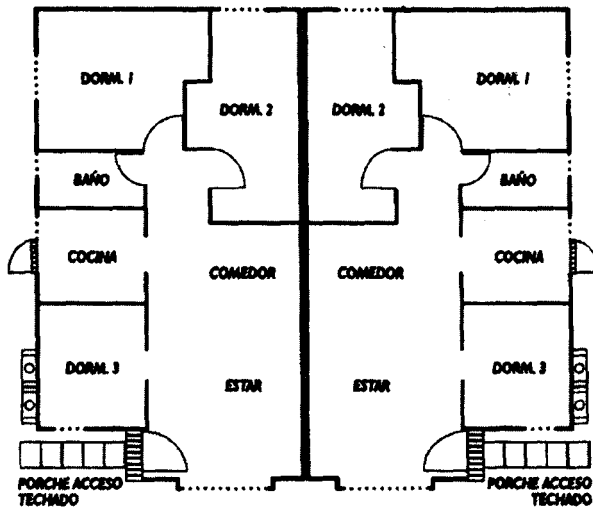
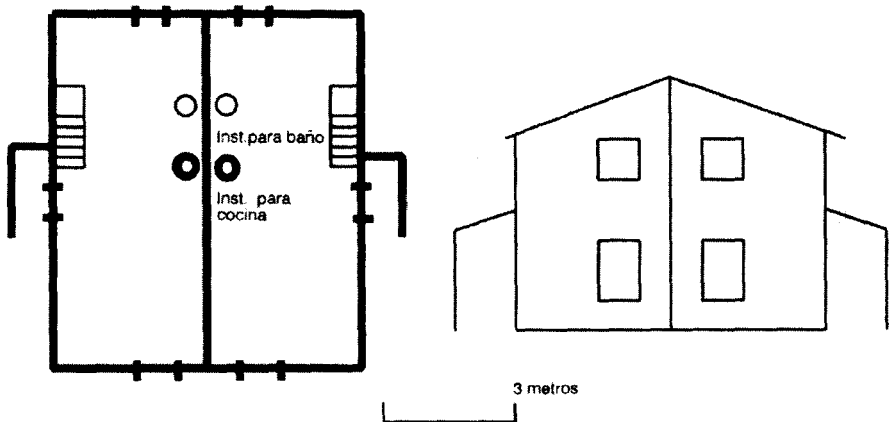


Figura 16: Casa básica de dos pisos, 40 m<sup>2</sup>



## 6. EL USO DE SUELO EN LA CIUDAD

### 6.1. El plan regulador

El plan regulador comunal de Valdivia formulado por la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de Valdivia en marzo de 1997 se orienta al crecimiento demográfico lento, pero también a la demanda fuerte por nuevas viviendas para la población autóctona e inmigratoria, que en parte todavía vive en condiciones no satisfactorias y en parte aún en barrios marginales. Además las metas del plan regulador permiten una planificación regulada, el equipamiento de zonas de urbanización nuevas con una completa infraestructura técnica, educativa, y de servicios de salud, con áreas verdes y centros de comunicación. Además las zonas de protección del medio ambiente están claramente definidas.

#### 6.1.1. Zonas industriales

Naturalmente un plan regulador tiene que orientarse a la estructura tradicional de la ciudad. Así, las zonas industriales, que nacieron en el último siglo en el barrio Collico al extremo norte de la ciudad, en el barrio Las Animas al norte del centro urbano no podrían ser objetos de cambio. Este es un perjuicio para la entidad urbana y también para la industria misma. La localización en el curso superior del Río Calle-Calle favorece el transporte de emisiones a través del río pasando a través de toda la ciudad. Además la polución por ruido, causado por los astilleros y fábricas de madera que se ubican frente al centro urbano, forman una molestia permanente para los ciudadanos.

Por estas razones, se han planeado nuevas áreas de desarrollo industrial cerca del puerto fluvial de Las Mulatas. Pero esta ubicación, con sus factores de localización favorables para la industria, crean molestias para la población vecina al camino que conecta la nueva área industrial con la Panamericana Sur.

#### 6.1.2. Zonas de comercio

Las zonas de comercio todavía están planificadas en el pleno centro urbano en forma compacta y también en forma lineal al lado de la avenida principal. Se componen de viviendas, equipamientos de todo tipo a escala interurbana y comunal, talleres inofensivos y actividades complementarias a la vialidad y al transporte. Esta zona es el área del interés turístico. La concentración de los servicios y bienes centrales en la zona central es un factor coherente con la estructura de una ciudad intermedia, y facilita la rentabilidad de los negocios, aumentada por la demanda turística. Por otro lado la concentración produce un flujo de tránsito al centro urbano, proveniente de los barrios periféricos.

### 6.1.3. Las zonas de vivienda

La expansión de la superficie urbanizada en el caso de Valdivia está limitada por la existencia de lomas de cangagua, mientras que las zonas de depresión no pueden ser objeto de urbanización. El plano regulador muestra claramente que la planificación urbana debe respetar estas condiciones naturales. Las pocas lomas no edificadas son reservadas para la urbanización futura. Otras áreas para la edificación se ubican en la zona Sur-Este, en la planicie cristalina de la Cordillera de la Costa.

### 6.1.4. Las áreas verdes

Valdivia se presenta como ciudad verde. Felizmente las depresiones tectónicas forman líneas verdes que instruyen en forma de brazos a la ciudad. Otras áreas verdes son los parques municipales y la reserva natural del Parque Saval en la Isla Teja. Reservas de biodiversidad de alto valor son las islas fluviales, inundada desde el terremoto de 1960 y partes de las orillas del río. Lamentablemente a la autoridad municipal no le corresponde la protección de las pendientes de la cordillera, en que el bosque nativo fue transformado en plantaciones de arboles alóctonos, como plantaciones de *pinus radiata*, un árbol conífero de origen norteamericano.

### 6.1.5. El sistema vial

Tres puentes cruzan los ríos de Valdivia, pero solamente un puente tiene importancia en la red vial nacional. Por eso el tránsito interregional corre a través de gran partes de la ciudad y casi llega hasta el centro urbano antes de cruzar el río. Esta situación no es satisfactoria, y según el plan regulador un nuevo puente está planificado conectando los barrios industriales de Collico y Las Animas, permitiendo el flujo del tránsito interregional en forma tangencial a la periferia de la ciudad.

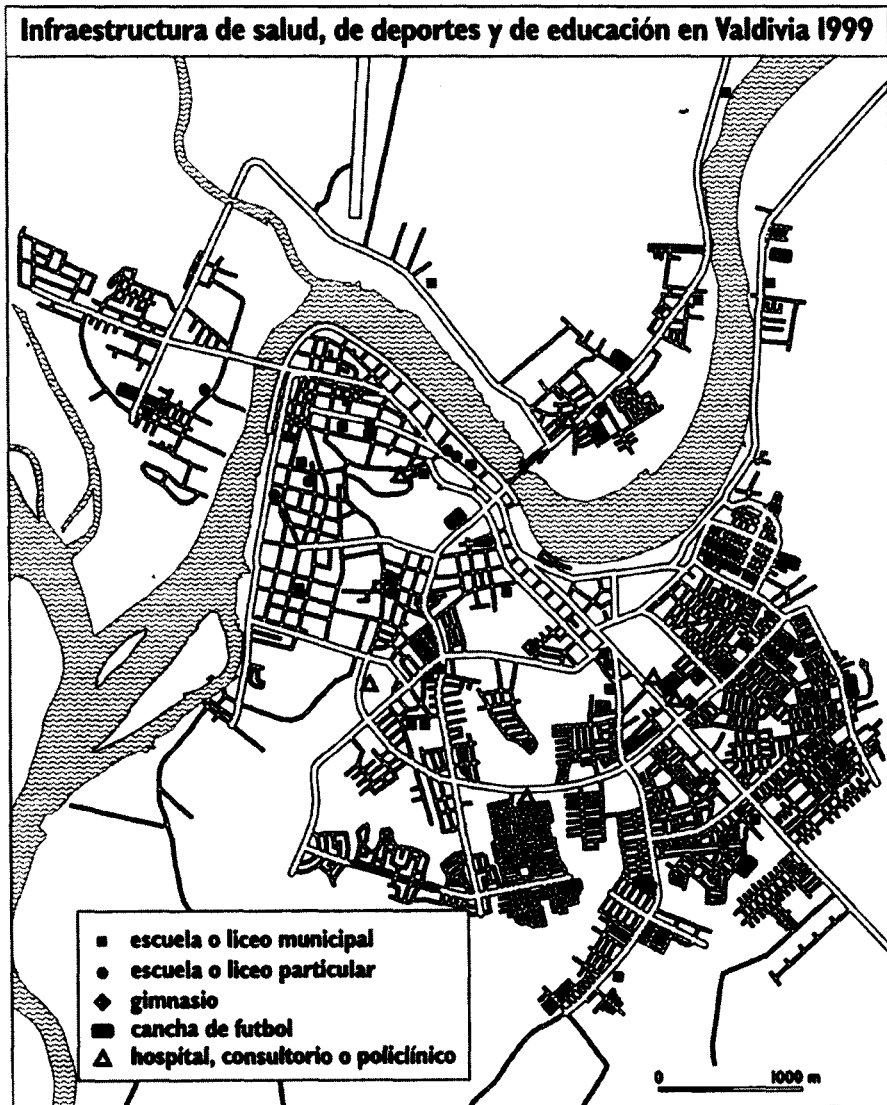
## 6.2. La organización socio-regional y el equipamiento con servicios públicos

El territorio municipal está organizado socialmente en diferentes juntas de vecinos, que funcionan como vínculo de comunicación con la municipalidad y en parte producen una variedad de actividades y eventos sociales. Se puede observar, que los territorios de estas juntas de vecinos en la mayor parte son provistos en forma suficiente con escuelas (Figura 17). Solamente en los barrios más recientes todavía casi no existe un sistema escolar. En total son 36 escuelas y liceos, que forman el sistema educativo básico y secundario. De éstos, siete son particulares.

El servicio de salud ofrece siete hospitales, policlínicos y consultorios que se orientan principalmente al centro y la Avenida de Circunvalación, perfectamente conectada con las principales líneas de tránsito interurbano.

Cuatro gimnasios y once canchas de fútbol están instalados. Nueve de las canchas de fútbol y todos los gimnasios se encuentran en los barrios de la clase baja. Esta situación es muy satisfactoria.

**Figura 17: Infraestructura de salud, de deportes y de educación en Valdivia 1999**



## 7. EL POTENCIAL DE VALDIVIA PARA UN FUTURO SUSTENTABLE

Como conclusión podemos ensayar buscar repuestas a las preguntas iniciales:

- ¿Cuáles son los factores de crecimiento de las ciudades no primadas en Chile?
- ¿Qué potencial poseen estos centros en el proceso de descentralización demográfica y económica?
- ¿Cómo es posible prevenir los problemas del crecimiento no-conducido y los problemas de aglomeraciones y de instalar un desarrollo sustentable para las ciudades no primadas?

Los problemas de la ciudad de Valdivia fueron identificados en el estudio de 1974 en cuanto a las disparidades económicas, sociales y regionales, que fueron caracterizadas como problemas típicos de regiones en el Tercer Mundo. Hoy día se puede constatar, que el proceso de polarización social del sistema urbano se intensificó. Pero los problemas de la extrema pobreza, la marginalización de un quinto de la población urbana y la agonía de la economía urbana mejoraron bastante. Con la estabilización de la economía nacional la extrema pobreza y la marginalización de un alto porcentaje de la población urbana disminuyó. La construcción de barrios nuevos está en proceso de solucionar los problemas habitacionales, aún a un nivel muy bajo de calidad. Las distancias desde las viviendas a los servicios públicos son adecuadas.

En la dimensión económica el sector terciario superior, especialmente en los sectores del turismo y la educación universitaria se manifiestan como fuerzas dinámicas de la economía urbana. No obstante y a pesar de problemas en ciertos sectores aún el sector industrial es un sector de cierta importancia. Una nueva cervecía ganó importancia regional y nacional, un astillero produce botes y yates de alta calidad, y la industria maderera se beneficia de la creciente importancia del sector forestal en la zona.

Por otro lado hay que mencionar que el aislamiento de la ciudad en el sistema vial y ferroviario causó problemas para el desarrollo económico, que se tradujo en un crecimiento demográfico lento. Además la pérdida de funciones centrales en el sistema administrativo del país fue un perjuicio para la ciudad. Se puede constatar a base de eso, que en el caso de Valdivia se probó, que el grado de conectividad (*Lillo Parra 1997*) y la posición en el sistema administrativo son parámetros muy importantes para el crecimiento urbano.

En el caso de Valdivia el papel de esta ciudad para la iniciación de procesos de descentralización es restringido. Chile es un país extremadamente centralizado en la

ciudad primada de Santiago. Las políticas regionales, que propiciaban instalar polos del desarrollo descentralizados fueron interrumpidas a muy corto plazo después del abandono de la estrategia del crecimiento polarizado en el año 1970. Desde entonces, y acentuado después de la instalación del sistema del neoliberalismo en la economía nacional en 1973/1975, la primacía de Santiago aumentó significativamente.

Por otro lado esta política permitió a ciudades intermedias como Valdivia un crecimiento espacial muy planificado, que ha beneficiado a los ciudadanos.

Valdivia, bajo estas condiciones de las últimas décadas ha demostrado que es posible un desarrollo sustentable. El medio ambiente está en proceso de mejoramiento y la protección de las áreas verdes ha funcionado en la ciudad. Debido a los nuevos sistemas de alcantarillado las inundaciones no son frecuentes como antes. Solamente la localización de la industria es un problema que necesita una solución. El traslado no es posible, pero si un sistema de control de emisiones. El otro problema es el tránsito interregional que cruza la ciudad. Con la construcción de un nuevo puente y la inauguración de una carretera tangencial este problema sería solucionado.

También el sistema social mejoró, por lo menos institucionalmente. En los barrios populares las juntas de vecino fueron instaladas como instrumentos de emancipación política y participación de las clases bajas, aunque en un estado incipiente. La administración urbana se preocupa de la instalación de la infraestructura comunal, aún en los barrios periféricos. Los progresos de hábitat y la sucesiva eliminación del sector marginal son pasos en una dirección progresiva, pero los métodos de la construcción de viviendas básicas son criticables.

A pesar de un sector industrial que todavía tiene una cierta importancia, en las últimas décadas la economía urbana se orientó más al sector turístico y educativo. En base a esto el comercio y los servicios privados se transformaron en la base de una economía urbana. Si fuera posible abrir el excelente paso internacional de Huahúm para una conexión vial a Argentina, el puerto de Valdivia podría ganar aún más importancia en el sistema de tránsito internacional.

Si la economía urbana fuera capaz de seguir el aumento de la población, las perspectivas para un futuro sostenible de Valdivia no serían malas.

## 8. CONCLUSIONES

### 8.1. Respuestas a las hipótesis generales del proyecto GEORED II

Para concluir hay que reflexionar sobre las hipótesis centrales del proyecto GEORED II.

### *1. Ciudades intermedias mantienen su identidad cultural y su patrimonio urbano.*

En el caso de Valdivia se puede contestar que esta ciudad tiene y mantiene su identidad basada en tres fundamentos:

- la tradición indígena. Siempre hay presentaciones de danzas y música folclórica en el centro de Valdivia. Artefactos de los Araucanos pueden ser encontrados en el museo histórico de la ciudad.
- la tradición colonial como el puerto más fortificado en la costa sur del Pacífico y como el escenario de la toma de Valdivia por Lord Cochrane. En todo el verano hay representaciones teatrales de la conquista, y un espectáculo en memoria de la toma se celebra en la isla Mancera. Los dos torres de la fortificación municipal actúan como símbolos de la ciudad.
- la tradición alemana. El museo histórico de la ciudad está dedicado principalmente a la memoria de la colonización alemana. El Centro Cultural El Austral pertenece al patrimonio histórico y arquitectónico del tiempo de la inmigración alemana. El colegio alemán, pero también productos industriales como los licores Fehrenberg y la cervecería Kunstmann («Das gute Bier») reflejan la tradición alemana de la ciudad.

En los últimos años se puede notar, que la restauración del patrimonio arquitectónico aumentó. Varias casas del siglo 19 están renovadas y se presentan en condiciones buenas.

### *2. Ciudades intermedias se identifican con los potenciales y problemas regionales*

En el caso de Valdivia esta hipótesis se verifica en el desarrollo de este siglo. Hasta la primera guerra mundial la economía estuvo orientada hacia y en cierto grado dependiente del mercado mundial. Con la apertura del canal de Panamá y la pérdida de su función en un mercado mundial, Valdivia funcionó como centro regional, y con la pérdida de sus funciones administrativas en la Región de los Lagos, está más o menos orientada a su propia provincia.

### *3. Ciudades intermedias no son afectadas por fenómenos de sobre-urbanización.*

El caso de Valdivia muestra claramente, que fenómenos de sobre-urbanización en la actualidad casi no existen. Pero hay que mencionar, que en los primeros años de los setenta un alto porcentaje de la población urbana vivió en barrios marginales, de los cuales todavía aproximadamente 4000 personas viven en callampas y campamentos. Así esta hipótesis, aún verificada en el estadio actual, no puede ser vista como absoluta.



4. *Ciudades intermedias tienen un gran potencial de mantener o de restaurar el ambiente natural en la región urbana.*

Esta hipótesis se verifica en el caso de Valdivia. El medio ambiente, aún afectado por frecuentes catástrofes naturales como terremotos, maremotos, e inundaciones se mantuvo en un estadio sanitario. Es una de las metas centrales de la planificación urbana, mantener y —donde es posible— restaurar el ambiente natural.

5. *Ciudades intermedias tienen un potencial importante de realizar planes de ordenamiento en base de los principios de sustentabilidad.*

El caso de Valdivia mostró que el plan regulador actual tiene componentes que permiten facilitar un futuro urbano sustentable.

8.2. El caso de la ciudad de Valdivia y los parámetros generales del desarrollo socio-espacial de las ciudades intermedias

Con respecto a los parámetros generales del desarrollo socio-espacial de las ciudades intermedias latinoamericanas, formulados por Günter MERTINS, se puede constatar que en Valdivia:

- ya existe una cierta disgregación de la diferenciación anillar en el centro.
- se ha formado en la Isla Teja y en el camino hacia Niebla un sector de «emigración» o sea segregación de los estratos altos, y en el caso de una población, en forma de condominio o *gated city*,
- hay ciertos cambios en la estructura y fisionomía urbanística, especialmente en la verticalización del centro,
- crecen los precios del suelo paralelamente con el cambio del uso de suelo y la diferenciación espacial-funcional. Se nota una pendiente fuerte en el nivel de precios desde el centro y la Isla Teja hacia el sur-este.
- existe una zona mixta residencial-comercial en el centro y sus alrededores. Pero en esta zona casi no hay industria.
- al contrario de la tesis de MERTINS existen barrios marginales hace casi 30 años, pero están en proceso de erradicación.
- hay ejes industriales orientados al río.
- la expansión espacial por medio de núcleos celulares no se nota, debido a un plan regulador muy restrictivo.

### 8.3. El caso de Valdivia y los indicadores del cambio funcional y socio-espacial de la ciudad intermedia hacia una ciudad grande

Con respecto al cambio funcional y socio-espacial de la ciudad mediana de Valdivia hacia estructuras de una ciudad grande, se puede contestar que este proceso todavía no ha ganado mucha intensidad, debido al tamaño chico de la ciudad y el crecimiento demográfico lento. Así se observa:

- que mientras existe una cierta emigración de los estratos altos, la inmigración de estratos medios o bajos a los barrios altos no es significativa. En la mayor parte las antiguas casas de los estratos altos fueron transformadas en sitios de prestación de servicios privados de alto rango o fueron reemplazadas por edificios altos de departamentos.
- que la ciudad tuviera áreas de *slums*, causadas por la degradación de los Barrios Bajos después del terremoto. Con el mejoramiento del sistema de alcantarillado y la remodelación estos *slums* casi desaparecieron.
- que ya empezó la expansión vertical de comercio y servicio, pero el sector habitacional todavía ocupa en gran parte los pisos altos del centro.
- que el proceso de surgimiento de subcentros en las cercanías de los nuevos barrios de la clase alta no ha empezado. Estos estratos todavía usan el centro para su abastecimiento.
- que todavía no se notan tendencias al traslado de oficinas de servicios públicos o la emigración de la industria manufacturera.
- que las zonas industriales no están conectadas en forma suficiente al sistema vial. Pero según el plan regulador esta situación va a cambiar pronto.
- que en Valdivia no fue necesario destruir edificios de valor histórico para ganar áreas de estacionamiento, debido a que el terremoto de 1960 dejó espacios libres en el centro.
- que también en Valdivia se transformaron edificios históricos en museos y en otros usos culturales mediante remodelación interior.

Se puede observar a Valdivia como un buen ejemplo de una ciudad intermedia. Hay ciertas estructuras y procesos que se distinguen del modelo, debido a su posición en el sistema administrativo del país, su crecimiento lento y los efectos todavía visibles del gran terremoto de 1960.

#### BIBLIOGRAFÍA

BODINI, H.

1990 *Osorno*. (Serie Ciudades Intermedias, Geoespacios 2). La Serena.

BORSIDORF, A.

- 1976 *Valdivia und Osorno. Strukturelle Disparitäten und Entwicklungsprobleme in chilenischen Mittelstädten.* (Tübinger Geographische Studien 69). Tübingen.
- 1980 Zur Raumwirksamkeit dependenztheoretischer Ansätze am Beispiel chilenischer Mittelstädte 1970-1973. En: *42.Deutscher Geographentag Göttingen, Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen.* Wiesbaden, p. 509-512.
- 1983 Probleme und Chancen lateinamerikanischer Mittelstädte. En: *Stadtprobleme in der Dritten Welt - Möglichkeiten zur Verbesserung der Lebensbedingungen.* (Materialien zum Internationalen Kulturaustausch 18) Stuttgart, p.143-153.
- 1986 Las ciudades medianas en el proceso de urbanización sudamericano. En: BE-NECKE, D.W. et al. (ed.): *Desarrollo demográfico, migraciones y urbanización en América Latina.* (Eichstätter Beiträge 17) Regensburg, p.273-285.
- 1990 Contexto Cultural de la morfología urbana. El ejemplo de la ciudad latinoamericana. In: *Universitas* 27, 4, p. 285-298.
- 1991 La cuestión regional en el Cono Sur. Concepciones y problemas de la regionalización en el Sur de América Latina. En: PANADERO MOYA, M. y M. CZERNY (ed.): *América Latina: Regiones en Transición.* (Colección Estudios, Publicaciones de la Universidad de Castilla) La Mancha, p. 61-81.
- 1994 Die Stadt in Lateinamerika. Kulturelle Identität und urbane Probleme. En: *Geographie und Schule* 16, 89, p. 3-12.
- 1996 Cities of the Americas. Urban Development in Differenz Cultural Landscapes. - En: Frantz, K. (ed.): *Human Geography in North America. New Perspectives and Trends in Research.* (Innsbrucker Geographische Studien 26) Innsbruck, p. 301-312.

HARDOY, H.J. y D. SATTERTHWAITTE

- 1986 Planeamiento y administración de los centros urbanos intermedios y pequeños en las estrategias de desarrollo nacional. Localización y causas de crecimiento. En: CARRIÓN, D. et al. (eds.): *Ciudades en conflicto. Poder local, participación popular y planificación en las ciudades intermedias de América Latina.* Quito, p. 23-66.

JORDAN, R. y D. SIMIONI

- 1998 *Ciudades Intermedias de América Latina y el Caribe: Propuestas para la Gestión Urbana.* Roma.

LILLO PARRA, S. G.

1997 Estructura y dinámica del sistema urbano de la Décima Región de Los Lagos. (Tesis, Universidad Austral de Chile). Valdivia.

OLAVE FARIÁS, D.

1999 El sistema urbano de Chile en los albores del siglo XXI. En: *Primer Encuentro de Humboldt*. (CD-ROM). Buenos Aires.

MERTINS, G.

1983 Die Rolle der mittleren Städte in der lateinamerikanischen Regionalplanung. En: *Zeitschrift für Lateinamerika Wien* 24, p. 14-20.

1995 La diferenciación socioespacial y funcional de las ciudades intermedias Latino-americanas: Ejemplos del Noroeste Argentino. En: *Revista Interamericana de Planificación* 27, 112.

MUNICIPALIDAD DE VALDIVIA, DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

1997 *Plan regulador comunal de Valdivia. Ordenanza local*. Valdivia.

RODRIGUEZ-SEEGER

1995 Raumentwicklung und Dezentralisierungspolitik in Chile 1964-1994. (Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 32). Kiel.

ROMERO, H.

1996 Desigualdades regionales, ordenamiento territorial y escenarios económicos para la sustentabilidad del desarrollo en Chile. En: *Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas*, La Serena. p. 366-377.

ROMERO, H. y X. TOLEDO

1998 Crecimiento económico, regionalización y comparación espacial del sector inmobiliario en Chile. En: *Revista Geográfica de Chile, Terra Australis* 43, p. 131-203.

1995 El nuevo mapa territorial de Chile. Efectos Espaciales de la Aplicación del modelo neoliberal en la economía nacional. En: *Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas*. p. 97-107.

TRIVIÑO TELLEZ, M.

1997 *El sistema urbano de la Décima Región*. (Tesis, Universidad Austral de Chile). Valdivia.

VARELA, C.

1997 *Puerto Montt*. Serie Ciudades Intermedias, Geoespacios 13. La Serena.

WILHELMY, H. y A. BORS DORF

1984 *Die Städte Südamerikas. Teil 1: Wesen und Wandel.* (Urbanisierung der Erde 3/1). Stuttgart, Berlin.

1985 *Die Städte Südamerikas. Teil 2: Die urbanen Zentren und ihre Regionen* (Urbanisierung der Erde Bd.3/2). Stuttgart, Berlin.