

**PUERTO MONTT: EL PASO DE CIUDAD MENOR A CENTOR DE  
DESARROLLO INTERREGIONAL EN UNA CIUDAD DEL SUR DE CHILE**

*Adriano Rovida Pinto<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Profesor Instituto de Geociencias, Universidad Austral de Chile. [arovira@uach.cl](mailto:arovira@uach.cl)



## RESUMEN

La ciudad de Puerto Montt se encuentra en un proceso de rápido crecimiento demográfico, asociado a un desarrollo de sus actividades económicas, especialmente las relativas a servicios y a industrias elaboradoras de recursos naturales regionales. Esto ha derivado en una explosiva expansión de la superficie urbana, superando las dificultades que le ofrece el sitio en que se encuentra emplazada.

El proceso de crecimiento de Puerto Montt la ha llevado desde una situación de ciudad secundaria en la trama urbana regional, a una posición de lugar central para una amplia región. Por ello se encuentra sometida a procesos propios de las ciudades de mayor tamaño en Chile, sin haber logrado una maduración como ciudad intermedia, lo cual introduce una serie de alteraciones en los postulados generales del proyecto GEORED II, las cuales deberán ser analizadas en forma más precisa. Con todo, se advierten algunas características que permiten afirmar que la ciudad efectivamente refleja los problemas de su región, se encuentra en condiciones de emprender planes de ordenamiento siguiendo los principios del desarrollo sustentable y presenta una cierta tendencia a la valorización de sus tradiciones culturales, así como del patrimonio urbano. Sin embargo se la puede asociar

## SUMMARY

The city of Puerto Montt is in a process of fast demographic growth, associated to a development of its economic activities, specially the relative ones to services and industries of regional natural resources. This has derived in an explosive expansion of the urban surface, surpassing the difficulties that offers the site in which it is located.

The growth process of Puerto Montt has taken it from a situation of secondary city in the regional urban system, to a position of central place for an ample region. For that reason it is put under own processes of the cities of greater size in Chile,

without to have obtained a maturation like intermediate city. That introduces a series of alterations in the general postulates of project GEORED II, which they will have to be analyzed in more precise form. Yet, some characteristics are noticed that allow to affirm that the city indeed reflects the problems of its region, are in conditions for undertaking ordering plans following the principles of the sustainable development and present a certain tendency to the valuation of their cultural traditions, as well as of the urban patrimony. Nevertheless it has problems of over urbanization and bad relationships with his natural environment

## INTRODUCCIÓN

Una de las características más sobresalientes del mundo contemporáneo lo constituye el fenómeno urbano junto con la serie de relaciones y efectos que de él se derivan. Actualmente un importante y creciente número de personas habitan en núcleos de población considerados como urbanos. Esto ha motivado una cada vez mayor preocupación por el estudio de estas aglomeraciones y sus características internas, así como las relaciones que entre los distintos tipos de ciudades se generan.

Las investigaciones han estado preferentemente orientadas hacia la temática de las grandes ciudades, siendo más o menos reciente el interés por las ciudades de menor tamaño, en los sistemas nacionales, como lo señala BORSORF (1986 y 1999). Sin embargo, en la medida en que se valoriza el rol de las ciudades en el desarrollo regional y local, el tema de las ciudades medianas y pequeñas comienza a ganar posiciones en los estudios urbanos (CARRILLO, 2000).

El interés por el desarrollo de las ciudades intermedias en los sistemas urbanos latinoamericanos, arranca del hecho de que ellas se constituyen en importantes alternativas al excesivo crecimiento de las metrópolis. Actualmente es posible advertir la existencia de numerosas contribuciones al estudio de este tipo de ciudades (JORDÁN, 1997; JORDÁN y SIMIONI, 1998).

En el caso de este estudio, se analiza la ciudad de Puerto Montt, un centro urbano de rango medio en el sistema chileno (VARELA y GONZÁLEZ, 1996), de particular interés por su alto ritmo de crecimiento demográfico y por los cambios a que ha estado sujeto, dado que a partir de mediados de la década de 1970 se radica en él la capital de la Región de Los Lagos, una región de 67.000 Km<sup>2</sup> y que actualmente reúne alrededor de un millón de habitantes. En este sentido es interesante indagar acerca de las características internas de esta ciudad, los cambios que se pueden identificar en su estructura y funciones, y los problemas de sustentabilidad que se puedan asociar a las tendencias de crecimiento que presenta.

La ciudad de Puerto Montt se encuentra localizada a los 41° 29' de latitud sur y a los 72° 50' de longitud oeste. Se emplaza sobre cuatro terrazas glacio-fluviales al norte del seno de Reloncaví, al término de la depresión intermedia de Chile, en una zona de quiebre del sistema geográfico nacional. Su sitio presenta dificultades para la instalación, debido a las irregularidades topográficas, asociadas a los cambios de pendientes en los escarpes de las terrazas. No obstante, pese a estas dificultades, la ciudad ha crecido en superficie, hasta llegar a algo más de 2.000 hectáreas, con una población que en el Censo de 1992 alcanzó los 110.139, con una tasa de crecimiento intercensal de 2.7% anual, la más alta de la región, por lo que se estima que en la actualidad debe alcanzar a unos 140.000 habitantes.

Puerto Montt fue fundada en 1853 como parte del proceso de colonización emprendido por el Estado, para esta región de Chile, con inmigrantes provenientes de Alemania, en un primer momento. Se trata pues de una ciudad relativamente nueva y que ha servido como base para la colonización, en una primera etapa, y como punto de quiebre de transporte (terrestre a marítimo) entre Chile «continental» y el extremo sur de carácter insular.

## 1. ROL DE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT EN LA REGIÓN Y EL PAÍS

Puerto Montt ejerce actualmente el rol de capital de la Región de Los Lagos y en ese sentido se constituye en importante lugar central para todos los procesos de organización del desarrollo regional que allí se verifican. Como sede del Gobierno Regional, tiene un papel de centro administrativo de primera magnitud en la Región y por eso es punto focal de importantes flujos de personas y de información.

Aparte de este rol político administrativo, la ciudad de Puerto Montt, desde sus orígenes, tiene una posición de enlace entre dos sistemas espaciales diferentes. Por el norte un sistema espacial terrestre, con características de habitabilidad y producción continuos; y por el sur un sistema espacial marítimo, de habitabilidad y producción fragmentados.

Esta posición en el punto de quiebre de los dos sistemas territoriales le otorgó ventajas a esta ciudad, que llevaron a instalar en ella la capital regional. «Fortalecer Puerto Montt significa situar el desarrollo en un punto de integración o punto de síntesis de dos realidades geográficas profundamente diferenciadas» (CONARA cit. por BUSTOS, 1985).

Se trató entonces de una acción deliberada por parte del Estado para favorecer a esta ciudad con la concentración de inversiones, junto a la concentración de población. De esta manera y en el escenario del sistema económico implantado desde

1974, Puerto Montt debería contar con un nivel de concentración que asegure las economías de aglomeración necesarias para que en ella se produzca un proceso de crecimiento y diversificación industrial (MINVU, 1979).

La importancia de Puerto Montt como lugar central regional, se ve en cierta medida disminuido por la presencia de las ciudades de Valdivia y Osorno, las cuales actúan como centro de las áreas norte y centro de la región de Los Lagos. Sin embargo, Puerto Montt ejerce una clara influencia sobre el sur, especialmente sobre el área del lago Llanquihue y sobre Chiloé y Palena (ROVIRA, 1998).

El caso de Chiloé es ilustrativo para conocer el incremento del rol regional de Puerto Montt, especialmente en lo que dice relación con la localización de las casas matrices de las empresas salmoneras, que tienen sus centros productivos en diferentes localidades de Chiloé. Esto ha llevado a un incremento notable en los flujos de transporte carretero. Es necesario especificar que Chiloé está separado del continente por el canal de Chacao, en el cual el transporte es atendido por un sistema de transbordadores.

Hasta los años setenta, la travesía del canal se hacía en función de las mareas, por lo que el tránsito de camiones estaba reducido a dos veces al día. En la actualidad el sistema es prácticamente continuo, por lo que es factible asegurar la casi permanencia del flujo carretero entre el continente y la isla de Chiloé. El volumen que ha alcanzado este flujo ha llevado a la formulación de un proyecto para la construcción de un puente que termine con la situación de aislamiento de Chiloé.

Así pues, la ciudad ha podido llegar a cumplir con el rol de polo de desarrollo interregional que le fue asignado, dentro del proceso de reforma político administrativa llevado a cabo en el gobierno militar. Actualmente es posible apreciar el dinamismo que comienza a registrar Puerto Montt, tanto en lo referente al crecimiento demográfico, como a la consiguiente expansión de la superficie urbana y al desarrollo de nuevas y variadas actividades económicas.

## 2. EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA

La Tabla 1, presenta la información correspondiente a la población de la ciudad de Puerto Montt desde fines del Siglo XIX.

Todo el periodo desde la fundación hasta 1907, corresponde sin duda a la consolidación de este asentamiento, bastante precario, en condiciones ambientales muy rigurosas y con importantes problemas de comunicación con el resto del país. Parte de estas restricciones se solucionan con la llegada del ferrocarril en 1912, que une a

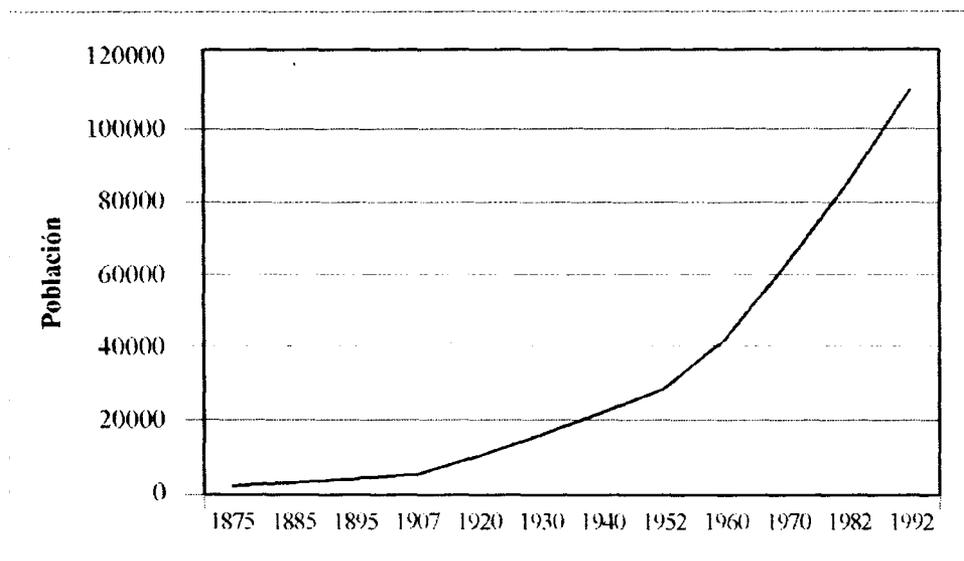
Puerto Montt con Santiago y con el resto del sistema urbano del centro del país. Este efecto se refleja en el inicio del despegue demográfico en 1930, que además coincide con los comienzos del proceso general de urbanización en Chile.

**Tabla I: Evolución de la ciudad de Puerto Montt 1975-1992**

Censo	1875	1885	1895	1907	1920	1930	1940	1952	1960	1970	1982	1992
Población	2137	2787	3480	5408	9751	16150	21360	28944	41681	62748	84410	110139

Como se puede observar en la Figura 1, el año 1930 marca un primer quiebre de la tendencia de crecimiento, provocando una aceleración de su ritmo. Un segundo quiebre se registra a partir de 1960, asociado a la acción estatal que emprende la reconstrucción de la ciudad gravemente dañada por el sismo de 1960, esto se suma a la política de eliminación de la marginalidad urbana emprendida por el gobierno de Frei Montalva, como respuesta a los movimientos reivindicativos de los pobladores. Los nombres de algunas de las nuevas poblaciones son un buen indicador de estos procesos: Techo para todos; 22 de mayo (fecha del sismo); Libertad; Manuel Rodríguez (popular guerrillero de la independencia); ANEF (Asociación Nacional de Empleados Fiscales).

**Figura 1: Evolución de la población de Puerto Montt 1875 - 1992**



A esto se agrega la importante llegada de inmigrantes provenientes de Chiloé, afectada por la precariedad de sus sistemas productivos. Estos inmigrantes llegan a ocupar las poblaciones que se ubican en la entonces periferia de la ciudad. Actualmente esas poblaciones se encuentran en sectores integrados al interior de la ciudad, pero aún son ocupados en forma predominante por sus ocupantes originales.

En las últimas décadas y a partir de la instalación de Puerto Montt como capital regional, se verifica un importante proceso de crecimiento de su población, asumiendo un rol dominador sobre el resto de las ciudades del sistema regional. Puerto Montt es la tercera ciudad en tamaño demográfico en su región, pero ha ido rápidamente incrementando su participación. Así en 1960 la separaban 20.000 habitantes de la primera ciudad (Valdivia), mientras en 1992, esa distancia se redujo a tan sólo 4.000 habitantes respecto a Osorno, que pasó a ocupar el primer rango. Dadas las tasas de crecimiento que presentan las ciudades de la Región, todo hace suponer que en la actualidad, Puerto Montt debe ocupar el primer lugar en cuanto a tamaño y a funciones dentro del sistema de la Región de Los Lagos.

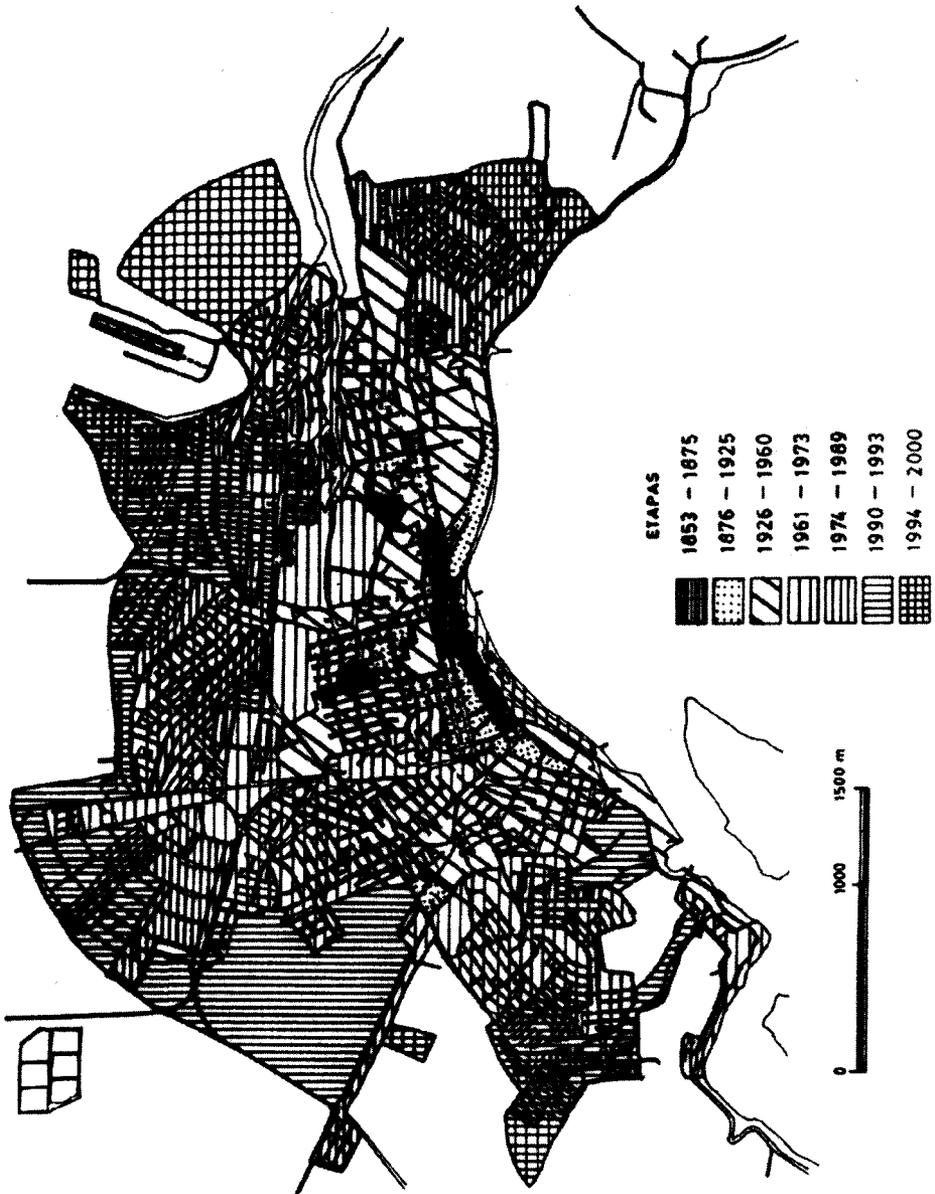
Este crecimiento notable de la población, no sólo se puede asociar a su rol de capital regional, sino también y sobre todo, al importante desarrollo de sus actividades económicas. Actualmente la ciudad es centro de las empresas productoras de salmón y otros cultivos acuícolas y de una serie de actividades de encadenamiento. Además registra un importante rol en las industrias forestales y manufacturas en general.

### 3. LA EXPANSIÓN URBANA

Desde el punto de vista de su evolución, se pueden apreciar distintas fases de crecimiento y ocupación espacial (Figura 2), siendo posible identificar las siguientes etapas de crecimiento, siguiendo a VARELA (1997) y ALTAMIRANO (1999):

- **I Etapa 1853 - 1875.** Corresponde a la ocupación de la primera terraza por el trazado primitivo de la ciudad, en lo que hoy es el sector céntrico de ella.
- **II Etapa 1876 - 1925.** La ciudad crece hacia los sectores contiguos al lugar de fundación, principalmente hacia el poniente y hacia el sector estación y sus espacios contiguos. En esta etapa comienza la ocupación del balneario de Pelluco, la puntilla de la isla Tenglo y el sector de caleta Angelmó; también el sector Fresia hacia el cruce Tepual (norponiente). La ciudad triplica la superficie ocupada, lo que indica un significativo desarrollo y aumento de la población urbana.
- **III Etapa 1926 - 1960.** Comienza la ocupación de los espacios contiguos a las áreas ya consolidadas sobre todo hacia el poniente y oriente de la ciudad.

**Figura 2: Etapas de la expansión urbana de Puerto Montt**



- **IV Etapa 1961 - 1973.** Los efectos del terremoto y maremoto de 1960, acompañado de políticas oficiales del gobierno destinadas a equilibrar los índices de marginalidad, junto a la llegada de inmigrantes desde Chiloé, contribuyen a la ocupación de la tercera terraza (norte de Puerto Montt) que da lugar a la apari-

ción de un conjunto de poblaciones populares y un mayor crecimiento de Pelluco. Se trata de una fase de profundos cambios en la morfología y en la superficie urbana. En estos escasos 12 años, la ciudad pasa de 542 hectáreas en 1960 a casi 1.000 en 19773 (Varela, 1997).

- **V Etapa 1974 - 1989.** Fase de crecimiento acelerado de la ciudad, que se inicia con la instalación en ella de la capital de la región de Los Lagos y con los resultados de profundos cambios en el sistema económico nacional. Se aprecia un claro crecimiento hacia la zona norte de la ciudad, sobre todo en la tercera terraza y una clara tendencia a incorporar al espacio urbano la cuarta terraza. Se consolida el área industrial en el sector norponiente en torno a la ruta hacia Chiloé, así como en el sector hacia Chinquihue, reforzado con la instalación del puerto pesquero artesanal.

En esta etapa se buscaron espacios para sectores residenciales y para soluciones habitacionales, así como también espacios productivos e industriales, lo que trajo consigo un considerable cambio del paisaje urbano. La superficie ocupada hacia 1989 alcanzó las 1.611 hectáreas.

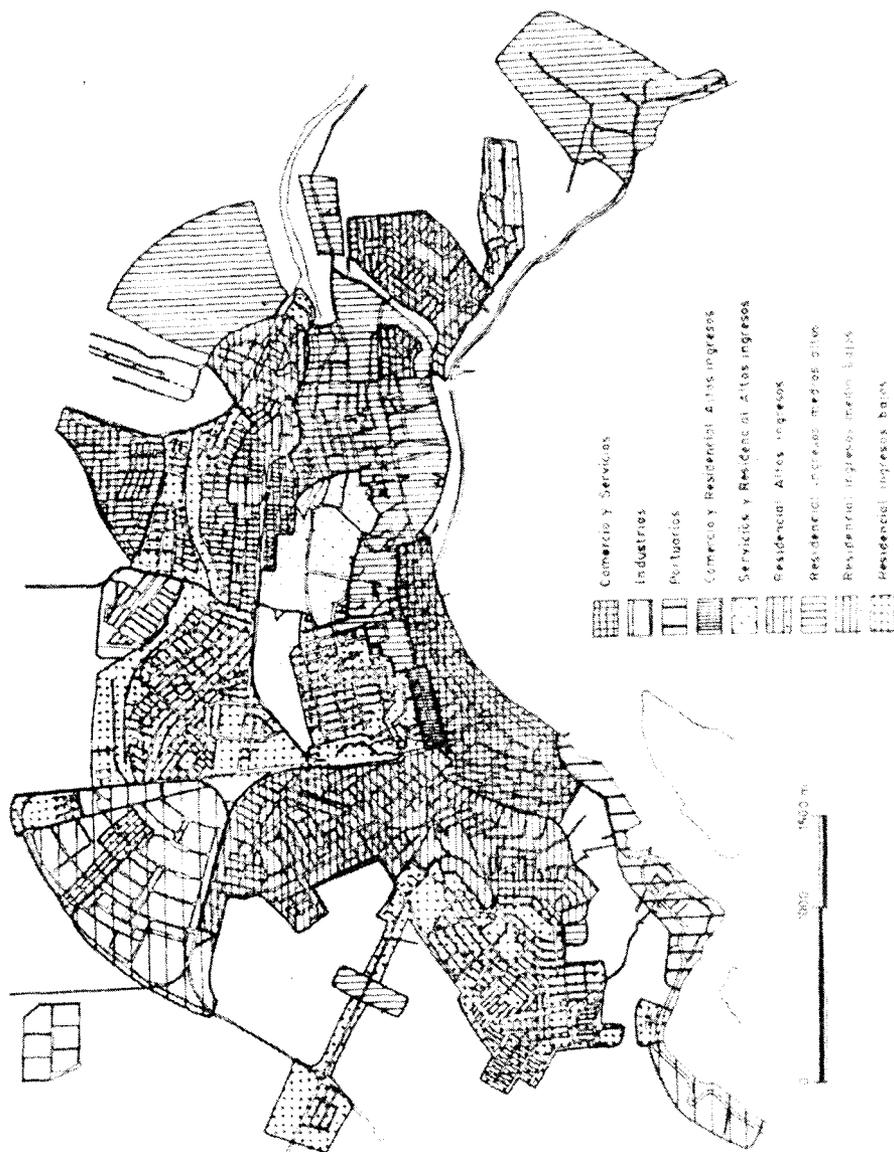
- **VI Etapa 1990 - 2000.** Este periodo se caracteriza por un mantenimiento de las tendencias a la expansión urbana sobre la cuarta terraza, principalmente con poblaciones de carácter social ocupando suelos de mala calidad para construcción. Las viviendas de alto estándar por su parte, se localizan principalmente en el balneario de Pelluco, distante aproximadamente 1 km. al oriente de la ciudad. Se verifica además un desplazamiento de los estratos sociales de mayores ingresos hacia la cercana ciudad de Puerto Varas, a tan sólo media hora de distancia y con un servicio de mini buses a intervalos de 5 minutos, que ofrece mejores condiciones de habitabilidad para estos grupos.

Actualmente se aprecia una tendencia hacia una urbanización de carácter más bien discontinuo. Así es como, además de lo señalado para el caso de Puerto Varas, el Estado ha decidido la conformación de una «ciudad satélite», en el pueblo de Alerce, a unos 10 Km. de Puerto Montt. En ese lugar se ha iniciado un programa de construcción de viviendas para estratos socio-económicos de bajos ingresos, con financiamiento estatal. A ello se suma el apareamiento de varias iniciativas de construcción de grupos de viviendas de alto estándar en sectores periféricos de la ciudad, pero con buenas condiciones de conectividad.

### 3.1. El uso del suelo urbano

Al interior de la ciudad de Puerto Montt se pueden distinguir una serie de usos de suelo urbano entre los que se destacan el residencial, comercial, industrial, de servicios, áreas verdes, portuario y pesquero artesanal. Estos usos se presentan en el mapa de la Figura 3.

**Figura 3: Uso del suelo urbano de Puerto Montt**



El uso residencial corresponde al uso más característico y generalizado en el plano de la ciudad, ya que ésta es una de las actividades propias de un centro urbano, por lo que es posible visualizarlo como el uso más predominante en un plano de este tipo.

El uso comercial se presenta concentrado en el sector céntrico de Puerto Montt, entre la línea de costa y el escarpe de la primera terraza. El centro de la ciudad puede dividirse en dos sectores. El primero de ellos se emplaza en el área oriental configurando un CBD, puesto que es allí donde además se encuentran los principales servicios administrativos, financieros y oficinas de profesionales. Hacia el poniente en cambio, se encuentra un sector en el que se desarrollan funciones de comercio de primera necesidad como mercados, fruterías y botillerías, con un carácter más tradicional, que se asocia a la cercanía del terminal de buses y al puerto. Este barrio reúne también numerosos establecimientos que ofrecen servicios de hospedaje a precios módicos.

Existe un segundo sector comercial en proceso de estructuración, en el sector alto de la ciudad, cuya presencia se debe fundamentalmente a la respuesta del comercio a la ampliación urbana y a la accidentada topografía, que dificulta el desplazamiento de las personas para las compras de primera necesidad. En este sector se encuentran supermercados, servicentros, una feria libre (de alimentos frescos), además de una sucursal bancaria.

Aparte de estos barrios de concentración comercial, existen numerosos establecimientos pequeños y medianos, distribuidos dentro de los sectores residenciales, como parte del equipamiento mínimo para la población que allí habita.

El uso industrial se concentra claramente en la periferia de Puerto Montt, principalmente en la ruta 5 sur, tanto en dirección hacia Parga como hacia Puerto Varas (sector norte), y también en el sector Cardonal (poniente) en donde se encuentran una serie de industrias, sobre todo pesqueras y forestales así como también varias bodegas de las grandes empresas nacionales y locales. Además se encuentran industrias pesqueras y navales, en el camino a Chinquihue (poniente de la ciudad). Para dar cabida a estas actividades, se han definido varios parques industriales en la periferia urbana, los que se encuentran en diferentes etapas de ocupación.

Un tipo de uso característico de esta ciudad es el portuario, que se ubica en la costanera de la ciudad al sur de las calles Ecuador y Pudeto, desde el frente de la Base Naval hasta el sector de Angelmó; aquí se desarrollan actividades de exportación y otras actividades propias de la marina mercante y en menor cantidad del turismo y de la pesca artesanal.

Rodeando el mar, en torno a la avenida Pacheco Altamirano o en el camino a Chinquihue se presenta además una extensión de las actividades portuarias, asociada a las instalaciones de los pescadores artesanales junto a embarcaderos de yates y lanchas.

Como usos más específicos, se puede mencionar el referido a la atención de salud, que se concentra en tres establecimientos principales, además de varios consul-

torios de atención primaria. En lo deportivo se destacan tres centros de mayor tamaño, a los que se suman una serie de multicanchas y gimnasios distribuidos por los diferentes sectores poblacionales de Puerto Montt.

Por otra parte, la ciudad posee tres cementerios, todos ellos ubicados en este momento dentro de los límites de la ciudad. Existe además un recinto penitenciario, que se encuentra en el sector norte de la ciudad.

#### 4. ESTRUCTURA SOCIAL INTRAURBANA

La estructura interna de una ciudad entrega antecedentes de gran importancia para la comprensión de su evolución y de sus condiciones para la evolución futura. Las diferentes etapas por las que ha pasado un centro urbano quedan registradas en sus barrios y en los cambios que ellos han sufrido, en los cambios de uso de los edificios,

La ciudad de Puerto Montt presenta una estructura social bastante compleja, debido a las diferentes etapas de crecimiento que ella ha mostrado, asociadas a diferentes momentos económicos, y a lo accidentado de su topografía que genera importantes discontinuidades espaciales. Como resultado de ello, los barrios de menores ingresos se presentan a menudo, intercalados con sectores medios, en la medida que ocupan los suelos de peor calidad, los que se encuentran en los escarpes de las terrazas o en las áreas anegadizas, próximas a la base de dichos escarpes.

Por otra parte esta es una ciudad de predominio de estratos medios y medio bajos, por lo que los grupos que han alcanzado altos niveles de ingresos en años recientes, son los que se han instalado en las ciudades de la cercanía (Puerto Varas y Frutillar principalmente). Las cuales ofrecen mejores condiciones de calidad de vida, tratándose de balnearios lacustres. Estas ciudades están unidas a Puerto Montt por la Carretera Longitudinal Sur y un expedito sistema de buses con alta frecuencia horaria (cada 5 y 10 minutos).

La ausencia de un estrato social de altos ingresos de carácter tradicional, en esta ciudad, se puede asociar a varias condicionantes. En primer lugar, si bien esta ciudad surge asociada al proceso de colonización del sur de Chile, ella no se emplaza en un sector de suelos aptos para actividades agrícolas o ganaderas, por lo que los colonos exitosos no la eligen como centro de sus actividades.

En segundo lugar se puede mencionar su orientación preferente hacia actividades de transporte marítimo de cabotaje, que involucraban pequeños volúmenes de cargas destinadas a las regiones australes, las que por su parte no tuvieron un desarrollo económico que implicara movimientos de importancia, en cuanto a magnitud.

Una tercera condicionante se puede encontrar en el origen de los migrantes que engruesan su población hacia mediados del siglo XX. En su mayoría se trató de campesinos y pescadores pobres provenientes de Chiloé, que buscan en la ciudad la solución a sus problemas de trabajo y de atención a sus necesidades básicas de salud, educación y vivienda. Por ello es que hacia la década de 1960, el Estado de Chile se ve en la necesidad de emprender iniciativas destinadas a la solución de los graves problemas sociales que hacen explosión en Puerto Montt, a través de soluciones de viviendas sociales y programas de auto construcción.

Los grupos de altos ingresos asociados a las nuevas actividades económicas que se desarrollan en Puerto Montt, a partir de fines de los años setenta y comienzos de los ochenta, llegan a una ciudad que prácticamente no ofrece barrios atractivos para instalarse. Por ello es que se desplazan hacia ciudades ubicadas en la periferia de Puerto Montt, en las cuales pueden encontrar un mayor grado de satisfacción para sus demandas de espacio y de calidad de vida.

Como resultado de todo esto, sólo es posible identificar sectores de viviendas de alto nivel social en algunos sectores aislados de la ciudad: en el área central e inmediata al centro, ocupando edificios de altura y viviendas de alto estándar en un el barrio en que está instalada la sede del Gobierno Regional; en un sector periférico hacia el oriente, donde el difícil acceso asegura la exclusividad que buscan sus residentes. Se trata principalmente de viviendas nuevas, siendo minoritarias aquellas que provienen de antiguas familias acaudaladas.

En la periferia urbana se han construido barrios que pueden corresponder a sectores sociales de ingresos medio-altos. Se trata de viviendas de uno o dos pisos, pareadas o aisladas, con jardín y patio, estacionamiento para automóvil y pequeñas áreas verdes como parte del proyecto urbanístico.

El resto de la ciudad está dominada por el predominio de barrios correspondientes a estratos sociales medio-bajos y bajos. En ellos se presentan viviendas construidas por el Estado o por sus propios ocupantes, preferentemente en madera, con calles sin pavimentar o que se encuentran en proceso de pavimentación por medio de un programa de desarrollo social del Estado. La rigurosidad climática de esta región hace que el material de construcción ofrezca una apariencia de mala calidad y mantenimiento deficiente.

En razón a que el hábito de vida de quienes residen en estas ciudades del sur de Chile, los lleva a disponer de viviendas relativamente amplias, en general la ciudad no presenta problemas de hacinamiento en las viviendas, situación que seguramente cambiará en atención a las reducidas dimensiones de las soluciones habitacionales que se están entregando en los últimos años.

Los barrios de tipo ingresos medio bajo y bajo presentan algunos problemas en cuanto a la dotación de servicios básicos, así como deficiencias en los materiales de construcción (paredes, techos o piso), que los hace aparecer con situaciones de carencias más o menos importantes y que finalmente redundan en una disminución de la calidad de vida de sus habitantes.

## 5. POTENCIAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE PARA PUERTO MONTT

Desde el punto de vista de su base económica para el desarrollo futuro, la ciudad de Puerto Montt presenta inmejorables expectativas, puesto que el efecto concentrador que se esperaba, en realidad se produjo. Hoy día se pueden encontrar numerosas muestras de dinamismo económico, reflejado en la instalación de industrias, empresas de servicio, servicios públicos de nivel regional, junto a un rol de centro de servicios turísticos de alta envergadura. El moderno aeropuerto con que cuenta la ciudad registra un importante volumen de flujo de pasajeros y de carga, hacia distintos puntos del país y hacia el extranjero.

Puerto Montt además está asumiendo con mucha mayor fuerza su rol de capital regional y por ende, de centro regional e incluso interregional, dado su posición respecto a las regiones de más al sur. Es así como en estos momentos, al inicio del siglo XXI, esta ciudad se encuentra en el primer lugar de la jerarquía urbana regional, principalmente desde el punto de vista del volumen de población, pero también en lo funcional.

Este rápido crecimiento se ve ensombrecido sin embargo, por la ausencia de espacios de expansión urbana, tanto en términos de calidad para la construcción, como en cuanto a la facilidad para acceder al centro de la ciudad. Esto es en parte lo que explica la tendencia a un crecimiento más bien de tipo desconcentrado, en las inmediaciones de Puerto Montt, antes que la ocurrencia de un proceso de cambio de uso al interior de la ciudad, o incluso de barrios de alto status en la periferia urbana.

Por otro lado se debe tener en consideración los problemas de saneamiento que aquejan a la ciudad. Esto es particularmente grave en el caso de la disposición final de residuos sólidos. La ciudad no cuenta con un vertedero controlado por lo que los residuos son dispuestos a cielo abierto, en un sector relativamente cercano a la periferia de Puerto Montt y sin ningún tratamiento. Esto causa problemas de malos olores, de proliferación de animales molestos, además de la contaminación de las aguas subterráneas por la percolación a través de los residuos. Todo esto se complica si se tiene en cuenta el crecimiento del número de industrias y de otras actividades que requieren de tratamientos especializados para sus desechos.

Otro problema se desprende del tratamiento de los residuos líquidos, por cuanto se dispone sólo de un sistema de tratamiento por decantación de sólidos de las aguas servidas de la ciudad. Las aguas después de ser tratadas en esta forma muy primaria son vertidas al mar, en la misma bahía de Puerto Montt.

Por lo tanto, en atención al crecimiento de población y de actividades económicas que presenta esta ciudad, se hace indispensable contar con un plan de saneamiento integral, de manera de asegurar un mínimo nivel de sustentabilidad ambiental.

## CONCLUSIONES

En relación a las hipótesis centrales del proyecto GEORED II, es posible observar que la ciudad de Puerto Montt presenta un rápido paso desde una ciudad de segundo orden en su Región, hasta constituirse en un centro de funciones de carácter interregional, con un papel dominante en el plano regional. Este rápido desarrollo es responsable de que en esta ciudad sea bastante difícil encontrar todas las características de una ciudad intermedia.

Pese a lo anterior, algunos rasgos permiten asociar a Puerto Montt con las características de las ciudades intermedias reseñadas en el proyecto. Entre éstos se puede destacar el que la ciudad se identifica con los potenciales y problemas regionales, dado que su rol económico se relaciona con la base de recursos naturales (pesca, cultivos acuícolas, productos forestales) de la región. Así también, su papel sobre la orientación de los flujos turísticos se asocia al capital natural de las proximidades.

También se puede estimar que existe un cierto grado de mantención de la identidad cultural y del patrimonio urbano, en la medida en que se mantienen actividades asociadas a la vida marítima. La ciudad cuenta con varios centros de venta de artesanías, así como lugares de gastronomía típica. Junto a esto se cuenta con museos locales y con centros culturales que permiten el desarrollo de iniciativas en este ámbito, pese a que la inexistencia de una Universidad en Puerto Montt, podría interpretarse como un déficit en este campo.

Por el contrario, dado que la ciudad se ha insertado en el vertiginoso ritmo de las ciudades que viajan hacia una condición de ciudad grande, asumiendo cabalmente su condición de capital regional, se verifican algunas tendencias que podrían marcar una diferencia respecto de los principios formulados por el Proyecto. Esto sucede por ejemplo con el supuesto de que las ciudades intermedias tienen un gran potencial para mantener o restaurar el ambiente natural en la región urbana.

En cuanto a la potencialidad de estas ciudades para impulsar planes de ordenamiento en base a los principios de sustentabilidad, se puede señalar que el municipio

de Puerto Montt se encuentra en la etapa de elaboración del Plan Regulador Comunal, único instrumento de ordenamiento territorial de que se dispone en la actualidad. En la formulación inicial de este plan se encuentran especificados los principios de sustentabilidad ambiental, por lo que sólo cabe esperar que no sea superado por la velocidad de crecimiento que hoy se aprecia.

En este caso de estudio, la ciudad aparece en una actitud más bien agresiva sobre el ambiente natural, toda vez que no dispone de sistemas de tratamiento de residuos, por ejemplo. Además es posible apreciar un no respeto a las condiciones topográficas y geológicas del sitio urbano, lo que se traduce en la generación de importantes sectores de riesgo ante sismos y fenómenos meteorológicos extremos.

Por otra parte el Proyecto planteó el supuesto de que estas ciudades no son afectadas por fenómenos de sobre urbanización, aspecto que en este caso no se cumple, dado que la ciudad se encuentra en un proceso de expansión y de densificación, a niveles desconocidos para ella. Esto ha alcanzado un grado suficiente como para que el Gobierno regional llegara a impulsar la generación de una «ciudad satélite», a diez kilómetros de distancia. Esa ciudad se encuentra en construcción y se trata de viviendas sociales y otras orientadas a sectores de ingresos medio-bajos.

La situación relativamente particular de esta ciudad, derivada del hecho de que está transitando a una condición de ciudad media-grande, sin haber tenido un tiempo de maduración suficiente como ciudad mediana, hace que sea muy dificultoso identificar los indicadores de este cambio. Actualmente en Chile, las ciudades medianas está expuestas a un ritmo de crecimiento muy variado. De ellas, las que tienen las mayores tasas de crecimiento, asumen características similares a las ciudades de mayor volumen de población (sobre los 300.000 habitantes).

De lo anterior se desprende que Puerto Montt, pese a que recién se empina por sobre los 130.000 habitantes, registre comportamientos propios de una ciudad mayor, por cuanto el dinamismo de su crecimiento, demográfico y económico, la lleva a asumir las formas en que están creciendo las ciudades de mayor tamaño. Esto implica el apareamiento de barrios de altos ingresos segregados, sin que ello haya implicado un traslado desde el centro.

Como ya se indicó, esta ciudad tiene una estructura socio funcional, asociada a una condición económica de menor desarrollo en el pasado reciente, lo que se manifiesta ahora como una pesada herencia, que dificulta la modernización urbana. Es que a una ciudad vinculada a actividades económicas de bajo dinamismo, generadora de condiciones sociales medias a bajas, se sobre-impone una realidad muy distinta al instalarse la capital regional. Esto se fortalece con la concentración en ella, de

nuevas actividades económicas, más modernas y de mayor rentabilidad, orientadas a los mercados internacionales y generadoras de mayor riqueza.

Tratándose de un proceso que sólo lleva un par de décadas de desarrollo, cabe esperar que en el futuro inmediato sea posible apreciar mayores cambios en la estructura urbana y funcional de la ciudad de Puerto Montt.

## BIBLIOGRAFÍA

ALTAMIRANO, I.

1999 *Análisis de la estructura geográfico-urbana de la ciudad de Puerto Montt*. Tesis para optar al Título de Profesora de Historia, Geografía y Ed. Cívica. Universidad Austral de Chile. Valdivia, Chile. 68 pág.

BORSODORF, A.

1986 «Las ciudades medianas en el proceso de urbanización sudamericano». En: BENECKE, D.W. *Desarrollo demográfico, migraciones y urbanización en América Latina*. Eichstätter Beiträge Bd. 17 Abt. Lateinamerika Bd. 1. pág. 273 - 285.

1999 «El desarrollo urbano de Valdivia. Estudio de caso en una ciudad mediana chilena». International Workshop «Growth Patterns and Options for Urban Sustainability in Medium – Sized Andean Cities». Programa ALFA GEORED II. Innsbruck - Salzburg (Austria), 13 - 18 de Septiembre de 1999.

BUSTOS, L.

1985. *La X Región: Análisis de su forma de desarrollo precario y bases para un desarrollo alternativo*. Tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Urbano. Instituto de Estudios Urbanos, P. Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile. 122 pág. y anexos.

CARRILLO, N.

2000 *Los sistemas de ciudades de América Latina en el contexto de la metropolización*. Tesis para optar al Grado de Magister en Economía y Gestión Regional. Universidad Austral de Chile. Valdivia, Chile. 198 pág.

JORDÁN, R.

1997 *Las ciudades intermedias: Políticas y lineamientos para la acción*. CEPAL. Santiago, Chile.

JORDÁN, R. y SIMIONI, D.

1998 *Ciudades intermedias en América Latina y el Caribe: Propuesta para la gestión urbana*. CEPAL, Santiago, Chile.

MINVU

1979 *Estudio desarrollo urbano X Región. Primera etapa: Prediseño del estudio*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División Desarrollo Urbano. Santiago, Chile. 72 pág.

ROVIRA, A.

1998 Análisis del sistema urbano de la Región de Los Lagos. *Estudios Urbanos 1*: 129 - 139.

VARELA, C.

1997 *Puerto Montt*. Serie Ciudades Intermedias. IPGH - Universidad de La Serena. La Serena, Chile. 90 pág.

VARELA, C. y GONZÁLEZ, V.

1996 «Consideraciones acerca de la estructura del sistema urbano de la Xª Región de Los Lagos». En: *Revista de Geografía Meridiano 2*: 58 - 62.