



FACULTAD DE GOBIERNO

UNIVERSIDAD DE CHILE

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN

DE LA COMUNA DE PUERTO MONTT: Análisis y críticas

THE PLANNING EFFORTS OF THE MUNICIPALITY OF PUERTO MONTT:
Analysis and criticism

AFE para optar al grado de XXXXXXX

Jorge Bravo Bouquillard

Profesor(a) Guía:
Sergio Galilea Ocón

Santiago de Chile, 2023

RESUMEN

El presente estudio tiene por objeto, realizar un análisis a las actuales herramientas de planificación de la ciudad de Puerto Montt, la cual se sitúa en el extremo sur continental de Chile, convirtiéndose de esta manera en un eje de enlace con diversos territorios y regiones que la rodean; presentaremos una serie de problemas que la aquejan, debido al crecimiento explosivo que ha presentado en las últimas décadas, el cual no ha sido resuelto con las actuales herramientas de planificación existentes en la comuna, por el contrario, existe una ausencia clara de estos elementos, ciudad que presenta una serie de rasgos metropolitanos, los cuales a pesar de existir y dar solución a problemas importantes, no interactúan con el PLADECO y el Plano Regulador, herramientas que son de suma relevancia para el desarrollo de un territorio; además, su crecimiento desmesurado, da paso a una serie de soluciones, entre las que destacan la compactación de la ciudad desde la primera terraza como prioridad, respecto al uso suelo, generando una serie de oportunidades en el eje central de la misma, así como en sus terrazas, la cual proponemos sea definida para el uso y circulación exclusiva de sus habitantes, una ciudad compacta, de los 20 minutos. Utilizando una metodología de estudio cualitativa y descriptiva, con entrevistas a una serie de actores relevantes, realizaremos una serie de propuestas que van en la dirección de convertir a Puerto Montt, mediante procesos de compactación, en una ciudad mucho más amigable para sus habitantes

ABSTRACT

The purpose of this study is to carry out an analysis of the current planning tools of the city of Puerto Montt, which is located in the southern continental tip of Chile, thus becoming a link axis with various territories and regions that they surround her; We will present a series of problems that afflict it, due to the explosive growth that it has presented in recent decades, which has not been resolved with the current planning tools in the commune, on the contrary, there is a clear absence of these elements, a city that presents a series of metropolitan features, which despite existing and providing solutions to important problems, do not interact with the Pladeco and the Regulatory Plan, tools that are extremely relevant for the development of a territory; In addition, its excessive growth gives way to a series of solutions, among which the compaction of the city from the first terrace stands out as a priority, with respect to land use, generating a series of opportunities in its central axis, as well as on its terraces, which we propose to be defined for the exclusive use and circulation of its inhabitants, a compact city, 20 minutes away. Using a qualitative and descriptive study method, with interviews with a series of relevant actors, we will make a series of proposals.

Índice

1. Introducción:.....	6
2. Metodología:	9
2.1. Hipótesis.....	9
2.2. Objetivo General.....	10
2.3. Objetivos Específicos	10
2.4. Diseño y metodología de la investigación	10
2.5. Técnicas de recolección de información y caracterización de los datos.....	11
Fuentes secundarias	11
Fuentes primarias	11
3. Antecedentes Históricos:.....	14
3.1. Evolución histórica de la comuna: Estado Inicial.	14
3.2. Retorno a la democracia	21
4. Descripción General del Territorio.....	25
4.1. Características Territoriales y Problemáticas	27
4.2. Evolución del Crecimiento Urbano sin Planificación.....	29
4.3 Red Vial Existente	30
4.4. Principales problemas que presenta la comuna.....	31
- Planificación demográfica.....	32
- Planificación Vial	32
- Problemas medio ambientales	33
4.5. Oportunidades en materia de Desarrollo Territorial.....	41
5. Marco Conceptual	48
5.1. Ciudad Compacta.....	48
5.2. La relevancia de la participación ciudadana.....	60
5.3. Política Nacional de Urbanismo.....	64
6. Propuestas para Puerto Montt	67
6.1. Compactación de la ciudad	70
7. Principales hallazgos y conclusiones del Estudio:	76

8. Referencias bibliográficas	80
9. ANEXOS	85
- Ejes principales:	85

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Plano de Puerto Montt, año 1839	16
Ilustración 2 Plano de la ciudad 1896.....	17
Ilustración 3 Puerto Montt en sus inicios	18
Ilustración 4 Plaza de Puerto Montt 1953-1965.....	19
Ilustración 5 Plaza Puerto Montt 1960.....	19
Ilustración 6 Plano ciudad de Puerto Montt, 1960.	20
Ilustración 7 Puerto Montt, Capital Regional, 2010.	22
Ilustración 8 Plano Terrazas de Puerto Montt	28
Ilustración 9 Plano actual de la ciudad 2020	30
Ilustración 10 Red vial vigente a la fecha al interior de la comuna	31
Ilustración 11 Plan Regulador Comunal actual.....	35
Ilustración 12 Hospital de Puerto Montt.....	45
Ilustración 13 Aeropuerto el Tepual.....	46
Ilustración 14 Seccional presidente Ibáñez-Salvador Allende	85
Ilustración 15 Seccional Calle Egaña	85
Ilustración 16 Barrio Puerto	86
Ilustración 17 Seccional Calle Varas.	86
Ilustración 18 Barrio Lintz	87
Ilustración 19 Sector Angelmó.....	87
Ilustración 20 Seccional 4 Terraza, La Paloma-Aeródromo	88
Ilustración 21 : Sector Alerce-La Vara.....	88
Ilustración 22 Viaducto de Conexión Inter terrazas.	89
Ilustración 23 Calle O'Higgins	89

1. Introducción:

La comuna de Puerto Montt se ha convertido en la actualidad en un importante centro urbano en el territorio nacional (PLADECO, 2016), resaltando su rol como centro de enlace con otras comunas que colindan con su entorno, sirviendo, además, como un importante centro de conectividad marítima y aeroportuaria con las zonas de la Patagonia Austral y las ciudades que se encuentran en dichos territorios.

En el presente trabajo, se pretende estudiar a la comuna y los procesos de planificación los cuales se han visto sobrepasados ampliamente debido al crecimiento explosivo y vertiginoso que ha tenido la ciudad en las últimas décadas (PLADECO, 2016); la ciudad presenta serios problemas de conectividad y dispersión de su población (SECTRA, 2015); lo anterior ha quedado de manifiesto al interior de la comuna en varios aspectos que se describirán en el transcurso del presente estudio; y si bien lo expuesto lo vuelve un importante territorio que merece ser estudiado, se debe principalmente al rol que cumple y la importancia que tiene en el extremo Austral continental del país, mediante la concreción de una serie de obras e iniciativas en materias de inversión pública así como privadas que van asociados a su rol articulador, obras tal como el puente de Chacao (Ex Intendente región de los Lagos Periodo 2015-2018. 2023), lo que permite su afianzamiento en el extremo sur de Chile convirtiéndose en el puente de unión con las regiones vecinas.

La comuna ha experimentado un crecimiento importante de tamaño y población (PLADECO, 2016), grandes obras se llevan a cabo como hemos señalado, el Puente del Canal de Chacao, la ruta metropolitana, además de contar con otros rasgos metropolitanos con los cuales convive la ciudad, como su imponente hospital y el valor adicional que presta a regiones vecinas lo que le otorgan un plus como capital regional; un aeropuerto con un movimiento continuo

de pasajeros, lo que la convierte en la segunda al nivel país con traslados de pasajeros y carga, lo que además deja en evidencia, la necesidad de contar con una doble vía de comunicación terrestre desde el mismo aeropuerto con la ciudad, obra que se requiere con urgencia de acuerdo al estudio, razones que se creen suficientes para identificar un problema muy relevante y que se asocia a una planificación deficiente (PLADECO, 2016), por medio de la utilización del plano regulador y el PLADECO, herramientas que son esenciales para poder plasmar un desarrollo adecuado a las actuales características que presenta la comuna.

Se ha construido una ciudad la cual ha tenido un crecimiento constante y continuo, explosivo en ocasiones (Duran, L. 2023), por lo que los elementos que surgen como carta de navegación del territorio, en este caso el plano regulador y PLADECO, se han vuelto insuficientes, lo cual se convierte en un grave problema.

En el presente estudio abordamos sus actuales condiciones, al mismo tiempo, se propone una compactación de la ciudad, de manera especial en el sector centro, lugar que se constituye como la primera terraza fundacional de la ciudad, compactación que debe hacer frente a las características metropolitanas que presenta hoy en día, debido a esto, es que se analizaran sus actuales herramientas y procesos de planificación, con su correspondiente implementación al interior de la comuna.

Al mismo tiempo, se aprecian elementos que la definen a la ciudad como un centro neurálgico de conectividad con otros territorios, para lo cual nos introduciremos en el pequeño villorrio del año 1856, analizaremos desde la mirada histórica, su exponencial crecimiento en materia poblacional, así como también en materia de infraestructura, con sus impactos respectivos.

Analizaremos esta comuna debido a que presenta un importante problema en su planificación como hemos señalado, lo que la ha llevado a tener un crecimiento importante en las últimas décadas, y las respuestas que se otorgan

para un problema de esta magnitud son soluciones tardías e insuficientes, teniendo presente de manera inmediata, que el desarrollo de las respuestas tiene un carácter reactivo en su mirada y concreción, los conceptos que aborda la planificación de un territorio de manera natural se tornan siempre insuficientes dada las actuales características del mismo.

Se analizará la comuna post terremoto del '60, como también la llegada e influencia de importantes profesionales que marcaron época e historia en la ciudad, la mirada de éstos últimos respecto a la proyección del crecimiento de la comuna y la planificación de sus terrazas, aprovechando las condiciones naturales que presenta; pasaremos por el Puerto Montt de los años '90, con el retorno de la democracia y el cambio de milenio. En el mismo contexto, serán analizados como hemos dicho, los actuales instrumentos de planificación que existen en la comuna, los cuales han contribuido a generar un desorden o caos territorial relevante, patrocinado por su ausencia, múltiples espacios urbanos con características disímiles, lo que ha venido acompañado de un caos vial, constructivo, poblacional y multidimensional.

El análisis de los instrumentos existentes en la comuna en materia de planificación, en este caso el PLADECO y el plano regulador, herramientas que como hemos mencionado se convierten en las cartas de navegación de un territorio desde su concepción técnica; el impacto que han generado en la ciudad, su relevancia estratégica y los efectos de su no utilización, serán parte del análisis del presente estudio; veremos los efectos del crecimiento explosivo de la ciudad, principalmente con la llegada de la industria del salmón, los problemas que se han generado con determinadas políticas durante la Pandemia y Post pandemia; la migración y sus efectos; lo expuesto nos permitirá adentrarnos en una comuna que vive con un desorden territorial permanente, que tiene a la ciudad con múltiples problemas los cuales abordaremos y se realizarán propuestas para su desarrollo

futuro, con el propósito de contribuir con una mirada puesta esencialmente en sus herramientas planificadoras.

Se analizarán una serie de rasgos metropolitanos que posee, con obras emblemáticas ya mencionadas como el hospital base, el aeropuerto el Tepual, el Puente sobre el Canal de Chacao, entre las más destacadas.

Se entregará una serie de propuestas para abordar el crecimiento de la ciudad, además de la recuperación de diversos sectores, seccionales y barrios tradicionales que forman parte de su estructura actual; se propondrá en el presente estudio, colocar límites a una ciudad que con el transcurso de los años ha crecido sin control, obedeciendo más las soluciones propuestas a medidas de carácter reactivo ante este crecimiento desmesurado y sin el uso de las herramientas que tiene actualmente por ley el Municipio.

2. Metodología:

Se utilizará como parte de la metodología de investigación; el trabajo con fuentes abiertas, asociadas a otras investigaciones realizadas anteriormente y cercanas a la temática principal, con los autores más relevantes en la problemática tratada, además se abordará, el trabajo con los Informantes Claves y qué características tendrán para efectos del informe, fundamentados en aquellos informantes que han cumplido una labor relevante en la construcción de la comuna.

2.1. Hipótesis

Para la presente investigación se trabajará con 2 afirmaciones que se encuentran analizadas en el presente estudio, las cuales serán confirmadas o refutadas durante el desarrollo del estudio.

- La primera hipótesis nos lleva a plantear que los “procesos reguladores y planificadores de la ciudad son precarios, y no logran orientar el desorden y caos urbano diversificado que muestra la ciudad en la actualidad”.

- La segunda hipótesis de trabajo se relaciona a que Puerto Montt “a pesar de poseer rasgos metropolitanos, tener una ciudad satélite, hospital y conectividad aérea y terrestre de calidad, requiere utilizar el modelo de planificación de ciudad compacta.”

2.2. Objetivo General

Analizar el rol y desafíos que debe enfrentar la comuna de Puerto Montt con las actuales herramientas de planificación existentes.

2.3. Objetivos Específicos

- Estudiar el proceso histórico de Planificación de la ciudad y evolución en el tiempo.
- Distinguir las acciones que deben ser realizadas por parte del Municipio para el fortalecimiento de sus actuales instrumentos de planificación territorial.
- Determinar cuáles son los desafíos que tiene la comuna de Puerto Montt respecto a la compactación y límites que debe tener.
- Examinar los modelos y herramientas de planificación territorial de la ciudad de Puerto Montt.

2.4. Diseño y metodología de la investigación

La presente investigación tiene un alcance descriptivo, pues pretende describir y analizar las principales dimensiones de la materia estudiada, a través de técnicas de recolección de información a informantes relevantes. Por tanto, se realizará un análisis del rol comunal, capital regional; y de los desafíos que debe adquirir para con sus habitantes, enmarcado en un proceso actualización de sus herramientas planificadoras.

La principal técnica de recolección de información será mediante fuentes secundarias, ya que permitirá realizar un análisis documental que permita contextualizar y sustentar la comuna de estudio.

En el presente informe, también se utilizarán fuentes primarias, las que para el presente trabajo serán las entrevistas que se ejecutarán con profesionales que participaron activamente de procesos territoriales anteriores en la comuna, ya que permitirán obtener información relacionada a la investigación, para lo cual se contempla la realización de 4 entrevistas que permitan recolectar referencias respecto al tema en cuestión.

2.5. Técnicas de recolección de información y caracterización de los datos

Para desarrollar la investigación se utilizarán técnicas de recolección de datos primarias y secundarias, por lo cual a continuación se expone cómo serán utilizadas ambas fuentes.

Fuentes secundarias

En relación con esta fuente de información se utilizará el análisis documental, con la finalidad de reconocer el actual uso que tienen las herramientas planificadoras de la comuna; de esta forma se tendrá un conocimiento de cómo ha sido su desarrollo y evolución en el tiempo. Posteriormente, a través de la revisión bibliográfica realizada durante el análisis documental se explorará e identificarán acciones que deben ser realizadas por el Municipio para lograr una efectiva respuesta a los problemas que se aprecian en la ciudad.

Fuentes primarias

Para el desarrollo de esta fuente de información se contempla realizar entrevistas que permitan obtener diferentes perspectivas sobre la materia y aporten al desarrollo de la investigación. El tipo de entrevista a efectuar será semi

estructurada, ya que este tipo de entrevista contempla un set de preguntas previamente realizadas, pero también da la oportunidad de abordar temáticas de forma abierta.

Se realizaron reuniones con 3 informantes claves que permitieron recabar información relevante para el desarrollo del estudio, siendo entrevistadas personas relacionadas a los siguientes ámbitos:

- Luis Durán Branchi, exadministrador municipal de la comuna
- Exintendente Periodo 2015-2018
- Académicos relacionados con el área de estudio.

Mediante estas técnicas de recolección de información, se pudo realizar un análisis de la Planificación de la comuna, lo que permitió contar con la información suficiente para realizar el presente estudio.

Desarrollo de la investigación

Como se mencionó, el desarrollo de la investigación corresponde a una de alcance descriptivo y de carácter cualitativo, por lo cual fueron desarrolladas tres fases de estudio, que permitieron recoger la información necesaria. Estas fases fueron:

- **Etapa Nº 1**

- Revisión bibliográfica y análisis documental: mediante la búsqueda de información relacionada a la temática de estudio, además de los conceptos fundamentales.
- Justificación de la investigación: el contexto en el cual se da la investigación, causas y motivos de estas.
- Conceptos fundamentales en el desarrollo de la investigación: A través de la revisión bibliográfica y el análisis documental realizado se estableció una visión para cada término considerado relevante para el estudio.
- Hipótesis y objetivos de la investigación: Definición de las hipótesis y objetivos que guiaron la evolución del estudio.
- Diseño y metodología de la investigación: Establecimiento del tipo de investigación a desarrollar y definición de las técnicas de recolección de información.

- **Etapa Nº 2**

- Proceso de Planificación: Énfasis en el proceso planificación de la comuna con sus respectivas herramientas vigentes. Se realiza un análisis a la historia de la comuna y un balance de lo que ocurre actualmente con las herramientas planificadoras.

- **Etapa Nº 3**

- Análisis basado en las entrevistas realizadas y la revisión bibliográfica, encontrando oportunidades y obstáculos que podrían incidir en el proceso.
- Conclusiones y hallazgos de la investigación donde se presentan las ideas principales que puedan mejorar los procesos de compactación de la comuna sujeta de estudio.

3. Antecedentes Históricos:

3.1. Evolución histórica de la comuna: Estado Inicial.

El sector conocido como astilleros de Melipulli (4 colinas) por los navegantes chilotes, es el lugar donde se emplaza la localidad conocida por ciudad de Puerto Montt, fundada el 12 de febrero de 1853 por Don Vicente Pérez Rosales, con inmigrantes alemanes que habían llegado para colonizar la zona de Llanquihue). Experimentó un crecimiento vertiginoso dando servicios como centro del territorio en la colonización, y al arribo del ferrocarril en 1912 cobró mayor importancia siendo el punto de unión hacia la Isla de Chiloé y Magallanes (Memoria Chilena, 2023).

Según Montecinos, S. 2011: El año 1960 fue destruida y luego reconstruida después del mayor terremoto que la humanidad haya sido testigo en la historia (9.5 grados – Escala de Richter). La crisis habitacional producida tras el terremoto tuvo su mayor consecuencia con la Matanza de la Toma de Pampa Irigoín en 1969, donde 10 personas del sector alto de la ciudad de Puerto Montt, murieron producto del violento desalojo por parte de fuerzas policiales. La idea de una ciudad satélite, a pesar de ser necesario, no vio la luz hasta décadas más tarde, con los proyectos poblaciones y villas en la localidad de Alerce, tras la compra de 300 hectáreas de terreno el año 1995 por parte del Ministerio de Vivienda.

Acorde al Museo de la Memoria y Derechos Humanos, 2014: En el año 1979 en plena dictadura militar, Puerto Montt se convierte en Capital de la X Región de Los Lagos incluyendo las provincias de Valdivia, Osorno, Llanquihue, Chiloé y Palena, teniendo hoy una población de alrededor de 110.000 habitantes. A principios de los años 80 's comienza la actividad del cultivo del salmón en forma experimental, para luego desarrollar su escalamiento productivo y un explosivo crecimiento desde 1985, esto sucedió juntamente con un aumento significativo en la cantidad de industrias de servicios que se fueron generando en este nuevo entorno productivo

Según los antecedentes aportados por el MINVIU, 2012: teniendo en consideración el rol articulador que presenta en la actualidad, así como también en su pasado; además de contar con la proyección en su incipiente sistema metropolitano. El proceso de transformación territorial que sufrió la comuna, se plantea como soluciones del proceso de transformación urbano de Puerto Montt, una mejora de la infraestructura existente, la cual se ha ido construyendo, en relación a decisiones que han presidido propósitos de escalas territoriales mayores, a través de las cuales la ciudad construyó indirectamente su rol articulador, sin embargo, su proyección en el incipiente sistema metropolitano deberá conjugar nuevos elementos pertenecientes a esta nueva escala.

La evolución de la comuna de Puerto Montt ha tenido hitos claves que han marcado su planificación y desarrollo urbano, desde la etapa fundacional (1853 al 1896), la cual nos enseña a la ciudad de Puerto Montt como un pequeño villorrio compuesto de algunas calles (SNPC, 2023), se adjunta imagen de la época:

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE PUERTO MONTT: Análisis y críticas

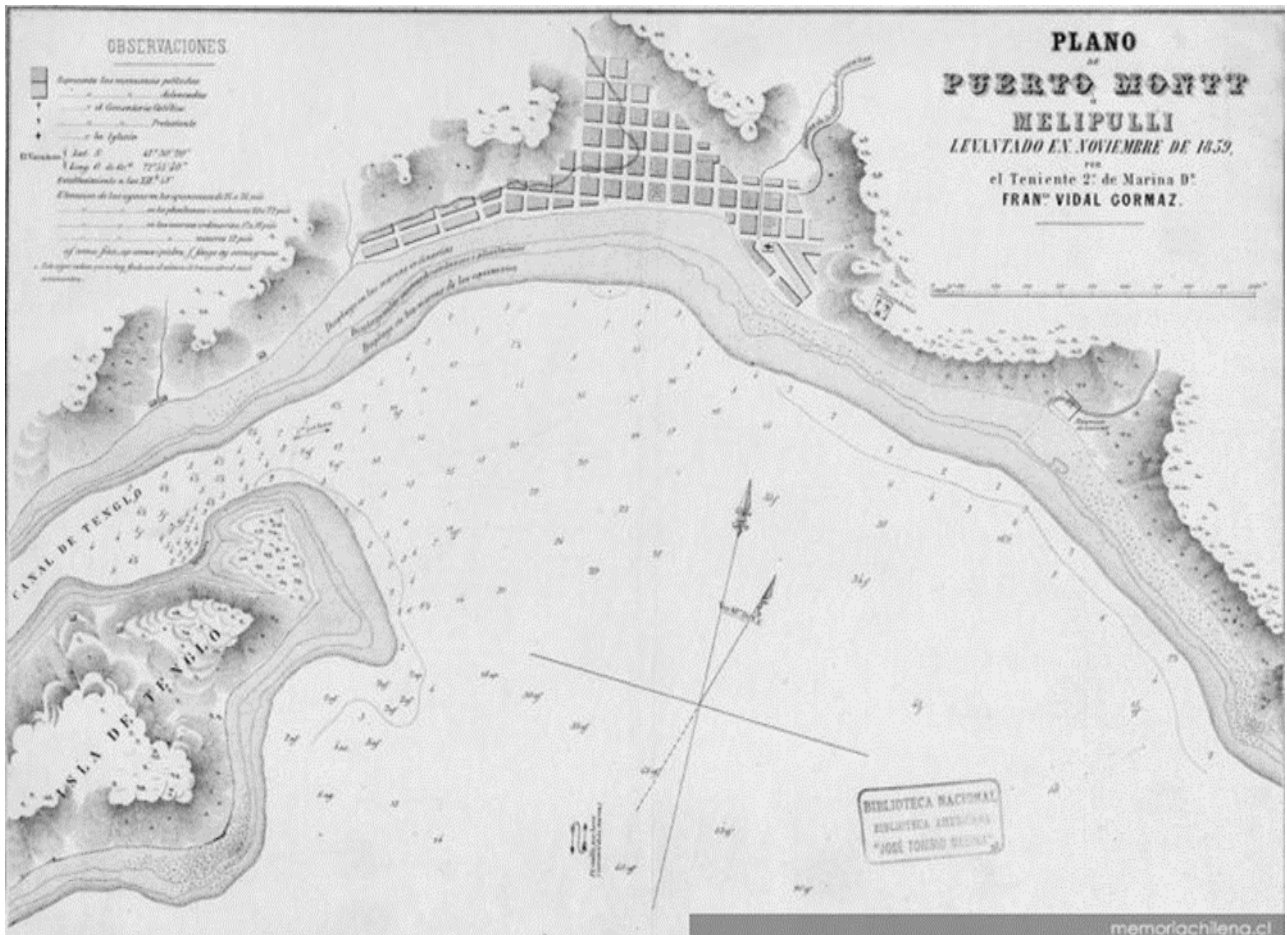


Ilustración 1 Plano de Puerto Montt, año 1839

Fuente. Memoria chilena, 1986.

Puerto Montt, incipiente ciudad que termina con el extremo continental Sur de Chile, en la actualidad presenta una de las tasas más altas de crecimiento poblacional del país (Contreras, J. 2015), además de presentar un poco armónico crecimiento, no acorde con los espacios para generar asentamientos, movilidad e infraestructura adecuada, ya que se carece de un ordenamiento territorial claro.

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE
PUERTO MONTT: **Análisis y críticas**

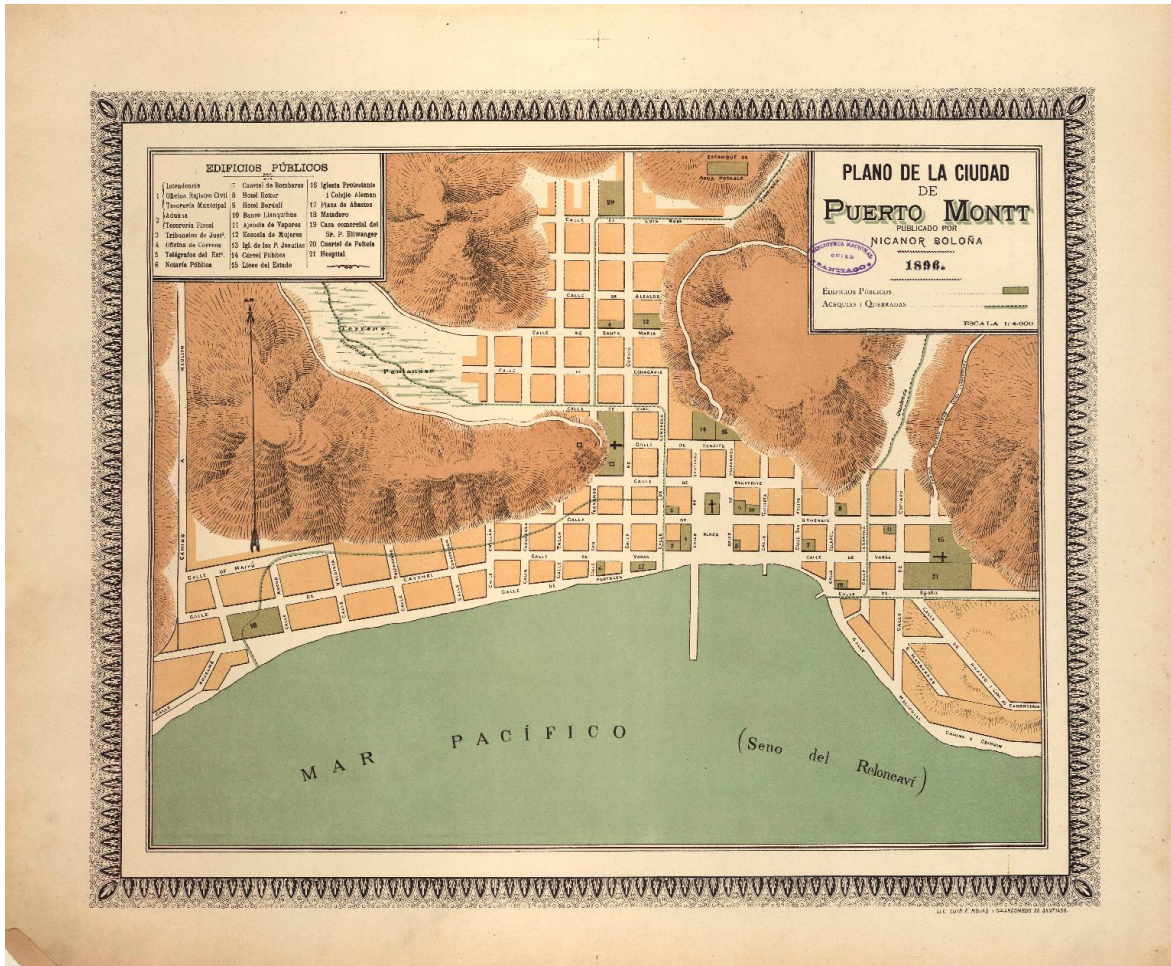


Ilustración 2 Plano de la ciudad 1896

Fuente. Biblioteca Nacional.

Se logrará apreciar un crecimiento sostenido en el tiempo, en materia de infraestructura, se adjunta imagen de la ciudad de Puerto Montt correspondiente al año 1856.



Ilustración 3 Puerto Montt en sus inicios

Fuente. Archivo fotográficos Alejandro Torres

El crecimiento de la ciudad permite contar con una serie de espacios físicos necesarios para el desarrollo de los habitantes, lo cual se traduce en significativas iniciativas de inversión que marcan sus inicios como se observa en la lámina precedente, cambio sistemático que se ve a partir de la siguiente imagen donde se aprecia a un Puerto Montt con una plaza de armas situada en la primera terraza de la comuna, la cual sirve de sitio de encuentro de la comunidad en el entorno central, considerando en que se encontraba construida con incipientes grados de desarrollo orientado hacia el habitante de la época, lo mismo que ocurrió con sus distintos barrios residenciales tales como: el barrio puerto, Angelmo, Lintz, Modelo, los cuales delimitan la ciudad en su planta baja inicial.

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE
PUERTO MONTT: **Análisis y críticas**



Ilustración 4 Plaza de Puerto Montt 1953-1965

Fuente. Archivo biblioteca regional

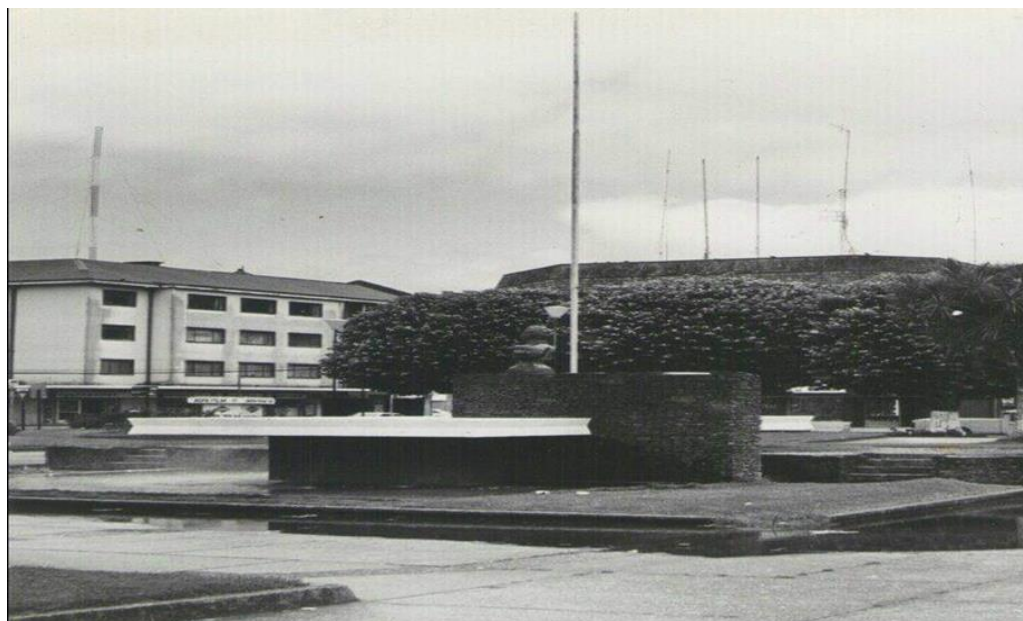


Ilustración 5 Plaza Puerto Montt 1960

Fuente. Puerto Montt con Historia. 2023

La Ilustración 4 muestra una imagen comparativa pre y post terremoto de la plaza de la ciudad construida en 1935 y en la Ilustración 5 se aprecia la nueva plaza de armas construida posterior al terremoto del año 1960, esta obra fue realizada por el Arquitecto e Hijo Ilustre de la ciudad de Puerto Montt, Juan Leonardth, quien fue uno de los profesionales que dedicó su trabajo a proyectar la ciudad hasta el periodo de los años 90, junto a el escultor José Ramírez Orellana, son los profesionales encargados de diseñar y construir esta obra de arte moderna, recreada bajos los conceptos de Frank Lloyd Wrigth, referente de la arquitectura moderna.

En la Ilustración 6 se observa un plano de la Ciudad, el cual fue confeccionado a mano por el Arquitecto Juan Leonardth; en donde la relevancia que adquiere este instrumento es que fija los primeros lineamientos del nuevo Puerto Montt con proyección a sus terrazas naturales y con notaria articulación desde el sector alto hacia el sector centro o primera terraza, además de servir de insumo para iniciativas que se concretarán en los años venideros en adelante.

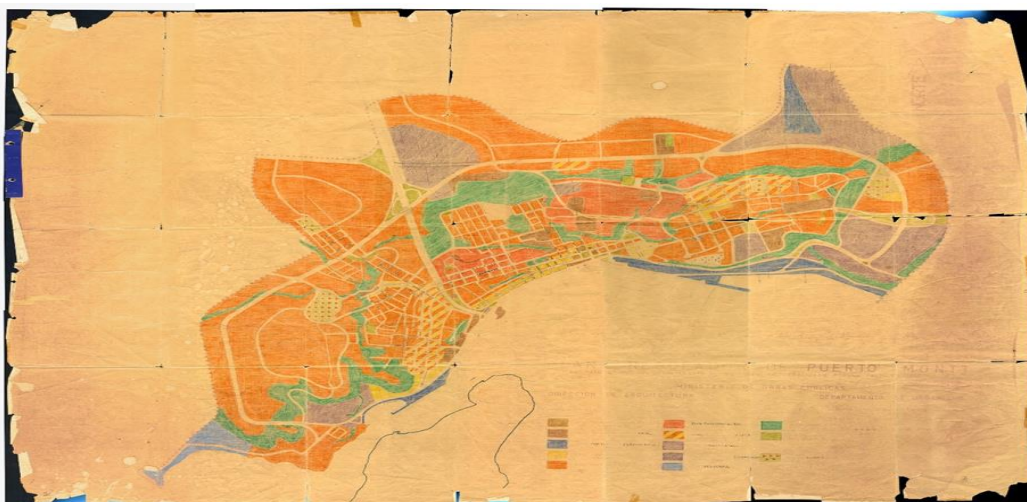


Ilustración 6 Plano ciudad de Puerto Montt, 1960.

Fuente. Archivo Biblioteca regional

Las ilustraciones 4-5-6 exponen una etapa de la creación intelectual muy relevante para la época, sobre todo en materia de infraestructura de la ciudad etapa que se enmarca dentro de un desarrollo progresivo marcado por el Ferrocarril y la acción generalizada de la inversión pública, post constitución del 1925, que se ubicaría hasta la fecha centenaria de 1953 con obras públicas emblemáticas y la consolidación como ciudad intermedia del país, punta de rieles e inicio de la navegación pública austral; en 1960; marca un hito trascendental, que termina valorizando la ciudad, además de acompañar este hecho mediante la construcción de un puente aéreo producto del terremoto del año 1960 que sacude el país, lo que marca el inicio de una migración profesional de diversas latitudes, para realizar la reconstrucción de la ciudad; en estos momentos Puerto Montt comienza a competir con las ciudades de Valdivia y Osorno, consolida su relación con Chiloé y se comienza a constituir como el centro neurálgico de la colonización a Chiloé Continental, generando una influencia relevante hacia Aysén; cabe consignar que en la época existía una circunscripción electoral de diputados que era discontinua entre las provincias actuales de Llanquihue y Aysén; además del efecto provocado por el arribo de profesionales, lo que genera por primera vez en la ciudad un proceso de planificación territorial que se ve interpretada en terrazas, las que a la fecha perduran como parte de su desarrollo. (Clase MAGDEL Galilea, S. mayo 22, 2023)

En el periodo de la Dictadura, la creación de la Región de Los Lagos como capital en Puerto Montt y el fortalecimiento administrativo da el inicio de la primacía regional de la ciudad, la cual profundizaremos en el desarrollo del trabajo. (Museo de la Memoria, 2014)

3.2. Retorno a la democracia

Acorde a los informes de Pladeco, 2019: En los años 90, con la recuperación de la democracia, además del surgimiento de la salmonicultura como la gran

industria de la región, generadora de desarrollo y crecimiento, permite a la comuna lograr un crecimiento en varios aspectos de carácter cualitativo y cuantitativo, aún mayores al que tenía en sus comienzos, esto provoca de cierta manera un afianzamiento de su carácter casi metropolitano que se hace presente a la fecha, manifestado en los diversos equipamientos que existen hoy, se germina el comienzo de la ciudad con la llegada de esta etapa y posteriormente la del nuevo milenio, se generan cambios significativos, la que la convierten en una ciudad bien mirada para la proyección de proyectos, abarcando sectores como la salmonicultura, forestal, agropecuario, entre otros. A partir del 2004, en Puerto Montt se comienza a potenciar el territorio con miradas diversas, colocando énfasis a la llegada de nuevos y significativos servicios, entre los que destacan la hotelería, debido a que siendo Puerto Montt una comuna que sirve de enlace con otras que se encuentran a su alrededor, y que además la convierten a la ciudad en un importante centro de convenciones, y espectáculos artísticos como los temporales teatrales, elementos que aportan a su desarrollo histórico cultural.

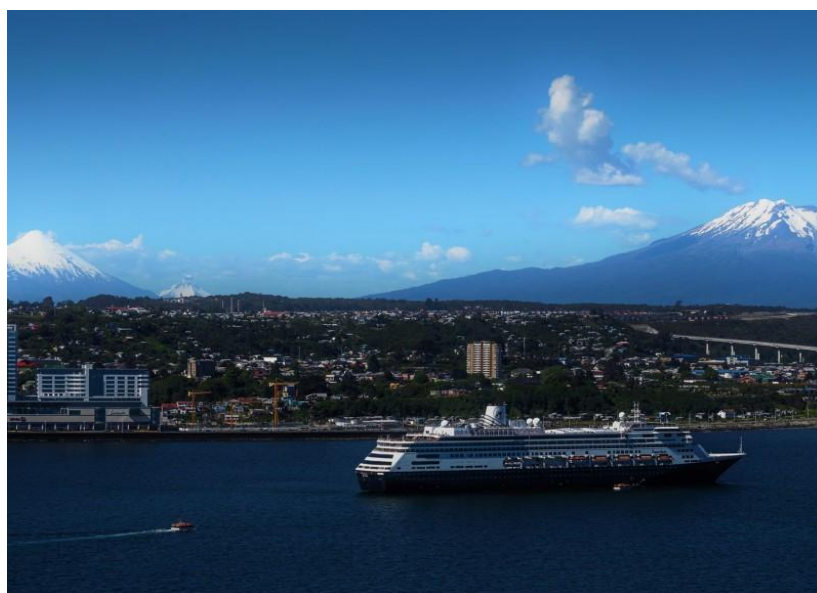


Ilustración 7 Puerto Montt, Capital Regional, 2010.

Fuente: Puerto Montt con Historia, 2023

En los años 90, observamos una comuna que viene retomando procesos democráticos para elegir a sus autoridades, asume la conducción de la comuna el alcalde Raúl Blanco, quien se preocupa de generar espacios peatonales para la comunidad, es el caso del paseo calle Talca, hito que otorga el comienzo de una etapa que viene a poner en marcha proyectos de infraestructura. (Duran, L. 2023).

Con la llegada de la democracia y el nuevo milenio, viene acompañado con la asunción de nuevas autoridades para la conducción de la ciudad, como es el caso del Alcalde Rabindranath Quinteros, quien posteriormente fue electo en ese entonces como uno de los 20 mejores alcaldes del Mundo; además, es la autoridad encargada de realizar las primeras proyecciones de la ciudad nunca antes vista; en palabras de Luis Duran, ex administrador municipal del mencionado período, nos señala :” Puerto Montt, al momento de asumir el alcalde Quinteros, contaba la ciudad solamente con 10 semáforos, realidad diametralmente opuesta, con la cual se hace entrega el municipio luego de 3 períodos consecutivos de administración, en donde se evidencian cambios significativos, se hace entrega a la comunidad de una ciudad con adelantos importantes, tal es el caso de los estacionamientos subterráneos de la costanera, el arena Puerto Montt, construido mediante ley de concesiones, además nos menciona que, ”en un principio, se quería construir los estacionamientos subterráneos debajo de la plaza de la ciudad, pero se presentó una posibilidad única, en la cual una empresa privada ofrece el proyecto y lo ejecuta, lo cual permite tomar un eje importante de la costanera desde Portales hasta el sector de Pedro Montt, sector céntrico de la ciudad”.

Con la vuelta a la democracia, además del surgimiento de la salmonicultura como actividad productiva, se va generando un crecimiento aún mayor de la ciudad, logrando de cierta manera un afianzamiento de su carácter casi metropolitano el cual perdura hasta nuestros días; la ciudad manifiesta un desarrollo urbano explosivo y se inicia el poblamiento de Alerce, sector aledaño a la ciudad con

importantes proyecciones de toda índole, desde la mirada de los equipamientos; se utiliza el concepto de la ciudad satélite, la cual inicialmente no presenta una lógica urbana planificada; nos señala el entrevistado que: “Alerce surge de una planificación más bien reactiva a los problemas que se presentaban en el sector; el primer paso se da con la construcción de viviendas sociales en el sector de Navegando al Futuro, con el cual se consolida las viviendas que se requerían para una naciente Alerce, además de dotarla con equipamiento básico, partiendo por carabineros, registro civil y un liceo industrial con carreras técnicas”; en el camino se dan cuenta de las condiciones que reúne Alerce como asentamiento humano, cuyo origen se encuentra radicada en una política de generación de viviendas, donde se comienza a poblar este sector de la comuna, lugar donde inicialmente se proyectan 15.000 familias, desde los años 90 al año 2023, se ha duplicado su tamaño, teniendo una población cercana a los 50.000 habitantes. (Museo de la Memoria, 2014)

Puerto Montt, además, comparte territorio con el sector Norte de la comuna de Puerto Varas hasta el año 2000, sector aledaño a tan solo 13 kms; a la fecha la ciudad presenta una lógica urbana desordenada y enfrenta una metropolización precaria. El entrevistado Luis Duran señala que: “Puerto Montt, crece de una manera insospechada, tiene un boom con la salmonicultura que lo hace merecedor de contar con nuevas iniciativas, con la mirada puesta en la asociatividad público privada, se comienza por dar vida a iniciativas que se encontraban mencionadas en la planificación post terremoto de los años 60, ejemplo de aquello es el eje Padre Harter - Santa María o la conexión Crucero - Santa María, donde no existía mayor conectividad, además del eje Egaña, el cual se convierte en una especie de embudo, en un punto de su extensión”, en realidad dice Duran, los pre diseños o las interpretaciones de los diseños realizados en los años 60, son los cuales que se utilizan para dar comienzo de la proyección la ciudad de Puerto Montt, con una lógica de unión de la periferia y el centro de la ciudad.

En todas las fases se busca interpretar el tipo de ordenamiento urbano y de planificación como sus instrumentos reguladores, los que en términos de hipótesis genérica nos lleva a plantear que los “procesos reguladores y planificadores de la ciudad son precarios y no logran orientar el desorden y caos urbano diversificado que muestra la ciudad en la actualidad”.

4. Descripción General del Territorio

De acuerdo con lo señalado en el Pladeco, 2019, que se encuentra en etapa de actualización, la comuna de Puerto Montt tiene un auge económico explosivo, de la mano del boom de la salmonicultura, lo cual ha generado efectos positivos para la economía de la Ciudad.

Puerto Montt en un par de décadas ha pasado de ser una ciudad pequeña, con un fuerte componente tradicional, a una ciudad de mediana importancia dentro del contexto nacional. Los datos demográficos hoy dan muestra de esta transformación, el crecimiento poblacional que ha tenido Puerto Montt ha sido vertiginoso, incluso se ha duplicado el número de habitantes en poco más de tres décadas.

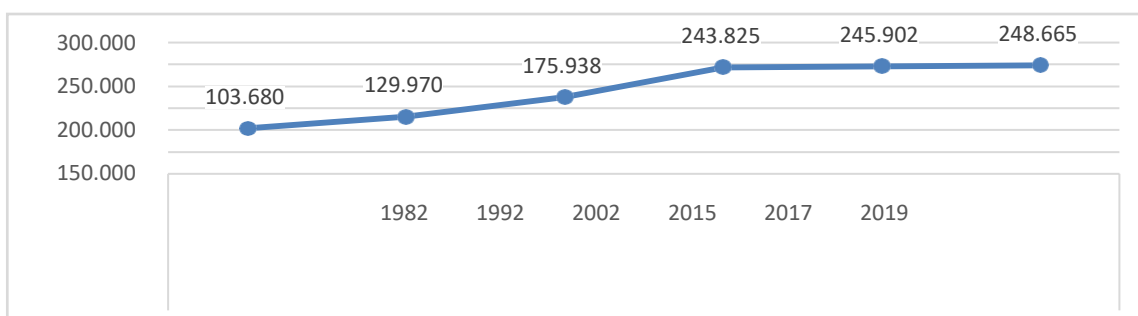


Gráfico 1: Población Puerto Montt Fuente: Secretaría Comunal de Planificación de Puerto Montt

Una forma de reflejar los impactos del crecimiento económico de Puerto Montt es mediante el avance acelerado del uso de sus suelos urbanos sobre el resto del territorio. Según datos aportados por el Departamento de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Puerto Montt, para el año 2003 la mancha urbana; áreas construidas que están separadas por una distancia inferior a 500 metros lineales; eran inicialmente de un total de 2.022 Hectáreas, mientras que para el año 2016 el aumento fue de carácter significativo pasando a 3.618 Hectáreas.

Estos datos dan cuenta de un crecimiento en el uso de suelo urbano de Puerto Montt de 1.596 Hectáreas en solo 13 años, lo cual significa que entre el periodo de 2003 a 2016 el tamaño de la ciudad creció un 44%. El acelerado crecimiento de la ciudad ha generado una serie de problemas de conectividad en la comuna de Puerto Montt, como se menciona en el “Estudio de Origen Destino de la comuna de Puerto Montt” (SECTRA, 2015): “A pesar de que las distancias de viaje al interior de la comuna son cortas (de 1 a 9 km promedio), los tiempos que toman estos viajes dentro de la comuna no se condicen con esta situación. Así, en determinados puntos de la comuna, viajes de 1 kilómetro pueden llegar a demorar 20 minutos incluso se encuentran trayectos de 9 km que pueden llegar a durar 51 minutos”. Esta información entregada por la Secretaría Comunal de Planificación, da cuenta de un serio problema de conectividad y falta de planificación al interior de la comuna, la cual debe ser analizada en el marco de un nuevo Plano Regulador, ya que la última actualización fue realizada el año 2016, y actualmente se encuentra en proceso de actualización, con el propósito de poder realizar una mejora al interior del territorio; con la actual expansión territorial que vive la ciudad, se aprecia la falta de planificación en distintos sectores de la comuna, fomentando con esta ausencia procesos de exclusión, segregación social y territorial en las 4 terrazas que dividen la ciudad.

Puerto Montt fue denominada capital regional y su condición estratégica de puerto la llevó a consolidarse como ciudad de servicios, catalogada como dormitorio para otros, lo cual genera una alta tasa de movilidad intermodal. (GORE Los Lagos, 2020). Asimismo, de acuerdo con los antecedentes otorgados por el Plan Regulador Comunal de Puerto Montt (2008), el borde costero de la comuna-desde Panitao a Coihúin- se perfila como un especial punto de interés turístico.

4.1. Características Territoriales y Problemáticas

Es posible visualizar en la Ilustración 8 el sistema urbano de Puerto Montt, que de acuerdo con la clasificación del Observatorio Urbano-Habitacional del MINVU, constituye una ciudad intermedia mayor. Por su tamaño demográfico, es el undécimo centro urbano en importancia del país y uno de los que ha experimentado un crecimiento de población más acelerado a nivel nacional en las últimas décadas, lo que ha generado más de algún inconveniente, debido a que, si bien todas las terrazas existentes muestran evidencias de los avances significativos en las últimas décadas y sus resultados en lo económico, esta expansión desmesurada, con falta de servicios en la periferia, conectividad inadecuada, con falta de vías que puedan hacer frente al parque automotriz actual, donde la construcción de viviendas son necesarias frente al crecimiento, pero no existen definiciones claras respecto a los emplazamientos que deben ocupar en el suelo comunal; a excepción del plano regulador; que por su naturaleza técnica ordena el uso del suelo, su naturaleza de carácter rector se hace presente, pero al mismo tiempo deja en evidencia las falta de procesos de planificación mediante instrumentos reales, actualizados, participativos, deliberativos e inclusivos.

Puerto Montt, ciudad capital regional, es en la actualidad un punto neurálgico de los flujos interregionales, gracias a su desarrollada infraestructura portuaria, aeroportuaria y a su ubicación estratégica en las rutas marítimas australes. Con relación a la composición de este sistema urbano, se puede mencionar que el

crecimiento de la ciudad de Puerto Montt se ha desarrollado en las terrazas marinas existentes a las cuales hicimos mención en líneas anteriores, desde su época fundacional hasta 1876, la ocupación se focaliza en la terraza n°1, creciendo hasta la terraza n°4, cuestión que ocurre a la fecha. Las terrazas existentes tienen la particularidad de generar balcones naturales hacia el Seno de Reloncaví, pero también generan barreras urbanas y dificultades en el desplazamiento cotidiano y del transporte al interior de la ciudad, por lo cual su planificación siempre ha sido un enorme desafío y es el gran déficit que presenta actualmente la ciudad, ya que ha sufrido, en la parte alta de la ciudad, un poblamiento sin procesos de planificación que se consideren suficientes para abordarlo, lo que ha generado bolsones de pobreza en algunos sectores de la ciudad, lo que se aprecia en los sectores de Alerce y Mirasol.(PLADECO, 2019)

A continuación, se presenta un plano que presenta las actuales cuatro terrazas existentes.



Ilustración 8 Plano Terrazas de Puerto Montt

Fuente: MINVU

Evolución del Crecimiento Urbano sin Planificación.

Desde su fundación en 1853, Puerto Montt se ha expandido entorno a su núcleo fundacional constituido por su Plaza de Armas; su principal característica es la presencia de terrazas que actúan como barreras y balcones naturales sobre la bahía del Seno de Reloncaví como se ha señalado. El asentamiento poblacional en el territorio de la ciudad ha carecido de una planificación urbana adecuada, creando sectores independientes y sin una conexión directa entre ellos, siendo la conexión con el centro histórico, el punto de reunión que concentra el mayor número de servicios comercio, bancos, notarias, servicios varios, etc. (SNPC, 2023)

Acorde a la información de Pladeco, 2019: La ciudad ha tenido dos momentos de crecimiento explosivo debido a la construcción intensiva. El primero se identifica durante los 60', producto de la política de reparación de los daños provocados por el terremoto de 1960. Esta política impulsó la construcción en masa de viviendas en la **3° terraza** (poblaciones Mirasol, Kennedy, Pichipelluco, entre otras), junto a la consolidación de los asentamientos de la **2° terraza**. El segundo momento sucede en los 70', cuando se designa a la ciudad como capital de la Décima Región en 1974.

Puerto Montt se reorganiza en torno a la red urbana regional, así como también comienzan a manifestarse demandas de terreno para industria, turismo y residencia. Esta última actividad, fue la que más influyó en el crecimiento urbano de la ciudad, radicando su población en los sectores de La Paloma, Pelluco y Mirasol.

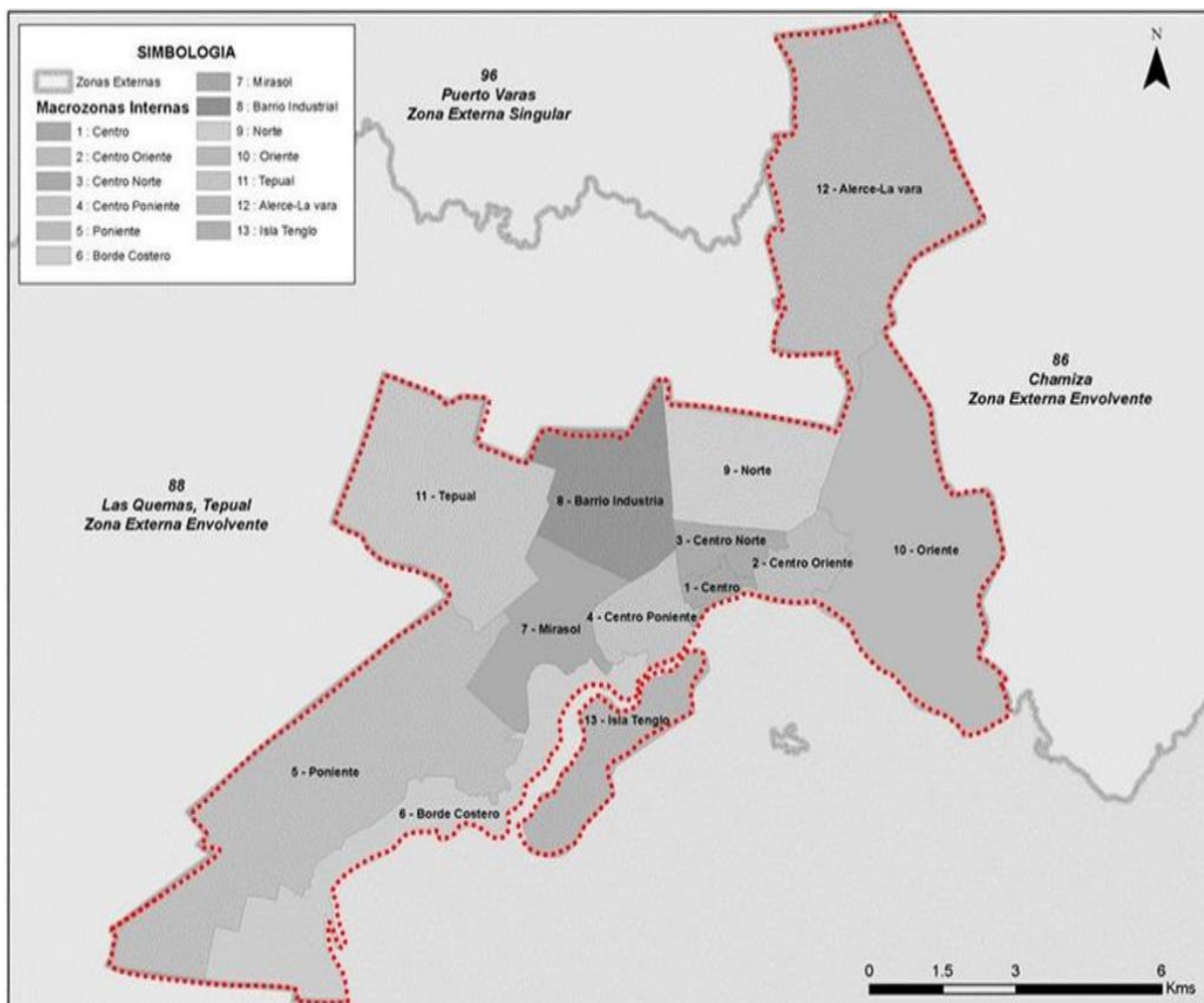


Ilustración 9 Plano actual de la ciudad 2020

Fuente: Dirección de SECPLAN de Puerto Montt

4.2. Red Vial Existente

La red vial estructurante, actualmente organiza adecuadamente los sistemas viales y otorga una buena conectividad para la comuna. La red secundaria por su parte otorga una adecuada cobertura al interior del territorio comunal. Las vías estructurantes que se caracterizan por su mayor continuidad y alto flujo vehicular dentro del área urbana son: Diego Portales; José Soler Manfredini; Antonio Varas;

Chorrillos; Urmeneta; Benavente; Avda. Salvador Allende; Valdivia; Chillán; San Martín; Cauquenes, Pedro Montt. Estas principales vías de comunicación atraviesan la ciudad y sectores de ella, las cuales, conectan sectores residenciales y áreas de servicios de Puerto Montt.

Se presenta ilustración con la red vial vigentes a la fecha al interior de la comuna:

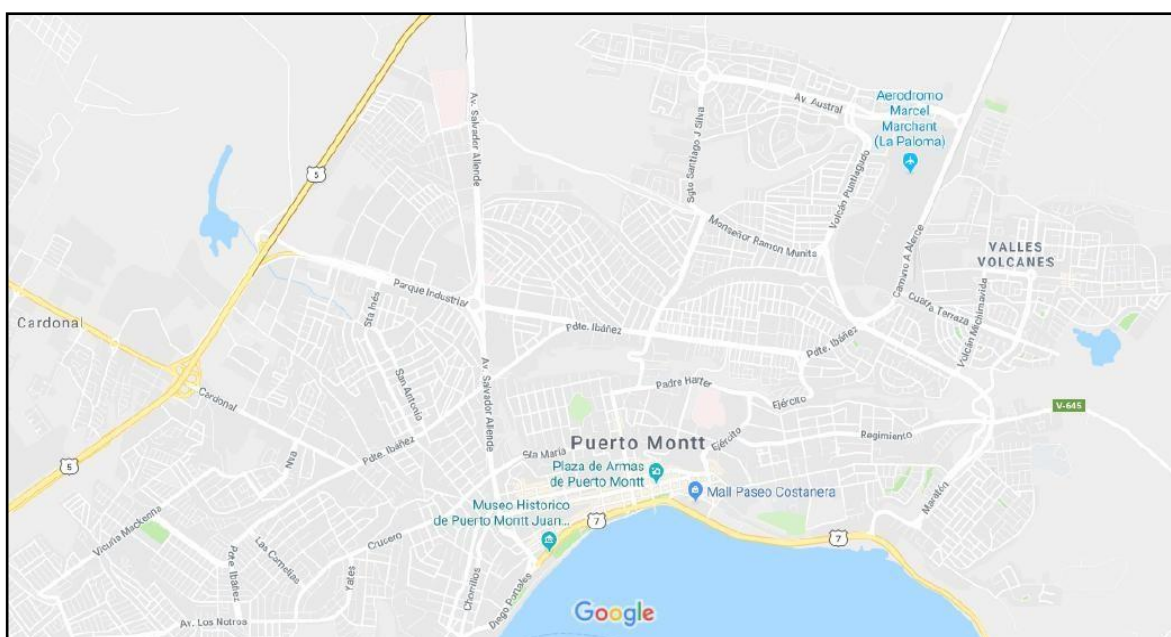


Ilustración 10 Red vial vigente a la fecha al interior de la comuna

Fuente: Google MAP

4.3. Principales problemas que presenta la comuna

De acuerdo con GORE LOS LAGOS, 2020: Los principales problemas que aquejan a la comuna de Puerto Montt, se relacionan con su escasa planificación en diversos sectores, como es el caso de la cuarta terraza, en la cual, el poblamiento de esta parte de la ciudad posee diversos estratos sociales que convergen en una sola unidad territorial, diversos servicios, sin perspectiva de largo plazo, todo aglutinado sin ningún tipo de planificación u ordenamiento mínimo, lo que se hace evidente en sectores tales como Alerce, Mirasol, Lagunitas, el Tepual, solo por

mencionar los lugares con mayor población y crecimiento en las últimas décadas al interior de la comuna.

- **Planificación demográfica**

La Planificación de la ciudad de Puerto Montt, presenta actualmente una alta fragmentación de los habitantes, el grueso de la población de estratos sociales de menores ingresos se encuentra en la periferia de la ciudad, aumentando con ella la delincuencia y la sensación de inseguridad de la población en dichos sectores, pese a que los hechos de esta connotación se observan en variados lugares de la ciudad en el último tiempo.

Cabe destacar que uno de los mayores factores causantes del crecimiento explosivo de la población, se originó debido al desarrollo sustancial de la industria del salmón que comenzó en los años ochenta y obtuvo su peak en la década del 2000, causado en gran parte por la migración de habitantes de otras regiones en búsqueda de mejores expectativas laborales, lo que generó una alta demanda por el uso de suelo, lo que trajo acompañado una necesidad de contar con un gran número de viviendas, creándose así asentamientos importantes en el sector de Alerce, Mirasol y actualmente el Tepual, sectores que concentran importantes cantidades de población, sin vías de conectividad expeditas, lo que ha llevado a generar soluciones relevantes con proyectos importantes, como la ruta metropolitana, el viaducto del sector Pichi Pelluco. (Clase MAGDEL Galilea, S. mayo 22, 2023)

- **Planificación Vial**

Debido al explosivo aumento en el número de habitantes, como se menciona en líneas anteriores, la ciudad también presenta un exponencial aumento de atochamientos vehiculares; la Pandemia generó un aumento del parque automotriz, con un crecimiento aproximado de 12.000 vehículos entre los años 2020-2021,

según datos aportados por la Dirección de tránsito de la comuna (2022), además de provocar dificultades para los accesos a zonas muy pobladas que en su mayoría se encuentran en zonas periféricas de la ciudad, lo cual, sumado a los actuales accesos viales, ha generado una congestión vehicular que no existía en décadas pasadas, las calles se han vuelto más estrechas, lo que ha venido acompañado de congestión vial de manera importante y permanente.

En consecuencia, se puede decir que el sistema vial de Puerto Montt es un factor importante en la desintegración espacial de la ciudad por la dificultad de conexión existente entre los sectores periféricos y el centro principal de actividades.

“Los espacios de intercambio social, comercial y de servicios se mantienen concentrados en la primera terraza, sin que existan otras áreas de contrapeso en la ciudad, lo que apunta al colapso de la estructura vial. Esta zona se hace insuficiente para la creciente demanda de población de los últimos años, siendo poco accesible para los sectores que se ubican en la periferia.” Muñoz, F. 2004

- **Problemas medio ambientales**

Según Verdugo, S, 2019: Dentro de los problemas medioambientales, existe uno asociado al uso indiscriminado de la leña, sus habitantes se encuentran afectados con la contaminación y/o calidad del aire, lo cual se agudiza en la temporada de invierno por el aumento de su consumo.

Existen también problemas de disposición de basura y de microbasurales urbanos, que son un problema constante y que no han podido ser resueltos por parte de las empresas recolectoras de residuos sólidos que han sido contratadas por el municipio. Por otra parte, también existen problemas de disposición de aguas servidas, actualmente la ciudad cuenta con un emisario submarino que lleva más de una década en uso, por lo que las aguas servidas, en este momento son vertidas en la costanera de la ciudad, ocasionando malos olores en todo el sector en donde se encuentra infraestructura relevante como es el terminal de buses y el puerto, fuente de circulación de turistas. (Martínez, R. 2014)

Lo anterior nos lleva también a realizar el análisis respecto al uso del borde costero, la falta de un terminal de pasajeros mediante un puerto, que tenga precisamente el calado suficiente para que puedan albergar cruceros y barcos en el radio urbano, tareas que se realizaban hace algunos años, su rol pasado en la ciudad, lo deja acotado a un terminal portuario de carga y almacenamiento.

En el presente estudio se muestra que a pesar de ser una ciudad capital, en este caso, de la Región de los Lagos, se encuentra en pleno crecimiento demográfico, pero sin un proceso de planificación que permita proyectar la ciudad de manera adecuada y que además aproveche el potencial que le dan las características metropolitanas que tiene en su interior, se puede evidenciar que teniendo estos rasgos metropolitanos, no se convierten en el eje orientador de los procesos de planificación al interior del territorio, ni se convierten en una guía o política que oriente este crecimiento, acelerado y continuo.

La utilización de los instrumentos de planificación son herramientas claves para su desarrollo como ciudad capital; en el caso del plano regulador que define el uso del suelo al interior de la comuna; instrumento de planificación urbana que promueve el desarrollo armónico de la ciudad proyectado en un horizonte de tiempo de 20 años; actualmente se encuentra vigente, publicado en el Diario Oficial el jueves 12 de noviembre de 2009, el cual se puede establecer, que no es utilizado de una manera adecuada o faltan iniciativas relevantes para la comuna de manera que sirva para realizar una modificación.



Ilustración 11 Plan Regulador Comunal actual

Fuente: Dirección de SECPLAN, Puerto Montt

“El actual PRC fue generado a partir de la interacción con los distintos actores promotores del desarrollo comunal a fin de configurar un instrumento moderno y con perspectiva de crecimiento a largo plazo, independiente de los vaivenes económicos, respetando el papel de la comuna en el crecimiento nacional. El PRC existente busca entregar a la comuna una herramienta de crecimiento, que sea respetuosa del medio ambiente, y con una perspectiva de desarrollo más ordenada de la ciudad. Del mismo modo, el PRC hace un reconocimiento al área histórica del Puerto Montt anterior a 1960, identificándose como una zona global de renovación urbana, permitiendo aumentar la densidad del antiguo centro de la capital regional.” Municipalidad Puerto Montt, 2023.

Otra herramienta relevante en materia de planificación es el Pladeco, principalmente debido a que orienta la visión del territorio en materia de desarrollo económico, esta herramienta debe ser capaz de guiar los procesos de inversión de los recursos comunales, regionales y sectoriales que llegan al territorio, a través de iniciativas que se obtienen mediante mecanismos de carácter participativo como elemento esencial, de acuerdo con lo que menciona la ley N°20.500 (2011); en la actualidad, para el presente estudio se plantea que en este caso el Pladeco no cumple con su objetivo considerando su naturaleza, es un instrumento donde lo mínimo que se debe garantizar es la participación de diversos actores de la sociedad civil, que informan y manifiestan sus necesidades ante la autoridad comunal, para de esta manera promover su avance social, económico y cultural, principio rector del instrumento en lo que respecta a su definición técnica, lo cual no cumple.

En este sentido, el plan de desarrollo comunal se posiciona como uno de los instrumentos esenciales para el desarrollo de la planificación y la gestión municipal, en cuanto a la guía para la acción se convierten en un “medio para” la resolución de los problemas sociales, contempla en su despliegue la participación ciudadana como su pilar fundamental para obtener iniciativas y proyectos que impulsen el desarrollo de una comuna, lo cual en la presente investigación no se aprecia.

El Pladeco junto al plano regulador son las principales herramientas que tiene una comuna para colocar límites al uso del suelo, además de constituirse como una carta de navegación en materia de progreso económico, social y comunitario; es importante señalar que estos, orientan su actuar, con el propósito de fortalecer la gestión municipal, pero en el caso de la comuna de Puerto Montt, claramente se observa , que solo son muestras de intenciones, que de intentos reales de llevar a cabo procesos de planificación con miradas de largo plazo. Roman Krznaric, creador de la planificación catedral, señala y denuncia que vivimos en "la era de la tiranía del ahora, que tiene un cortoplacismo frenético, el autor señala esto en el contexto de otorgar soluciones inmediatas y más bien reactivas" (Rznarick, R.2020), asimismo reitera en sus ideas en materia de planificación que : "El pensamiento catedral es la capacidad de concebir y planificar proyectos con un horizonte muy amplio, tal vez décadas o siglos por delante y, por supuesto, se basa en la idea de las catedrales medievales. En Europa, la gente comenzaba a construirlas y sabía que no las verían terminadas en el transcurso de sus vidas" (Rznarick, R.2020), para el estudio los procesos de planificación con este enfoque, creemos relevantes para ser utilizados en una ciudad que ha crecido de manera explosiva.

Se considera en el presente estudio, que el actuar municipal obedece más al trabajo reactivo que generan las múltiples demandas del ahora, como relata Krznaric; demandas ciudadanas constantes, que se presentan en este ámbito del nivel subnacional de Gobierno; dejando de lado de esta forma, todo proceso de planificación con miradas de largo plazo, lo que finalmente genera a nivel territorial, grandes disparidades y desequilibrios importantes, originando zonas de alta densidad poblacional, sin límites, sin herramientas planificadoras robustas, que puedan o logren hacerse orientar el territorio con un enfoque largo plazo.

Se presentan a continuación los principales lineamientos del Pladeco de la comuna, el cual manifiesta en tener una mejor comuna para sus habitantes, donde se busca el equilibrio en su desarrollo territorial; se indican en la siguiente imagen los principales lineamientos y ejes orientadores que contiene, tales como:



Figura 1 Lineamientos y ejes principales del Pladeco

.Fuente: SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt

Los actuales ejes orientadores que tiene el actual Pladeco se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 1 Ejes principales del Pladeco

Ejes Estratégicos	Principios	Objetivos
Desarrollo Humano, Cultura,	Desarrollo de sus	Respecto a este eje estratégico del PLADECO el Plan establece como

<p>Seguridad y Calidad de Vida</p>	<p>habitantes y mejoramiento de la calidad de vida, a nivel individual y colectivo</p>	<p>Objetivo de Planificación. “Resolver los problemas de desigualdad en sus manifestaciones urbanas de segregación espacial, y de acceso a bienes y servicios, promoviendo barrios y sectores integrados con mayor autonomía funcional”</p>
	<p>Generar una ciudad inclusiva, con participación y democrática.</p>	<p>En todas las etapas de diseño del Plan se ha considerado la activa participación ciudadana informada.</p>
	<p>Acceso equitativo a una buena calidad de vida</p>	<p>Resolver la segregación espacial, generando accesos a bienes y servicios en todos los sectores de la ciudad, que logre autonomía</p>
<p>Desarrollo Territorial y Medio Ambiente</p>	<p>Se hace necesario una planificación que conduzca los desarrollos de los sectores urbanos, rurales y naturales de forma integral y que promueva un equilibrio pasa por el diseño y</p>	<p>En relación con este eje estratégico el Plan establece como objetivo promover un crecimiento sostenible para la comuna de Puerto Montt, potenciando y relacionando en equilibrio cada uno de sus tres componentes estructurales: el urbano, el rural y el natural. Por lo cual, establece una zonificación</p>

	<p>ejecución de estrategias sectoriales que promuevan la conectividad interna de Puerto Montt, la delimitación y protección de bordes costeros, las áreas verdes y las zonas patrimoniales. La gestión territorial debe consolidar espacios públicos y áreas verdes de calidad, accesibles a toda la comunidad</p>	<p>compatible en la zona de contacto del área urbana y el área rural, en especial en los sectores de humedales y de interés natural. Se establece como “Objetivo de Planificación urbana”: “el incentivar el crecimiento interior- compacto de la ciudad” que evite la expansión excesiva que atente con el sistema natural y el área rural</p> <p>Asimismo, el Plan establece un tratamiento especial al borde costero que permita resguardar su calidad paisajística y derechos de vista de los Ciudadanos.</p> <p>Y contribuir al resguardo del patrimonio urbano-arquitectónico, mediante una zonificación y normativa adecuada en los sectores de interés reconocidos en la Ciudad.</p>
<p>Desarrollo turístico y diversificación económica</p>	<p>Se identifica en el PLADECO como relevante promover el desarrollo turístico y promover una base económica diversificada en relación con sus</p>	<p>Respecto a este eje estratégico el Plan se plantea como Objetivo General: “permitir un adecuado desenvolvimiento de las actividades económicas en la ciudad, asegurando disponibilidad suficiente de suelo y adecuadas relaciones funcionales</p>

	ventajas comparativas de presencia de recursos naturales. Culturales y conectividad	entre ellas.
--	-------------------------------------------------------------------------------------	--------------

Fuente: Desarrollo Humano, Cultura, Seguridad y Calidad de Vida (PLADECO Puerto Montt)

4.4. Oportunidades en materia de Desarrollo Territorial

Puerto Montt ha tenido un crecimiento muy importante como se ha mencionado en líneas anteriores, en ocasiones explosivo; se ha dicho que la atracción de nuevas inversiones al territorio ha generado el traslado de miles de personas de diversas latitudes. Pero este crecimiento desmesurado para el tamaño de la comuna, no ha sido acompañado de procesos de planificación adecuados o bien las actuales herramientas no han sido utilizadas, se ha mencionado de manera continua a lo largo del presente estudio, los procesos de planificación no son capaces de respetar las características propias, las territoriales y comunitarias; por el contrario, la planificación ha sido precaria, no han tenido una trascendencia relevante, los instrumentos están más desactualizados y con escasa proyección futura; si bien la falta de actualización de estas herramientas ha generado múltiples inconvenientes cuyo resultado es un desorden urbano complejo, no es menos importante mencionar que dentro de estas complejidades, la ciudad no ha logrado consolidarse como una gran capital regional que tenga puesta su mirada en el largo plazo.

Se aprecia al menos a nivel de inversiones por parte de las autoridades municipales, quienes han puesto mayor énfasis en equipamientos básicos en zonas como Mirasol y Alerce, considerando a esta última y las distintas particularidades que tiene, dentro del plano de la cuarta terraza, con una población de las más

elevadas, en lo que respecta a número; que no son congruentes, actualmente tiene la ciudad una población aproximada en tan solo dos sectores de la cuarta terraza superior a los 100 mil habitantes, (Mirasol y Alerce).

En el caso de Alerce no se aprecia un ordenamiento territorial importante a pesar de haber surgido bajo el concepto de ciudad "satélite", cuyo concepto técnico se define como un "núcleo urbano dotado de cierta autonomía funcional, pero dependiente de otro mayor y más completo, del cual se halla en relativa cercanía"(RAE, 2023); lugar donde se deben tener ordenamientos urbanos muy mínimos, que a la fecha no se aprecian dada la relevancia del territorio; y los que existen, han pasado desapercibidos frente a la gran población que presenta, con clara carencia de servicios necesarios para dar cobertura y respuesta a cada una de sus particularidades.

En sector denominado Mirasol, que se encuentra orientado del lado opuesto de Alerce, es muy similar en cuanto a características poblacionales y los servicios que se encuentran presentes en él; evidencian la existencia de un caos urbano por la falta de procesos de planificación, colapso de calles y avenidas, con aumento en su crecimiento poblacional y constructivo, pero dependiente de la primera terraza.

Lo expuesto anteriormente, nos permite pensar en la siguiente hipótesis de trabajo, la cual hace mención de que Puerto Montt actualmente es: Una ciudad que descuida su borde costero y su centro del plano histórico, que posee una conexión compleja entre sus terrazas, actualmente con focos de marginalidad e informalidad complejos de abordar con simples políticas, deben ser replanteados o repensados si quiere pasar de transitorias soluciones a definitivas, ya que el territorio asimismo lo demanda, con accesos más expeditos para el progreso poblacional que ha tenido a lo largo del tiempo.

Se observa también una serie de oportunidades que emergen de características metropolitanas que existen al interior de la comuna y que poco se

aprecian en el mismo, ejemplos claros tales como: Universidades y Centros de formación técnica que actualmente otorgan una oferta educativa importante se constituyen en Puerto Montt; dota a la comuna con cerca de seis Universidades que abarcan carreras que van desde el área clínica a la jurídica, sin contar los institutos y centros de formación técnica; la generación de capital humano comunal es relevante para el desarrollo de cualquier territorio y es en esta instancia, donde se puede generar un avance relevante para la comuna.

Se ha señalado que el inicio del proceso de planificación con el cual se germina el comienzo de la ciudad de Puerto Montt, nace con los aportes técnicos de profesionales que llegan de otras latitudes, los cuales fueron los encargados de realizar intervenciones post terremoto, prestando atención primeramente a las características naturales del territorio, fueron estos capaces de visualizar e interpretar una gran oportunidad para aprovechar los balcones naturales que poseía la ciudad, de esta manera se atreven a proyectar la comuna hacia sus terrazas.

En el presente estudio se señala que a pesar de estos importantes aportes se observa que existe una utilización precaria de las actuales herramientas de planificación por parte del municipio como se ha señalado en el estudio, si bien existen, no cumplen el rol que les corresponde por su naturaleza técnica; se podrían generar soluciones inmediatas, pero es necesario crear instancias donde un elemento trascendental resulte de instancias participativas-deliberativas. Pateman en Querales, S. 2013 (p.9) señala que:

"...la teoría de la democracia participativa, la cual se encuentra constituida alrededor del principio central que los individuos y sus instituciones no pueden considerarse aisladamente unos de otros. La existencia de instituciones representativas a nivel nacional, no son suficientes para que haya participación democrática. Para alcanzar la máxima participación de todos, esto es, que exista participación en la base de la sociedad, ésta debe ubicarse tanto en los niveles institucionales como en otras esferas"

Por lo que resulta de vital importancia, que la base del nivel subnacional municipal y sus comunidades puedan y deban hacerse partícipes de los procesos de planificación territorial, de esta manera se pueden dar soluciones legitimadas por las demandas de los distintos territorios que componen la comuna.

Actualmente los ciudadanos, hacen propias diversas materias que les son de su interés, sobre todo cuando hay intereses colectivos presentes, las cuales son sentidas entre los diversos actores que confluyen en una comuna, por ende resulta relevante la existencia de instancias que aseguren y permitan la participación, que sean capaces de llevarnos a un modelo asociativo centrado en la planificación, la asociatividad surge en su interior, se genera por ende, una instancia donde tanto la esfera pública y privada convergen, manifiesten la mirada que tienen del territorio, de esta manera se puede hacer una proyección concordante con el ordenamiento y desarrollo de la comuna. (Clase MAGDEL Galilea, S. mayo 22, 2023)

En el caso de Puerto Montt, se deben tener presentes una serie de características metropolitanas que emergen de su crecimiento y que hacen frente a la demanda que tiene un territorio con las características aquí ya comentadas, emergen características metropolitanas en la comuna, por ejemplo en el caso del área de la salud, con una red de hospitales que rodean a la capital regional y el hospital base de la comuna, el cual recibe pacientes de diversas latitudes, y que fue construido hace menos de una década otorgando una solución a la gran demanda en la salud que se presenta en la comuna, incluso otorgando prestaciones a las regiones vecinas de la Patagonia.



Ilustración 12 Hospital de Puerto Montt

Fuente: El Heraldo Austral

En el caso del Aeropuerto el Tepual es importante señalar que según el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2021), por el alto tráfico de traslado de pasajeros, es luego del aeropuerto de Santiago, el segundo que más moviliza personas desde Santiago al Sur y viceversa, fuera de la labor de carga y encomiendas que presta esta forma de transporte de carga; la comuna sigue comunicándose vía aérea, la cual resulto importante en su historia, lo que ha permitido al mismo tiempo, evitar la dependencia marítima para el traslado de personas tal cual sucedía en tiempos pasados; hoy el aeropuerto se encuentra concesionado a la empresa privada, en una alianza público privada que permite réditos relevantes para el desarrollo del territorio, actualmente tiene alrededor de 12.500 viajes anuales, por lo que existe además un alto grado de dependencia de este equipamiento que sirve no tan solo sirve a la comuna de Puerto Montt, sino que también a la comunidad en general incluyendo la de otros hemisferios; por lo que se debe sacar el máximo provecho a la infraestructura que actualmente tiene

la comuna, la cual ha surgido de procesos de planificación realizados en décadas pasadas; las actuales carencias presentes en sus instrumentos de planificación, hacen indispensable su actualización. Cabe señalar, que durante el año 2022 se terminó la ampliación del aeropuerto como se aprecia en la imagen adjunta.



Ilustración 13 Aeropuerto el Tepual

Fuente: Archivo Vértice TV

En líneas generales, persisten muchas insuficiencias en la comuna como el caos vial y la mala conectividad, las cuales se encuentran siempre presentes, y es algo que no es sencillo de erradicar debido al creciente número de personas que habitan el suelo comunal, además del alto tráfico y congestión vial existente; la alta densidad poblacional genera un desorden, el cual no tiene límites; además según la mirada que se pretende plasmar en el presente trabajo, es necesario reforzar las actuales herramientas planificadoras del territorio, considerando la falta de visión

de futuro que actualmente presenta la ciudad y de manera especial en sus actuales instrumentos de planificación que consideren la participación de la comunidad para poder legitimarse y orientarlas con enfoques de largo plazo.

La construcción del puente Chacao otorga una nueva oportunidad a la comuna, otorgando el afianzamiento de Puerto Montt como el punto territorial metropolitano potente en la Región, cuya extensión llega a Chiloé y que surge principalmente a partir de los esfuerzos de los procesos de planificación realizada por los distintos sectores que intervienen en el territorio, es el caso del Ministerio de Obras Públicas, Salud, Vivienda, solo por mencionar.

En el estudio, se busca que la ciudad pueda orientar su andar y sus herramientas hacia una ciudad atractiva para su habitantes y visitantes, una ciudad en el que el proceso de recuperación del eje céntrico desde los colores hasta lo estructural, permita fortalecer y generar un modelo de ciudad compacta, donde cada habitante que confluya hacia el centro de la terraza n°1, lo haga pensando en que toda actividad la podrá realizar en un área que permita su desplazamiento en tan solo 20 minutos, sin obstáculos de carácter arquitectónico, orientado al uso sostenible de la ciudad por parte de sus habitantes en los distintos sectores donde se encuentran, este modelo de ciudad donde existen conversiones en diversos ejes como es el caso de calle Antonio Varas, el cual por su historia podría ser utilizado exclusivamente como un eje de carácter peatonal hasta el sector de calle Chillán, buscando preservar las construcciones que han sido generadas en el periodo de mayor auge histórico-económico de la comuna.

Finalmente es necesario pensar en Puerto Montt, en esta ciudad compacta de los “20 minutos”, donde el desarrollo moderno proyectado al 2040 nos permita acceder a una ciudad donde este todo al alcance de sus habitantes, el enfoque urbano moderno lo requiere, sostenible y amigable para los habitantes del territorio, considerando los enfoques del urbanista Sebastián Grey.

5. Marco Conceptual

5.1. Ciudad Compacta

La ciudad compacta es “la Ciudad que presenta una estructura y trama de cierta compacidad, cohesionada socialmente, que genera espacios de sociabilidad, crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo de la vida en comunidad.” (Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador, 2023.).

La Organización de las Naciones Unidas (sf), publicó un informe detallado donde establece que:

“...cuando una ciudad crece sin control, consumiendo grandes cantidades de suelo, muchas personas podrían verse obligadas a alejarse de servicios básicos, lugares de trabajo y oportunidades, lo que tendría efectos negativos en su calidad de vida y en el medio ambiente. Por ejemplo, en una ciudad que se expande sin planeación, todo quedaría más lejos y posiblemente la distribución de infraestructura sería desigual, por lo que en algunos lugares podrían faltar servicios públicos, agua y saneamiento, hospitales, escuelas o espacios públicos adecuados. (...) Es por ello que lo ideal es que las ciudades crezcan aprovechando al máximo el espacio existente, es decir, crecer de manera compacta.”

Una ciudad compacta debido a sus características se encuentra mejor conectada, ya que tiene cerca edificios de oficinas, hospitales, escuelas y locales que ofrecen servicios por lo regular en su primera planta; y se puede llegar fácilmente a más lugares porque se reduce la distancia, la necesidad del uso del vehículo y se acortan los tiempos y costos de viaje, dependiendo del sistema de traslado que tenga en su interior. Además, se reduce el costo de los servicios como la recolección de los residuos, el saneamiento, la policía, el abastecimiento de agua, el alumbrado público y otros muchos servicios. La ciudad compacta tiene además múltiples beneficios económicos; en las ciudades compactas, las zonas comerciales y residenciales no están separadas unas de otras. Se desprende de lo

anterior, que en aquellos lugares donde la gente vive, compran y trabajan son más accesibles, lo que genera dinamismo entre diversas actividades económicas y de servicios durante más horas al día. (ONU, Hábitat)

Otro beneficio es que la interacción social se incrementa, ya que existen más áreas recreativas, lo que propicia o incentiva la socialización entre grupos más diversos y enriquece su calidad de vida.

“Las ciudades compactas pueden convertirse en soluciones para los problemas a los que se enfrenta nuestro mundo en la actualidad. Si están bien planificadas y gestionadas, las ciudades pueden convertirse en un poderoso instrumento para traer bienestar a todas las personas, a la vez que se alcanza el desarrollo sostenible”. ONU HABITAT, 2023.

Con la finalidad de hacer un análisis de Puerto Montt y las características que posee para constituirse en una ciudad compacta con rasgos metropolitanos, el presente trabajo toma las ideas de Sebastián Gray, de profesión arquitecto con mención en urbanismo, quien nos señala que:

“...rechaza vaticinar lo que ocurrirá en el futuro inmediato, pero asegura que la vida urbana no va a volver a una normalidad idéntica a la que teníamos hace unos años atrás. Vamos a tener que mantener distancia social, medidas extraordinarias de higiene, y ya hemos visto un cambio revolucionario en el teletrabajo a partir de la tecnología. Eso tiene efectos culturales, pero no sabemos cómo va a ser la ciudad. Sin embargo, el ejemplo de grandes ciudades como Nueva York, París, Barcelona o Berlín, que ya están iniciando procesos de recuperación de sus espacios públicos a través de lo que llama urbanismo rápido, con medidas pensando en que serán transitorias”.

Este es el camino seguido por comunas como Las Condes en el caso chileno, quien ha instalado ciclovías temporales en algunas de sus calles,

sustituyendo al automóvil como medio de transporte. Gray nos señala que:

“La gente no quiere andar en transporte público y se ha subido a la bicicleta de nuevo. También las calles pueden convertirse en paseos peatonales porque se entiende que la gente va a tener que volver a salir a la calle, pero manteniendo distancia social, aunque es más bien de características físicas”.

En el caso de Puerto Montt, Gray señala que existen una serie de pasos a seguir para poder desarrollar el concepto de ciudad compacta, lugar donde estén presentes los servicios concertados en un solo sector, en nuestro caso ceñidos al acceso, con espacios determinados exclusivamente para desarrollar sólo en pocos minutos una serie de actividades, ya que existen una serie de servicios cercanos; y que: “hay que reclamar el espacio público para los ciudadanos y para los barrios, hay actividades que se pueden encontrar al alcance de la gente”, es decir, para el autor lo relevante está en construir ciudades no tan extensas, todo lo que existe actualmente tiene características expansivas, sin procesos de planificación en algunos casos rigurosos, como le ocurre a la ciudad de Puerto Montt en la actualidad.

Cuando se habla de urbanismo para los ciudadanos debemos entender que el concepto de ciudad compacta hace referencia a una ciudad bien planificada, en donde la infraestructura que posee se encuentra ubicada de manera eficiente, esto con la finalidad de utilizar de la misma forma y eficazmente el espacio, de manera que la necesidad de desplazamiento desaparece; por lo cual inmediatamente nos preguntamos, ¿cómo logramos tardar poco tiempo en los desplazamientos?; en este caso se desarrolla la idea de contar transporte público sostenible, el uso de la bicicleta y el transporte con características eléctricas, los cuales deben ser utilizados en desmedro de uso de vehículos a gasolina, considerando el parque vehicular que tiene la comuna en la actualidad, además de generar espacios

públicos de calidad, accesibles y seguros en las ciudades, tales como parques, plazas y aceras anchas, que cumplen estándares de separación de espacios adecuados para su utilización.

Un papel relevante es que se realiza por intermedio de la participación ciudadana como lo hemos señalado, debido a que este ejercicio permite que la planificación urbana deba involucrar activamente a los ciudadanos, ya que muchas de las medidas afectan sus vidas y sus comunidades. El enfoque del autor se basa en la idea de que las ciudades compactas no deben ser dispersas, reduciendo la necesidad del transporte, por lo tanto, fomentan la movilidad activa de los ciudadanos, lo que se traduce en utilizar solamente transporte sostenible, asegurando de esta manera de traslado bienestar a los habitantes.

Gray señala la defensa de las ciudades compactas como una forma de mejorar la sostenibilidad, eficiencia y calidad de vida urbana. Su enfoque tiene en cuenta la interacción entre el diseño urbano y las necesidades de los ciudadanos, lo que lo convierte en una perspectiva valiosa para el desarrollo de políticas y proyectos urbanos en todo el mundo.

Las ciudades compactas pueden ofrecer una mayor y mejor calidad de vida a sus habitantes al proporcionar acceso a servicios a poca distancia, además la alta densidad actual en materia de población que sufren las ciudades compactas puede fomentar la innovación y el desarrollo económico, basados en la compactación de servicios que se hacen presentes en un determinado territorio.

Jody Pollock (2015), urbanista mexicana, señala que debe existir una serie de condiciones para compactar una ciudad, siendo claves al momento de realizar una serie de acciones tales como:

1. Analizar la capacidad de carga que tiene la ciudad, para absorber la mayor cantidad de uso del suelo, según Pollock:

“...las autoridades tienen que analizar y comparar distintas alternativas: la densificación intraurbana versus la expansión de la mancha urbana; la capacidad de la infraestructura ya instalada o la expansión de esta, y la capacidad del espacio público para absorber más usuarios”.

2. Distinguir entre derecho de propiedad y derecho de desarrollo inmobiliario.

“El Estado tiene en todo momento la facultad de imponer a la propiedad privada las limitaciones que el interés público pueda requerir, pero esta práctica no se aplica en la mayoría de los casos. Los derechos de propiedad han proporcionado a los desarrolladores la libertad jurídica para comprar, vender y desarrollar sus propiedades en el ámbito de su conveniencia (...) un cambio en este tema tendrá beneficios fiscales a través de mejorar la captura de plusvalía y otras contribuciones por densificación y/o desarrollo” Gray, 2023.

Las voces de los ciudadanos son claves, actualmente, las autoridades municipales y metropolitanas no parecen hacer este tipo de análisis técnico o de costo-beneficio, ni tomar en cuenta las percepciones y las propuestas ciudadanas.

3. Mejorar sistemas de información geoespacial.

En el caso de México, existe una gran cantidad de instituciones públicas y privadas que recolectan datos de las ciudades, pero no hay un mando claro que permita la coordinación entre ellas. Mucha de la información permanece descentralizada, desactualizada, difícil de encontrar y a veces hasta es contradictoria. (Pollock, J, 2015)

4. Coordinar, ya que en múltiples ocasiones no está claro quién toma la decisión de qué se realizará, en cuanto al desarrollo urbano, lo que crea

tensiones y deja vacíos entre los distintos actores, aplicable en el caso chileno al MINVU o el Municipio.

El ordenamiento territorial, por ende, dependerá en los próximos años de las nacientes políticas y programas de densificación urbana, las cuales son necesarias de implementar si queremos compactar, o bien, establecer gravámenes para limitar el crecimiento de las ciudades, la planificación por ende resulta relevante, ya que se convierte en una herramienta que puede ser poderosa para crear ciudades sustentables, productivas y más justas.

En cuanto al desarrollo económico de las ciudades compactas y las ventajas que trae acompañada podemos señalar que se pueden realizar en entornos mixtos y densos en cuanto a los entornos urbanos existentes, lo que genera mejoras de acceso en materia de conectividad y accesibilidad. Lo anterior permite facilitar el acceso a mercados y clientes, además de la diversificación económica que se genera principalmente por el uso de suelo de distintas maneras.

Otro punto relevante está relacionado con las dinámicas territoriales que se generan, partiendo por la innovación, ya que se compactan una serie de profesiones y visiones que enriquecen la mirada sobre el territorio. Las ciudades compactas pueden ser más eficientes en el uso de recursos como la energía y el agua, lo que puede reducir los costos de vida de sus habitantes.

El desarrollo económico puede ser impulsado por la combinación de accesibilidad, diversidad económica, innovación, atracción de talento y eficiencia en el uso de recursos. Al promover estas características, las ciudades compactas pueden convertirse en motores de crecimiento económico sostenible y equitativo.

Puerto Montt, al igual que otras ciudades, tiene el potencial de convertirse en una ciudad compacta, actualmente, es una ciudad en expansión y con una fuerte dependencia del automóvil, lo que conduce a problemas de congestión vehicular, principalmente hacia determinados sectores de la ciudad. Sin embargo, existen

medidas que pueden ser implementadas para avanzar hacia una ciudad más compacta, que tenga una mejor calidad de vida para sus habitantes y un menor impacto ambiental.

A continuación, se presentan algunas posibles acciones que podrían ser tomadas para avanzar hacia una ciudad más compacta en Puerto Montt:

- ✓ Mediante una planificación urbana basada en la movilidad, se puede planificar la ciudad de manera que promueva el uso de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta y la caminata, principalmente en las dos primeras terrazas. Lo anterior puede lograrse mediante el desarrollo de infraestructuras de transporte adecuadas, con la implementación de carriles exclusivos, áreas de uso mixto, zonas de exclusión de tránsito por determinadas horas del día, exclusividad para el transporte público, además de la creación de un sistema de transporte intermodal, donde se pueda realizar una combinación entre las terrazas existentes en la comuna.
- ✓ En cuanto al diseño urbano para la vida peatonal, se puede diseñar una ciudad para fomentar ese modelo de vida, lo que significa crear calles peatonales como lo hemos señalado colocando como ejemplo calle Antonio Varas, la cual tiene características comerciales importantes, pero necesita convertirse en un gran paseo peatonal al mismo tiempo, lo que trae sin dudas efectos positivos; aumentar la cantidad de zonas verdes y espacios públicos, y reducir la cantidad de estacionamientos en las calles toma fuerza para estos fines, la utilización de espacios con estacionamientos subterráneos, resultaran siempre relevantes; se pueden buscar soluciones tecnológicas y digitales para mejorar la movilidad en la ciudad, como

sistemas inteligentes de transporte, aplicaciones móviles de transporte público y bicicletas .

Puerto Montt, al igual que muchas ciudades en el mundo, se enfrenta al desafío de convertirse en una ciudad compacta que promueva un desarrollo sostenible, económico y socialmente justo. Para ello, existen diversas herramientas de planificación urbana que pueden ser utilizadas para alcanzar este objetivo. A continuación, se presentan algunas de estas herramientas:

- Los planes de ordenamiento territorial son documentos normativos que establecen las directrices para el uso y ocupación del territorio. Estos planes pueden incluir la definición de áreas urbanas y rurales, la zonificación del territorio y la regulación del uso del suelo. En Puerto Montt, el Plan Regulador Comunal es el principal instrumento de ordenamiento territorial.
- La generación de planes de movilidad urbana establece las estrategias y políticas para la gestión del transporte urbano. Estos planes pueden incluir la promoción de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta, el transporte público y los vehículos eléctricos, y la regulación del tráfico vehicular en la ciudad.
- Los planes de desarrollo urbano son instrumentos que establecen las estrategias y políticas para el desarrollo económico y social de la ciudad. Estos planes pueden incluir la promoción de actividades económicas sostenibles y la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Las herramientas de planificación urbana de Puerto Montt son importantes para manejar el crecimiento explosivo presente hoy en la ciudad, pero se considera que su eficacia depende de cómo se utilicen; se observa de manera clara su no utilización, lo que ha llevado a convertir a Puerto Montt en una ciudad desordenada, el uso del suelo se realizó con escasa planificación, sin las adaptaciones necesarias a las necesidades específicas de la ciudad.

Asimismo, el crecimiento desmesurado puede presentar desafíos para la planificación urbana, ya que puede existir una falta de coordinación entre los diferentes actores involucrados en el proceso de urbanización territorial, sin embargo, un proceso de planificación bien encaminado por los actores del territorio puede ayudar a controlar y regular el crecimiento, y al mismo tiempo garantizar que la ciudad se desarrolle de manera sostenible y eficiente.

Para que las herramientas de planificación sean efectivas, es necesario que se adapten a las características específicas de Puerto Montt, teniendo en cuenta su geografía, su patrimonio cultural y su economía. También es importante que se involucre a la comunidad en el proceso de planificación, para garantizar que las soluciones sean compartidas y legitimadas por la comunidad, pero su eficacia dependerá de la utilización de los procesos de planificación que se exigen para este tipo y tamaño de ciudades, además de entender que deben ser capaces de adaptarse a las necesidades específicas de la ciudad.

Para nuestros informantes claves, la ciudad compacta, se basa en que se requiere una ciudad más densificada para otorgar mejor uso al espacio físico, poniendo énfasis respecto a la mayor densidad de población y una distribución más equilibrada de los servicios, lo que podría mejorar la calidad de vida de sus habitantes, reducir la dependencia del automóvil y mejorar de la mano la sostenibilidad ambiental, sólo si existe un proceso de planificación bien estructurado.

La ciudad compacta ha ganado popularidad, debido a que surge como una nueva posibilidad de regresar a los ciudadanos y las comunidades que habitan en el territorio, compactando y generando múltiples usos, en horarios determinados, con reglas interpuestas por las ordenanzas municipales, de manera de poder abordar los desafíos que exige una planificación urbana moderna, que tiene una mirada opuesta al crecimiento desmesurado que debe enfrentar para hacer más

amigable la ciudad. Los distintos espacios que existen en las urbes, la congestión del tráfico y la segregación socioeconómica tiene su origen por la falta de espacio físico para nuevas construcciones, que por regla general se verticalizan para lograr mayores rendimientos a los espacios, la compactación se convierte en una posible solución.

Para el presente estudio, estas miradas donde hemos realizado un análisis conceptual, sus aspectos más significativos y sus características nos llevan a establecer la segunda siguiente hipótesis: “Puerto Montt, a pesar de poseer rasgos metropolitanos, tener una ciudad satélite, hospital, conectividad aérea y terrestre de calidad, requieren utilizar el modelo de Planificación de ciudad compacta, ya que sus características así lo permiten, actualizando sus herramientas de planificación utilizadas con enfoques urbano sostenibles”

Considerando las características antes mencionadas, nos lleva a plantear que la ciudad de Puerto Montt debe transitar hacia un asentamiento compacto, principalmente en su primera terraza fundacional, lugar donde se deben plantear soluciones para sus habitantes y visitantes que arriban a la ciudad.

Se considera necesario, que el sector de la primera terraza se convierta en un gran barrio peatonal, generando ciertos horarios para determinados usos, lo que permitiría, liberar espacio en determinadas horas; el centro de la ciudad en su primera terraza pueda quedar despejado y al mismo tiempo permitir el desplazamiento a los distintos servicios como lo son bancos y centros comerciales, los cuales se encuentran concentrados en el centro histórico de la ciudad.

Además, permite la puesta en marcha de traslados con vías exclusivas para móviles eléctricos, apertura el espacio a la caminata, permite el uso de movilidad física sin automóvil, uso de bicicletas, entre otras formas de desplazamiento amigables con el medio ambiente; mientras el parque automotriz y la locomoción colectiva se ordenan utilizando estacionamientos subterráneos, restricción

vehicular entre otras medidas, generando horarios para el uso del suelo y el transporte en general, tema que será abordado más adelante; lo anterior permite la utilización del espacio público de mejor manera, orientado su forma compacta con rasgos mixtos su construcción planificada da pie para ordenar el uso del suelo y genera espacios para potenciar lo existente.

Se cree entonces necesario orientar la planificación urbana, con el propósito de generar espacios compactos en distintos emplazamientos de la primera terraza de la ciudad, de esta manera, se puede recuperar la ciudad para sus habitantes, mejorando la calidad de vida para la comunidad; por tanto, resulta necesario que el proceso de planificación debe estar orientado hacia este modelo de ciudad.

En el documento se ha visto una serie de conceptos que asocian a Puerto Montt más a una visión de ciudad compacta, donde queda de manifiesto las actuales características metropolitanas que a la fecha tiene, debido al alto grado de equipamiento que existen en las 4 terrazas que la componen, además se considera que también puede optar por utilizar algunos de sus rasgos mixtos que le permite concentrar varias mejoras planificadas respecto al actual uso del suelo que posee la ciudad; las actuales proyecciones se creen que son insospechadas, pero se cree necesario desde ya, hacer un replanteamiento a las herramientas de planificación que tiene, se aprecia una ciudad con opciones importantes de mejoras para sus habitantes, sobre todo en materia de conectividad interior, ya que los números actuales así lo señalan, respecto al crecimiento demográfico explosivo que ha presentado la ciudad, lo que ha triplicado su número de habitantes en los últimos 20 años, hay un polo de crecimiento constante en esta materia, una tierra de oportunidades; pero se debe planificar la utilización de su suelo, orientando el uso para ordenar el parque vehicular, con áreas de exclusión, para sus habitantes y visitantes.

Se debe implementar de manera planificada la restricción vehicular, el crecimiento del parque vehicular también ha sido exponencial y las calles planificadas en los años 90 no dan abasto con esta explosión ciudadana, que fue sin orden y que se fue dando con el paso del tiempo. El borde costero de Puerto Montt es una zona con un gran potencial turístico y recreativo, pero también representa un importante desafío en términos de gestión y conservación ambiental.

La planificación de ciudades en opinión de (Galilea.S.21-5-2023), es una disciplina que se enfoca en diseñar y gestionar los espacios urbanos con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y como hemos señalado en líneas anteriores requiere una mirada hacia:

- ✓ Ordenamiento territorial adecuado, ya que se busca establecer políticas y normas para el uso del suelo, de manera que se garantice el desarrollo equilibrado de un territorio.
- ✓ La Zonificación consiste en la división del territorio en zonas con distintos usos del suelo, como residencial, comercial, industrial, recreativo, etc. Ésta busca evitar conflictos entre los diferentes usos y actividades y plasmar futuras inversiones como se han señalado.
- ✓ Requiere de una planificación urbana, para poder diseñar el espacio urbano de manera ordenada y funcional, considerando las necesidades de la población en términos de transporte, vivienda, servicios públicos, entre otros.
- ✓ Dotar de Infraestructura verde mediante una red de espacios naturales tales como parques, jardines, ríos, humedales entre otros, que tienen una función clave en la calidad ambiental y la salud de los habitantes de la ciudad.

Es importante destacar que la planificación de ciudades es un proceso dinámico y complejo, que requiere la colaboración de la comunidad, el compromiso de diferentes actores y sectores para su implementación efectiva. Por esta razón, es fundamental que los ciudadanos participen activamente en los procesos de toma

de decisiones en el territorio, y que sus opiniones y demandas sean tomadas en cuenta por los actores políticos y las autoridades responsables de la gestión de la ciudad.

5.2. La relevancia de la participación ciudadana.

- **Importancia:**

Promueve la participación ciudadana, la cual se ve obligada por norma (Ley n°20.500 (4, febrero año 2011), y tomando como base la teoría de la democracia participativa, la cual señala que: “está constituida alrededor del principio central que los individuos y sus instituciones no pueden considerarse aisladamente unos de otros. La existencia de instituciones representativas a nivel nacional, no son suficientes para que haya participación democrática. Para alcanzar la máxima participación de todos, esto es, que exista participación en la base de la sociedad, ésta debe ubicarse tanto en los niveles institucionales como en otras esferas, como capacitación y entrenamiento social “, (Pateman, C en Querales, S. 2013), la relevancia que tienen este tipo de instancias, es que permite que los ciudadanos tengan una voz activa en los procesos de toma de decisiones y contribuyan al desarrollo de políticas y proyectos que reflejen sus necesidades y demandas.

Para contribuir a generar compromiso y corresponsabilidad en el desarrollo de proyectos y políticas públicas, además, la rendición de cuentas contribuye a que las decisiones tomadas sean más transparentes y que los actores políticos de la comuna deban velar por el bien general.

La participación ciudadana permite una gestión más eficiente y efectiva, genera una mejor comprensión de las necesidades y demandas de la población, lo que se traduce en una gestión más eficiente y efectiva de los recursos públicos y en una mayor satisfacción de los ciudadanos.

Si bien en el presente trabajo, se aborda el urbanismo de la ciudad de Puerto Montt, también lo hacemos mirando la experiencia internacional, para tratar de sacar lo mejor de otros contextos y realidades.

“El surgimiento del urbanismo moderno, especialmente en la primera mitad del siglo XX, que tuvo lugar en Francia y Gran Bretaña, se vio impulsado por la necesidad de corregir los profundos desequilibrios resultantes de las transformaciones económicas y sociales de la primera mitad del siglo XIX. El debate cultural de los últimos cuarenta años, desde que se iniciaron las reconstrucciones urbanas de la posguerra, nos ha enseñado a reconocer el virtual contenido político de los planteamientos urbanísticos, pero tal conocimiento no superará los aspectos teóricos mientras rija el concepto del urbanismo como campo de intereses separados de la influencia política., buscó establecer un conjunto de reglas simples, claras y estables para asegurar la realización de los proyectos urbanos, surge principalmente de las continuas transformaciones económicas y sociales de la época”. (Benévolo, L. 1996)

Estas reglas se basan en principios y criterios racionalistas y funcionales, que buscaban la eficiencia y la maximización del aprovechamiento del espacio urbano. La idea era que estas reglas fueran claras y fáciles de cumplir, para que los proyectos pudieran ser implementados de manera rápida y eficiente. Sin embargo, con el tiempo se ha criticado este enfoque, argumentando que la rigidez de estas normas ha limitado la capacidad de adaptación de las ciudades a las necesidades cambiantes de sus habitantes y ha generado problemas de exclusión y desigualdad.

Por un lado, la aplicación de reglas generales y universales ha llevado a una homogeneización del espacio urbano, que no considera las particularidades y necesidades específicas de cada comunidad. Esto ha generado la exclusión de ciertos grupos, como los más pobres o los que tienen necesidades especiales, que no encuentran soluciones adecuadas en estas normativas universales.

Por otro lado, la rigidez de estas normas ha limitado la capacidad de adaptación de las ciudades a las necesidades cambiantes de sus habitantes y de sus épocas. Las reglas inflexibles no permiten una adaptación rápida y eficiente a los cambios en la demanda de servicios, en la movilidad, en la tecnología, etc. Esto puede generar ciudades obsoletas y poco eficientes, que no se ajustan a las necesidades actuales de sus habitantes.

En respuesta a su rigidez en materia normativa, se ha propuesto un enfoque más flexible y participativo del urbanismo, que considera las particularidades de cada comunidad y promueve la participación ciudadana en la toma de decisiones. Este enfoque busca generar soluciones urbanas más adaptadas a las necesidades de cada comunidad y más inclusivas.

En contraposición al urbanismo moderno, surge la necesidad de generar ciudades más sostenibles, habitables y accesibles para todos sus habitantes. En este enfoque promueve la diversidad funcional, la inclusión social, la movilidad sostenible, la densificación controlada y la regeneración urbana.

El urbanismo moderno se caracteriza por tener un enfoque racional y funcionalista que ha sido criticado por su rigidez y falta de inclusión. En contraposición, se ha propuesto un enfoque más inclusivo y compacto del urbanismo, que busca generar ciudades más sostenibles, habitables y accesibles para toda su población.

En la actualidad la expansión desarticulada de las ciudades intermedias ha provocado la pérdida de un equilibrio hasta ahora precario entre patrimonio sociocultural, aglomeración de población y umbrales de mercado. Lo anterior se puede leer a partir de lo que Peck y Brenner (2009) denominan “urbanismo neoliberal”; esto es, la hegemonía del proceso de destrucción creativa de corte neoliberal en la producción de la ciudad y la acción conjunta de las políticas públicas y del mercado, lo que ha “producido procesos sistemáticos de segregación espacial

y social, pérdida de calidad de vida urbana y debilitamiento del espacio público-político”. Boyco y Letelier en Rodiguez, A. (2013). Este proceso ha minado la calidad socio-urbana y pone en entredicho los proyectos de desarrollo competitivo y sustentable.

El enfoque sostenible predominantes en las ciudades con características compactas tiene como objetivo lograr un equilibrio entre el crecimiento urbano y la sostenibilidad, promoviendo un uso eficiente del espacio y de los recursos naturales.

Este enfoque se basa en la idea de que las ciudades compactas son más sostenibles que las ciudades dispersas o mal planificadas, ya que reducen la necesidad de transporte motorizado, promueven la eficiencia energética y reducen la contaminación.

Principales características de una ciudad compactan sostenible:

Las principales características de un modelo compacto se encuentran asociados a una variedad de formas de utilizar el suelo existente, lo que promueve la eficiencia del mismo.

Una ciudad compacta promueve una mezcla de usos del suelo, como viviendas, comercios, servicios y espacios verdes, lo que reduce la necesidad de transporte y promueve la caminabilidad. Además, se puede reducir la necesidad de transporte motorizado mediante la promoción de la vivienda cerca del trabajo, la escuela y los servicios. Algunas de las principales estrategias de uso de la espacialidad en las ciudades compactas son:

- ✓ La planificación del espacio urbano, la que busca generar una estructura urbana que promueva la accesibilidad y la conectividad entre diferentes áreas de la ciudad. Lo anterior se logra mediante la creación de infraestructura simple mediante calles peatonales,

carriles exclusivos para bicicletas, transporte público eficiente y que los espacios verdes se encuentren conectados para su uso, accesibles para sus habitantes.

- ✓ La combinación de diferentes usos del suelo en un mismo sector promueve el acceso a cientos de servicios por parte de los habitantes, por lo que reduce la necesidad de desplazamientos más largos. Además, el uso mixto que se da a los espacios fomenta la creación de comunidades más inclusivas y diversificadas.

5.3. Política Nacional de Urbanismo

La planificación urbana en las ciudades de acuerdo a la información que referida a “Institucionalidad y Gobernanza”, la PNDU señala explícitamente que su objetivo central en esta materia es el de “obtener un sistema integrado y descentralizado de toma de decisiones en materia de desarrollo urbano y territorial, capaz de concretar los postulados de esta Política” (Política Nacional de Urbanismo 2014), la cual busca promover la accesibilidad y la movilidad sostenible para todos los habitantes, independientemente de su edad, género o capacidad. Además, señala que “dotar a las entidades descentralizadas a cargo de la planificación de mayores facultades de decisión respecto del conjunto de materias que inciden en el desarrollo urbano”, lo que en el caso de las comunas resulta aplicable con herramientas de carácter planificador que se encuentren vigentes. En la misma línea señala que “el principal mecanismo para que la integración se produzca será que todas las intervenciones sobre las ciudades y el territorio, tanto las públicas como las privadas, quedan sujetas a su concordancia con un nuevo sistema de Instrumentos de Planificación Territorial, consistente con esta Política y que se implementará gradualmente. En palabras simples, se trata de obtener una planificación Gobernada.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano señala que:

Los instrumentos de planificación que integren este sistema deben reunir una serie de características que se señalan a continuación:

a. Las materias propias de los Instrumentos de Planificación Territorial serán no solo las actuales sobre regulación de las construcciones y sus usos, sino que también las referidas a sistemas de transporte, sistemas naturales, redes viales, redes de servicios, silvicultura urbana, elementos del paisaje, gestión de recursos hídricos, manejo de residuos y utilización del subsuelo urbano. La planificación de los usos de suelo y las densidades se efectuará en conjunto con la planificación de los sistemas de transporte.

b. Estos instrumentos estarán asociados a programas de inversión pública y podrán incorporar esquemas de beneficios económicos, de tributos locales o de fijación de tarifas por la utilización de determinados bienes públicos, conforme señale la ley.

c. Los instrumentos podrán fijar restricciones o gravámenes a las propiedades con fines de bien común, estableciendo compensaciones o retribuciones en los casos en que tales cargas representen un perjuicio individual o sean expropiatorias. Tendrán la potestad de fijar los trazados del espacio público tanto al interior de las ciudades como en el medio rural, a través de declarar de utilidad pública con carácter permanente los terrenos necesarios y reservarlos para el desarrollo futuro.

d. Los instrumentos deben ser apropiados a las distintas realidades de los territorios y localidades del país, incluyendo aspectos propios de la ruralidad y situaciones intermedias suburbanas o semi rurales.

e. Los instrumentos identificarán materias de diferente carácter: informativo, indicativo e imperativo.

El carácter imperativo u obligatorio se aplicará respecto de las áreas urbanas, respecto de determinadas construcciones e instalaciones en el área rural, y respecto de zonas especiales o protegidas, conforme lo determinen las leyes específicas. Las áreas rurales estarán sujetas a disposiciones informativas o educativas, basadas en las distintas características de los territorios.

f. Los instrumentos podrán contemplar normas de desempeño u orientadas al cumplimiento de objetivos y no solo reglas prescriptivas. Podrán establecer regulaciones sobre zonas o áreas específicas, sobre requisitos a cumplir por los proyectos o sobre la combinación de ambos sistemas.

g. Los instrumentos deben reconocer distintos horizontes de tiempo, distinguiendo aspectos permanentes de otros más flexibles o circunstanciales. Acorde con ello, deben existir distintos procesos para sus modificaciones.

h. Los instrumentos deben tener capacidad de adaptación y ser oportunos. Debe establecerse como obligación de la autoridad cumplir plazos máximos de actualización, con medidas efectivas y sanciones en caso de incumplimiento.

i. Se deben establecer mecanismos de evaluación y control de los instrumentos respecto del cumplimiento de sus propios objetivos y de su coherencia con esta Política, sobre la base de indicadores predefinidos". (PNDU, 2014)

Lo anterior busca, por tanto, tener una planificación de las ciudades que sea capaz de plasmar medidas efectivas para realizar un ordenamiento territorial relevante y que impacte de manera efectiva a la comunidad.

La ciudad compacta, va estrechamente de la mano con una planificación urbana, con un ordenamiento territorial adecuado, debido que aproveche los procesos de compactación que le otorga el entorno actual, compactando los límites de una ciudad, aprovechando los espacios, siendo eficiente, amigable y sustentable en su uso, dotan a la ciudad y sus sectores más problemáticos, con mayor

congestión, la posibilidad de bajar la tensión que hay en sus distintos sectores y calles.

La relevancia que tiene en una ciudad compacta la liberación de espacio, pero, para un uso eficiente, debe tener la garantía de contar con una guía técnica que permita su aplicación, cuestión que en la práctica esta sancionada por norma.

En el caso de Puerto Montt, urge esta necesidad de compactación, ya que como hemos señalado no ha sido capaz de controlar su crecimiento explosivo, las actuales herramientas inutilizadas deben ser capaces de ser tomadas en cuenta para su utilización, caso contrario, tendremos que convivir con un caos que cada vez se hace más permanente durante los días de semana al interior de la ciudad.

6. Propuestas para Puerto Montt

1. La expansión hacia el mar con un mejor uso del borde costero constituye uno de los desafíos más relevantes para la ciudad, se aprecian mejoras en el borde costero con las inversiones del MOP, actualmente la costanera sufrió diversas intervenciones en el mejoramiento del borde costero, la cuál ha sido habilitada con diversos equipamientos tanto deportivos y recreativos para el uso de la población y los visitantes que llegan a la ciudad, aun así, es importante aprovechar la oportunidad que brinda esta inversión; y el uso de la isla Tenglo, como isla aledaña, pueden tener un papel relevante para el desarrollo urbano y turístico de la ciudad, pero también plantean desafíos en términos de planificación, gestión ambiental, puede ser un polo donde se proyecten su anexión mediante un puente basculante.
 - a. Además, se cree que existe la oportunidad de expandir la costanera hacia el mar, lo que puede permitir la creación de nuevos espacios públicos y áreas verdes para la ciudad, así como el desarrollo de infraestructuras turísticas como hoteles, restaurantes y centros de

entretenimiento, aprovechar la vista que otorga la costanera hacia las islas adyacentes y los volcanes. Sin embargo, es importante que esta expansión se realice de manera planificada y sostenible, para evitar impactos negativos en el medio ambiente y en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

- b. La expansión hacia el mar de la costanera de Puerto Montt y el uso de Tenglo como isla aledaña, pueden ofrecer oportunidades interesantes para el desarrollo urbano y turístico de la ciudad, pero es importante abordar los desafíos de planificación y gestión ambiental de manera cuidadosa y sostenible, teniendo en cuenta los impactos ambientales y sociales a largo plazo.
- c. Para terminar con la expansión de las 4 terrazas de Puerto Montt, se requerirá de un proceso de planificación y gestión urbana participativa, sostenible, que incluya a todas las partes interesadas, incluyendo a los residentes locales, las autoridades municipales y los grupos de interés comunitarios.
- d. A continuación, se presentan algunas posibles acciones que deben ser implementadas para abordar la expansión de las 4 terrazas en Puerto Montt:
 2. Se debe conducir para que exista una evaluación exhaustiva de los impactos ambientales y sociales de la expansión de las 4 terrazas en un futuro inmediato para otorgar mejores posibilidades de proyección a la comuna respecto del uso del suelo, incluyendo el impacto en la calidad del agua, del aire y la biodiversidad de la zona, compactando y generando zonas verdes.
 3. El municipio de Puerto Montt podría limitar la emisión de nuevos permisos de construcción para las 4 terrazas, y establecer requisitos más estrictos para la construcción y el uso del suelo, generando ordenanzas que permitan la construcción en general hasta una altura media no más allá de diez pisos.

4. Se podría establecer una zona de amortiguamiento alrededor de las 4 terrazas, con medidas para proteger la calidad del aire, del agua y la biodiversidad. (Humedales y lagunas en Valle Volcanes).
5. En el caso de la gran dispersión y el colapso de las calles que trae consigo, también genera una oportunidad para la comuna, a través del fortalecimiento del trabajo remoto en aquellas tareas que no son necesariamente indispensables para determinados sectores, se debe pensar esto con una mirada global como es señalado por Edgar Blanco, director del Centro para el Transporte y la Logística de MIT en Cambridge, quien cree que esta medida requiere un compromiso del sector privado. Además, esto puede ser un paso para que las empresas se preparen para una gestión empresarial global y a distancia, a través del fomento de inversión en tecnología y comunicaciones, con mirada de futuro.
 - a. El trabajo remoto desde casa fue una medida que se aplicó, por ejemplo, durante los Juegos Olímpicos de Atlanta, cuando se esperaba una gran afluencia de gente a una ciudad intermedia sin la capacidad para recibir tantos visitantes. “La medida funcionó bien mientras estuvo en marcha, pero apenas se levantó, se generó un caos importante señala Blanco”
 - b. Para el caso de Puerto Montt, se cree pertinente en este tipo de medidas con la idea de volver más expedita la ciudad, aunque antes será necesario contar con procesos de participación importantes de la comunidad.
6. Generar la instancia que permita una conexión intermodal en materia de transporte, lo cual se realizaría generando perímetros de exclusión hacia áreas céntricas y mediante la utilización de buses de locomoción colectiva eléctrica que cumplan el rol de acercamiento a los distintos centros laborales de los usuarios del sistema.

- a. Se cree indispensable la utilización del metro tren, considerando las vías ya existentes en el sector de la Paloma, su habilitación y punto intermodal de conexión, lo que reduciría el uso de los vehículos, es importante rescatar esta inversión realizada en el gobierno del presidente Lagos.
 - b. En este caso, apuntamos a ciertos óptimos que se deben considerar para el uso de sus habitantes y la variable económica que se vuelve un factor determinante, así como también el factor climático.
7. Se requiere de manera urgente la doble vía en el sector del Tepual, con la finalidad de mejorar el transporte y conectividad del sector, teniendo en consideración el aumento importante de la población, además de tener el segundo aeropuerto en importancia a nivel nacional, tanto en materia de traslado como en materia de carga, sigue teniendo un rol preponderante desde los años 60 en diversas materias.
 8. Se requiere dotar a Puerto Montt de una red de teleféricos o ascensores panorámicos desde la segunda a la tercera terraza, lo cual permitiría descongestionar el flujo vehicular del sector centro de la ciudad, ejemplo de aquello es Medellín, la cual mediante esta solución permitió la conexión de los sectores céntricos con la periferia.
 9. El Smart Cities Council dice que: “La ciudad inteligente utiliza la tecnología de la información y las comunicaciones -TIC- para mejorar su habitabilidad, viabilidad y sostenibilidad”.

6.1. Compactación de la ciudad

La ciudad de Puerto Montt es una comuna que hoy requiere urgente un proceso de compactación, debido a que su crecimiento ha sido bastante importante como hemos visto en líneas anteriores.

Pero ¿Cómo podemos compactar la ciudad?, ¿cuáles son las soluciones que podemos generar?; en estas líneas intentaremos acercarnos al modelo compacto que requiere la ciudad y de acuerdo a la opinión de nuestros informantes, para que aquello ocurra necesitamos lo siguiente:

- Se requiere revisar los planes de zonificación, permitiendo el uso mixto del suelo, de esta manera permite que los edificios residenciales, comerciales e industriales coexistan en la misma área, lo que aumenta la densidad y disminuye la necesidad del uso diario del automóvil u otros medios de transporte.
- Fomentar el uso del transporte público, limpio, eléctrico, así como una red de ascensores, teleféricos o metro cable a lo largo de la ciudad, los cuales pueden generar una oportunidad de convertirse en una manera efectiva de reducir el uso del automóvil y otorga la posibilidad de disminuir la congestión vehicular.

Se cree que debe existir una mejora sustantiva de la calidad y la accesibilidad del transporte público, el cual debe tener características intermodales, se deben implementar nuevas rutas, con horarios de exclusión para los vehículos particulares que se encuentren en el perímetro central, además de la implementación de sistemas más rápidos de transporte como trenes que unan distintos sectores de la ciudad; un sistema de metro cable, como ocurre en el caso de Medellín, Colombia, que mediante la puesta en marcha de esta iniciativa, logro la conexión del sector centro con los barrios y lugares más apartados de la ciudad, como hemos señalado en líneas anteriores, claramente aplicable en el caso de Puerto Montt, debido a que su crecimiento explosivo ha generado zonas periféricas con gran congestión vehicular y con un acceso inadecuado.

En el caso de Alerce, el tren rápido de conexión puede ser una opción que genere una oportunidad de conexión directa con la Paloma - Alerce, sector

inutilizado y con vías existentes; se puede generar un punto de interconexión vial, con buses de acercamiento, lo cual permite reducir el uso del automóvil que es la gran problemática que enfrentan las calles y sus habitantes, con financiamiento que pueden obtenerse en el Ministerio de Transportes por intermedio de los recursos que se entregan a las regiones en materia de las utilidades obtenidas por el Transantiago.

- Generar una estrategia de reurbanización, proceso mediante el cual se transforman las zonas urbanas en declive en áreas revitalizadas y más atractivas para vivir y trabajar. Esto se puede lograr mediante la renovación de edificios antiguos y la creación de nuevas viviendas, espacios públicos y comerciales en un solo punto, lo que revitaliza mayormente a los barrios, pero se debe considerar que la altura de estos espacios no supere los diez pisos con accesibilidad universal.
- La reutilización de espacios urbanos puede ser una alternativa para aumentar la densidad de población de una zona sin necesidad de expansión urbana; se pueden transformar antiguas fábricas, almacenes, sitios eriazos o edificios abandonados en apartamentos residenciales y comerciales, otorgándoles un nuevo uso, espacios que abundan en determinados puntos de las zonas residenciales y céntricas de la ciudad.
- Poner límites al crecimiento de la ciudad de Puerto Montt, ya que debido a su explosivo crecimiento en las últimas décadas; creció de manera desmesurada y sin orden, lo que hemos ya señalado en líneas anteriores.

Para el presente estudio es relevante como propuesta, generar límites a este crecimiento, para poder tener la oportunidad de ordenar una ciudad como Puerto Montt, si bien puede resultar complejo, se debe hacer presente la amplitud que tiene la ciudad, por lo que se cree pertinente la puesta en marcha de medidas que deben estar presentes en el plano regulador, para controlar el uso del suelo, lo que podría

permitir generar edificaciones verticales de manera adecuada al espacio existente, de esta forma se genera una instancia en la ciudad para frenar su expansión.

Para una expansión sin control, se debe además fortalecer la planificación urbana de la comuna, ya se ha señalado su importancia, incluso con políticas nacionales que se consideran oportunas de implementar, sobre todo que exista fiscalización en la materia. Toma mayor fuerza para poder ser implementada, el establecimiento de políticas y programas que promuevan el desarrollo de infraestructura en áreas ya consolidadas y de esta manera, desestimulamos el desarrollo en áreas no aptas para la urbanización.

- Además, se cree posible establecer incentivos fiscales para promover la construcción en áreas que se encuentran con alta densidad de población, lo que permitirá de manera efectiva desincentivar que más población se expanda hacia fuera de los límites comunales o sectores periféricos; en la actualidad esta expansión desbordada permite la toma de terrenos fiscales por parte de la población que se ha visto restringida en cuanto al acceso a la vivienda.

Junto a los incentivos fiscales se propone incrementar la densidad de construcción en áreas ya consolidadas, por lo que sería importante contar con un buen sistema de transporte público que permita el acceso a las zonas de mayor densidad, teniendo en consideración el caso de Medellín y lo planteado en líneas anteriores. (Clase MAGDEL Figueroa, O. Julio 22, 2023).

- Los desafíos que tiene la ciudad para con sus habitantes y visitantes, está orientado a la revalorización de zonas de interés turístico patrimoniales como es el barrio puerto desde el sector Angelmó donde hemos señalado la importancia de que cuente con estacionamientos subterráneos, con una mejora sustantiva en su infraestructura, no puede existir en la superficie tanta

cantidad de vehículos que impidan el proceso de otorgar un uso peatonal a sus calles y vecindarios como el Barrio Puerto.

La revalorización del eje presidente Ibáñez con su doble vía permite convertirlo en una fuente de conectividad en la parte alta de la 4 terraza, en donde su estructura lo permite, para lo que se considera necesario compactar, ya que todo ese sector cuenta con servicios con pocos metros de altura, bancos, servicios públicos, que se hacen presentes en esa zona de la ciudad.

El barrio modelo y sus asentamientos en el barrio Modelo, deben ser trabajados, hoy se ha convertido en un eje para los amantes de los vehículos nuevos, existen una serie de concesionarias de vehículos que se hacen presentes, al mismo tiempo, contrasta con la realidad y marginalidad que se aprecia en sus cerros como la calle Mac Iver, con innumerables sitios y tomas que sufren de las inclemencias del frío porteño, deuda que cuenta con décadas sin solución.

- Se debe ir generando el escenario para que Alerce, deje de ser satélite de la ciudad y emerja como una comuna, que tenga sus propias autoridades electas, ya que el gran porcentaje de la población que habita este sector de la ciudad tiene características propias que le permiten constituirse como un municipio que haga propias las demandas de los habitantes del sector.
- Se debe avanzar en un mercado metropolitano, donde Puerto Montt con las influencias aledañas que posee, permiten a la ciudad convertirse en el corredor de la alimentación saludable del territorio, principalmente por la buena conectividad terrestre, marítima y aérea que actualmente tiene, creemos que el potenciamiento del territorio en este aspecto económico, le otorga un gran potencial que le permite influir en los asentamientos aledaños.
- Para el desarrollo y planificación territorial adecuado en la comuna de Puerto Montt se busca fomentar la complementariedad de los ejes funcionales y que

de paso éstos aseguren una buena conectividad y accesibilidad en pos de una integración social.

Lo anterior, debe considerar nuevos elementos, los cuales deben conjugar una nueva política urbana, a través de la definición de ejes de relación y expansión, siendo el primero relacionado con la fijación de recorridos para vehículos particulares, locomoción colectiva, transporte y peatones; los ejes portuarios e industriales y su relación, abriendo la posibilidad de un espesor mayor convergiendo también una zona logística apoyada en el eje industrial, mientras que en la parte costanera, donde de deslumbra la posibilidad de trasladar las cargas del puerto de EmporMontt cuando toque enfrentarse al crecimiento y congestión creciente en el radio urbano de la ciudad. Sin embargo, este nuevo espesor tensionado por estos 2 ejes deberá lidiar con la extensión de la ciudad que ya ha comenzado a expandirse a través del borde costero tanto por Chinquihue como por Chamiza.

Otro eje identificado es el que tensiona el camino a Alerce y la Ruta 5 hacia Puerto Varas. Éste, sin embargo, revela el encuentro entre la expansión de la periferia conurbada, la futura proliferación de ocupación de baja densidad y el factor de velocidad de la ruta, el cual, siendo habitante del sector cada vez sufre del caos vial.

De este modo se sostiene enérgicamente la relevancia del presente informe y problemática abordada, apoyada en la trascendencia de generar visiones para con la comuna de Puerto Montt, valorando sus elementos constitutivos desde una visión interna y del Estado.

Uno de los últimos ejes en lo específico y no el menos importante, es el desarrollo de un nodo logístico donde converjan las cargas marítimas, aéreas y terrestres fuera del cono urbano de la ciudad de Puerto Montt, impactando positivamente en la congestión del transporte.

En el presente estudio, se busca que la ciudad pueda orientar su andar y sus herramientas, hacia una ciudad atractiva para su habitantes y visitantes, una ciudad en el que el proceso de recuperación del eje céntrico desde los colores hasta lo estructural permita fortalecer y generar un modelo de ciudad compacta, la ciudad de los 20 minutos, donde cada habitante que confluya hacia el centro de la terraza n°1, lo haga pensando en que toda actividad la podrá realizar en un área que permita su desplazamiento en tan solo 20 minutos, sin obstáculos de carácter arquitectónico, orientado al uso sostenible de la ciudad por parte de sus habitantes en los distintos sectores donde se encuentran, este modelo de ciudad donde existen conversiones en diversos ejes como es el caso de calle Antonio Varas, el cual por su historia podría ser utilizado exclusivamente en un eje de carácter peatonal hasta el sector de calle Chillán, buscando preservar las construcciones que han sido generadas en el periodo de mayor auge histórico-económico de la comuna.

Finalmente, es necesario pensar en Puerto Montt, como una ciudad compacta y limitada en su crecimiento, donde el desarrollo moderno proyectado al 2043 nos permita acceder a una ciudad donde este todo al alcance de sus habitantes, el enfoque urbano moderno lo requiere, que sea sostenible y amigable para los habitantes del territorio, considerando los enfoques del urbanista Sebastián Grey, Sergio Galilea, Carol Pateman, Roman Rznarick, entre otros.

7. Principales hallazgos y conclusiones del Estudio:

Se pueden establecer una serie de hallazgos y conclusiones del presente estudio, los que a continuación se detallan:

Primero, existe un problema de fondo que no es solamente el del transporte y la movilidad, sino de la lógica de la organización del trabajo en la ciudad, lo cual se establece como principio rector.

En el presente estudio se encontró frente a una ciudad que no ha utilizado sus herramientas de planificación considerando las variables anteriormente señaladas y descritas, reúne características metropolitanas, algo que resulta llamativo, pero la planificación en sus procesos es débil, lo que se evidencia con el caos territorial.

Segundo, lo anterior se argumenta mediante una serie de acontecimientos que ponen en evidencia estas características metropolitanas, como lo constituye el caso de la gran estructura universitaria que hoy se encuentra en la comuna, convirtiéndola en un gran punto de interés para diferentes casas de estudio, las cuales se hacen presente mediante una serie de facultades y carreras, o como se menciona durante el estudio, como el puente del canal de Chacao, el hospital base, el aeropuerto.

Tercero, Puerto Montt cuenta con un hospital de los más importantes a nivel país, concentrando incluso atenciones necesarias para el sur austral, siendo la capital regional la que absorbe esa demanda, cuenta como uno de los importantes equipamientos cuyas características metropolitanas lo convierten en un polo de crecimiento en su entorno.

Cuarto, Puerto Montt y sus características lo hacen también una ciudad cuya primera terraza sigue siendo el centro de operaciones de los bancos, en donde todo trámite de algún habitante de la comuna es dominado por el emplazamiento de la primera terraza, lo que realmente lleva a pensar en un Puerto Montt más vertiginoso, eficiente y efectivo para sus habitantes, por lo que se considera importante convertir a Puerto Montt en una ciudad cuyo desplazamiento se pueda realizar en tan sólo 20 minutos, una ciudad compacta en cuanto a su nueva mirada territorial, como modos de transporte más limpios y accesibles, con la incorporación además de movilidad eléctrica, con un teleférico de conexión entre terrazas; este tipo de ciudades constituyen un gran reto para los instrumentos de planificación.

Quinto: Los desafíos que tiene la ciudad para con sus habitantes y visitantes, está orientado a la revalorización de zonas de interés turístico patrimoniales, como es el barrio puerto desde el sector Angelmo, el barrio Lintz, la revalorización del eje presidente Ibáñez-Calle Varas, el barrio Modelo y sus asentamientos en el barrio Mac Iver, barrio que funda la primera terraza de la ciudad, lo que se aprecia en diversos archivos fotográficos de las distintas etapas de su desarrollo.

Sexto: Se debe ir generando el escenario donde Alerce, como satélite de la comuna, emerja como una comuna, que tenga sus propias autoridades electas, se cree que el gran porcentaje de la población de la comuna que habita este sector de la ciudad tiene características propias, que le permiten constituirse como un sector de la ciudad que debe contar con una estructura municipal presente en el territorio, con todas las facultades que la ley le confiere, de manera que sea el municipio de manera conjunta con sus habitantes, los que trabajen las demandas de los habitantes del sector, más la empresa privada de manera conjunta.

Séptimo: se debe avanzar en un mercado metropolitano, donde Puerto Montt con las influencias aledañas, permitan a la ciudad convertirse en el corredor de la alimentación saludable del territorio, creemos que el potenciamiento del territorio comunal permite influir en los asentamientos aledaños.

En el estudio, se busca en definitiva, que la ciudad pueda orientar su andar y sus herramientas, hacia una ciudad atractiva para su habitantes y visitantes, una ciudad en el que el proceso de recuperación del eje céntrico desde los colores hasta lo estructural, permita fortalecer y generar un modelo de ciudad compacta, donde cada habitante que confluya hacia el centro de la terraza n°1, lo haga pensando en que toda actividad la podrá realizar en un área que permita su desplazamiento en tan solo 20 minutos, sin obstáculos de carácter arquitectónico, orientado al uso sostenible de la ciudad por parte de sus habitantes en los distintos sectores donde

se encuentran, este modelo de ciudad donde existen conversiones en diversos ejes como es el caso de calle Antonio Varas, el cual por su historia podría ser utilizado exclusivamente como un eje de carácter peatonal hasta el sector de calle Chillán, buscando preservar las construcciones que han sido generadas en el periodo de mayor auge histórico-económico de la comuna.

Finalmente, es necesario pensar en Puerto Montt, en esta ciudad compacta de los 20 minutos, donde el desarrollo moderno proyectado al 2040 nos permita acceder a una ciudad donde este todo al alcance de sus habitantes, el enfoque urbano moderno lo requiere, sostenible y amigable para los habitantes del territorio, disponible para sus ciudadanos.

8. Referencias bibliográficas

Contreras, J. 2015 TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL DE PUERTO MONTT DEL INTERSTICIO HOSTIL AL ESCENARIO METROPOLITANO.

Consejo Nacional de Desarrollo Urbano- CNDU. (2018). PROPUESTAS PARA IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA.

Recuperado de: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/2.-PROPUESTAS-PARA-IMPLEMENTAR-UN-SISTEMA-DE-PLANIFICACION-URBANA-INTEGRADA-1.pdf>

ICR Consultores Ltda. (2015). Análisis de Puntos Congestionados en Comunas Región de Los Lagos. Recuperado de:

http://barcelonacomuns.pbworks.com/w/file/attach/64059073/2009_Urbanismo_neoliberal_brenner-peck-.pdf

Fuerza Aérea de Chile. (1960). Plan regulador de Puerto Montt. Recuperado de:

<https://www.memoriadelsigloxx.cl/601/w3-article-2420.html>

Gobierno regional de Los Lagos.2020. Puerto Montt- Puerto Varas. LA CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA METROPOLITANO INTERMEDIO Y SOSTENIBLE. Banco Interamericano de Desarrollo

L. Benévolo: Orígenes del urbanismo moderno. Un vol. 20 x 31, 208 págs., Ecleste Ediciones, Madrid, 1996. Recuperado de: <https://vlex.es/vid/benevolo-origenes->

[urbanismo-moderno-131759#:~:text=El%20nacimiento%20del%20urbanismo%20moderno,primera%20mitad%20del%20siglo%20XIX.](#)
<https://solucionesconstructivassv.com/,año>

Letelier, F. (2014), La ciudad intermedia, el desafío de formación de espacio público, político y urbano.

Letelier, L& Chioino, P. (2010). Los desafíos de la ciudad intermedia: entre el neoliberalismo y la Política.

https://www.researchgate.net/publication/315833965_Los_desafios_de_la_ciudad_intermedia_entre_el_neoliberalismo_y_la_politica

Matta, P, et al. 2010. Propositiones 37. Pensar la ciudad. Ediciones SUR. Santiago de Chile

Martinez, R. 2014. Propuesta de mejoramiento, enfocada a residuos sólidos domiciliarios inorgánicos, para el plan piloto de reciclaje implementado en los sectores de Valle Volcanes y Alto la Paloma de la ciudad de Puerto Montt. ESCUELA DE INGENIERÍA CIVIL INDUSTRIAL. UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE, PUERTO MONTT. CHILE.

Memoria Chilena-Biblioteca Nacional de Chile, 2023. Eje estratégico de las comunicaciones australes. Puerto Montt 1853-2002. Recuperado de:<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-783.html#presentacion>

MINVU, 2020. Anuario de Trafico Aereo. Junta de Aeronáutica Civil. Santiago

MINVU. 2012Hacia una Nueva Política Urbana para Chile| Antecedentes históricos.
Volumen 1

Montecino, S. 2011. Mito, sacrificio y políticas de la diferencia: el terremoto del 60 en el lago Budi. Revista Anales Séptima Serie, N°1, mayo. Recuperado de:
file:///C:/Users/f_mar/Downloads/publicadoranuc,+Journal+manager,+Sonia+Montecino.pdf

Municipalidad de Puerto Montt. 2023. Plan Regulador, Recuperado de:
<https://www.puertomontt.cl/municipalidad/plan-regulador/>

Muñoz, F. 2004. Estación de transferencia Puerto Montt. Universidad de Chile. Santiago

Sebastián Gray, <https://www.infraestructurapublica.cl/sebastian-gray-la-reinencion-la-ciudad-tras-la-pandemia-reclamar-espacio-publico-peaton-la-vida-barrio>

ONU-Hábitat- (2023). Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/ciudades-compactas-story>

Política Nacional de Urbanismo 2014.

Pladeco, 2016. Memoria Pladeco. Recuperado de: https://www.puertomontt.cl/wp-content/uploads/2022/10/Memoria_PLADECO_2016-1.pdf

Pollock J, 2015. Cuatro vías para lograr ciudades más compactas y sostenibles en México. División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cuatro-vias-para-ciudades-mas-compactas-y-sostenibles-en-mexico>.

<https://www.semana.com/nacion/desarrollo-urbano/articulo/seis-ideas-diferentes-para-movilidad/99851-3/> .

<https://www.semana.com/nacion/desarrollo-urbano/articulo>)

Rodríguez, M. (2020). [Qué es el "pensamiento catedral", una de las grandes lecciones de 2020 según el filósofo Roman Krznaric](https://www.bbc.com/mundo/noticias-55448362). Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-55448362>

Ruiz, D & Cárdenas, C. sf. ¿Qué es una política pública? Revista Jurídica. Universidad Latina de América. Recuperado de: https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8122BC01AACC9C6505257E3400731431/%24FILE/QU%C3%89_ES_UNA_POL%C3%8DTICA_P%C3%9ABLICA.pdf

Querales, S. 2013. Democracia, representación política y elitismo. Una aproximación sociológica a las ideas de Pete Bachrach Politeia, vol. 36, núm. 50, enero-juni, pp. 27-57. Universidad Central de Venezuela. Caracas, Venezuela

Vallejos, A. (2007). La educación en el modelo de participación democrática de Carole Pateman. Facultad de Filosofía t Humanidades. Universidad de Chile. Recuperado de: https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/110465/vallejos_a.pdf?sequence=

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE
PUERTO MONTT: **Análisis y críticas**



Verdugo, R. 2019. El uso “cultural” de la leña: factor de contaminación que mata en Chile. DiarioUChile. Recuperado de:
<https://radio.uchile.cl/2019/03/16/transporte-industria-y-calefaccion-causales-de-morir-contaminado-en-chile/>

9. ANEXOS

- Ejes principales:



Ilustración 14 Seccional presidente Ibáñez-Salvador Allende



Ilustración 15 Seccional Calle Egaña

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE
PUERTO MONTT: **Análisis y críticas**



Ilustración 16 Barrio Puerto



Ilustración 17 Seccional Calle Varas.

LOS ESFUERZOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA COMUNA DE
PUERTO MONTT: **Análisis y críticas**



Ilustración 18 Barrio Lintz



Ilustración 19 Sector Angelmó



Ilustración 20 Seccional 4 Terraza, La Paloma-Aeródromo



Ilustración 21 : Sector Alerce-La Vara



Ilustración 22 Viaducto de Conexión Inter terrazas.



Ilustración 23 Calle O'Higgins