



**INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

## **SUBURBANIZACIÓN EN EL SUBURBIO**

### **Homogeneización del paisaje urbano periférico de la ciudad de Puerto Varas en el período 2000-2014**

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio  
Ambiente

Daniela Paz Zaviezo Arriagada

Profesor guía: Luis Fuentes A.

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile

Esta tesis ha sido desarrollada en el marco del Proyecto de Investigación Anillos SOC1106 de  
CONICYT

26 de junio 2015

**SUBURBANIZACIÓN EN EL SUBURBIO**  
**Homogeneización del paisaje urbano periférico de la ciudad de**  
**Puerto Varas en el período 2000-2014**

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio  
Ambiente

Daniela Paz Zaviezo Arriagada

Profesor guía: Luis Fuentes A.

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile

Esta tesis ha sido desarrollada en el marco del Proyecto de Investigación Anillos SOC1106 de  
CONICYT

26 de junio de 2015

## **AGRADECIMIENTOS**

A Rodrigo, Mateo y Julián, por la paciencia, el apoyo incondicional y el infinito amor que me entregan.

A mis padres, Luis y Lolínca. Sin su ayuda, apoyo y amor, estos años de estudio no habrían sido posibles.

A mi hermano David, que sin saberlo inspiró esta tesis. Su ayuda ha sido fundamental para realizarla.

A mi profesor guía, Luis Fuentes, por la confianza y el apoyo para realizar este trabajo.

A mis compañeros de Magíster, por la buena onda, el cariño y el genuino y desinteresado compañerismo. Gracias querida Cotito por la amistad y el apoyo constante.

A los profesores, investigadores y funcionarios del IEUT por estar siempre dispuestos a ayudar con sus conocimientos y buena voluntad.

A Sergio Novoa, de Patagond Land por compartir sus conocimientos e información.

A Francisco Mardones de la Biblioteca del Congreso Nacional, y a Heike Höpfner y Pablo Moraga del Estudio de Arquitectura Puerto Varas, por su invaluable ayuda y generosidad.

A todos quienes en Puerto Montt y Puerto Varas colaboraron con el desarrollo de esta investigación.

## RESUMEN

A partir del crecimiento de la industria pesquera y acuícola, la región de Los Lagos ha logrado un desarrollo económico que ha modificado no solo su matriz económica, sino que también ha gatillado procesos sociales, urbanos y ambientales que han modificado el paisaje, tanto en las ciudades como en las zonas rurales de la región. Esta situación ha motivado la realización de numerosos estudios para comprender el impacto de este fenómeno en ciudades como Puerto Montt, Valdivia y diversas localidades en Chiloé sin que hasta la fecha se haya realizado un estudio de las consecuencias de este desarrollo en la ciudad de Puerto Varas.

La particularidad de esta comuna y ciudad es que se ha configurado como una especie de suburbanización de Puerto Montt para albergar a las familias de altos estratos económicos, pero además, ha logrado sacar ventaja del auge de la región a partir de una importante oferta de servicios terciarios y turísticos, que de acuerdo al Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) del año 2015, la ubican como la séptima comuna con la mejor calidad del país (y primera fuera de la Región Metropolitana), pero además como uno de principales destinos turísticos, tanto de la región de Los Lagos como de Chile.

Todo este auge ha significado la llegada de nuevos habitantes a la ciudad, que buscando una mejor calidad de vida, han propiciado la instalación de más y nuevos servicios en la ciudad. Esta situación ha sido aprovechada por la industria de la construcción y el mercado inmobiliario, que reconociendo los cambios demográficos en la ciudad, han desarrollado diferentes tipos de proyectos comerciales y habitacionales, principalmente en la zona periférica de Puerto Varas, lo que ha derivado en la expansión de la ciudad. Entre los años 1992 y 2012 la ciudad de Puerto Varas multiplicó por 2,5 su superficie y por 1,5 su población.

Sin embargo, este crecimiento se ha producido de manera reactiva, con una planificación urbana en manos de los vaivenes del mercado, tal como ocurre actualmente en la mayoría de las ciudades del mundo. Esto ha determinado que en una ciudad tradicional y pequeña, se instalen artefactos urbanos “globalizados” tales como viviendas en suburbios, centros comerciales, edificios de oficinas y marcas internacionales, que poco a poco han ido modificando el paisaje urbano, principalmente en la zona periférica de la ciudad – de manera de no afectar su imagen postal - pero que en vez de singularizar a la ciudad, la homogenizan con las grandes urbes y sus paisajes urbanos.

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ESTADO DEL ARTE: CAMBIOS URBANOS EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN</b> .....	<b>2</b>
2.1. LOS EFECTOS DE LA EXPANSIÓN URBANA EN EL PAISAJE PERIFÉRICO.....	4
2.2. HOMOGENEIZACIÓN Y URBANIZACIÓN DEL PAISAJE .....	9
2.3. EL FACTOR MIGRACIÓN POR AMENIDAD EN UNA CIUDAD TURÍSTICA.....	11
<b>3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b> .....	<b>15</b>
3.1. PROBLEMATIZACIÓN .....	15
3.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN .....	15
3.3. HIPÓTESIS .....	15
3.4. OBJETIVOS.....	16
<b>4. METODOLOGÍA</b> .....	<b>17</b>
4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	17
4.2. LEVANTAMIENTO Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.....	17
<b>5. CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN DE PUERTO VARAS 2000 -2014</b> .....	<b>20</b>
5.1. CONTEXTO ECONÓMICO Y PRODUCTIVO REGIONAL.....	20
5.2. SITUACIÓN COMUNAL.....	25
5.3. CASO DE ESTUDIO: LA CIUDAD DE PUERTO VARAS.....	28
5.4. TENDENCIAS DE CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE PUERTO VARAS.....	32
<b>6. FACTORES QUE EXPLICAN EL CRECIMIENTO DE PUERTO VARAS</b> .....	<b>51</b>
6.1. FACTORES ECONÓMICOS .....	51
6.2. FACTORES SOCIALES.....	56
6.3. FACTORES POLÍTICO - ADMINISTRATIVO.....	57
<b>7. MODIFICACIONES DEL PAISAJE URBANO DE PUERTO VARAS</b> .....	<b>60</b>
7.1. CAMBIOS EN LA IMAGEN URBANA.....	60
7.2. CAMBIOS MORFOLÓGICOS.....	80
<b>8. CONCLUSIONES</b> .....	<b>98</b>
<b>9. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>101</b>
<b>10. ANEXOS</b> .....	<b>105</b>

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Tipologías estructurales del crecimiento urbano según Manuel de Solá- Morales.....	8
Imagen 2: Mapa comuna de Puerto Varas.....	26
Imagen 3: Plan Regulador Puerto Varas actual.....	30
Imagen 4: Zona patrimonial de Puerto Varas.....	31
Imagen 5: Zona de la ciudad donde se ubica la población vulnerable para el año 2013.....	37
Imagen 6: Distribución socioeconómica de la población en la ciudad de Puerto Varas en el año 2012.	38
Imagen 7: Límites urbanos de Puerto Varas entre 1993 y 2003. ....	46
Imagen 8: Proyectos habitacionales construidos en Puerto Varas entre el año 2003 y noviembre de 2014 .....	47
Imagen 9: Comparación mancha urbana zona de Puerto Chico, 2003 - 2015. ....	49
Imagen 10: Comparación de la mancha urbana de Puerto Varas 2003 – 2014.....	50
Imagen 11: Crecimiento de la industria salmonera chilena 1990 - 2002.....	51
Imagen 12: Variación de la vista panorámica de Puerto Varas 1888 - 2014.....	61
Imagen 13: Proyectos inmobiliarios en la periferia de Puerto Varas.....	63
Imagen 14: Artefactos urbanos propios de la globalización en Puerto Varas.....	68
Imagen 15: Ubicación de los principales artefactos urbanos en la ciudad de Puerto Varas, 2014.....	70
Imagen 16: Cambios en la vista Parroquia del Sagrado Corazón - Mall Paseo Puerto Varas.....	79
Imagen 17: Variación del perímetro urbano de Puerto Varas 2003- 2014.....	81
Imagen 18: Trama viaria y parcelaciones en Puerto Varas a julio 2011.....	83
Imagen 19: Trama urbana "urbanización marginal" en Puerto Varas 2003 - 2014.....	84
Imagen 20: Hileras suburbanas en Puerto Varas en el año 2014.....	85
Imagen 21: Urbanizaciones tipo “Ciudad Jardín” en Puerto Varas en el año 2014. ....	86
Imagen 22: Cobertura vegetal en la periferia de Puerto Varas de acuerdo a Catastro de Bosque Nativo, Conaf 1999. ....	94
Imagen 23: Variación del NDVI 1975 - 2003.....	96
Imagen 24: Crecimiento del área urbana de Puerto Varas entre 1990 y 2014. ....	97

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Impactos asociados al crecimiento urbano periférico .....	6
Tabla 2: Tasa de crecimiento y participación del PIB, precios constante región de Los Lagos, 1996-2006 (millones de pesos) .....	20
Tabla 3: Inversión materializada según país de origen en la región de Los Lagos 1974 - 2012 - Ingresos Brutos (en miles de US\$ nominales) .....	23
Tabla 4: Participación sectorial de la IE en la región de Los Lagos 1974 - 2012 (en miles de US\$ nominales).....	24
Tabla 5: Usos de suelo y normas específicas PRC Puerto Varas, versión a enero de 2009.....	29
Tabla 6: Variación de número de habitantes de acuerdo a Censo 1982, 1992, 2002.....	33
Tabla 7: Variación de la población urbana y rural 1992 - 2012.....	34
Tabla 8: Migración de acuerdo censos 1992 y 2002 en la Región de Los Lagos y Comuna de Puerto Varas .....	35
Tabla 9: Variación número de viviendas de acuerdo a censos 1982, 1992, 2002.....	43
Tabla 10: Proyectos inmobiliarios desarrollados en Puerto Varas en el período de estudio.....	48
Tabla 11: Resumen indicadores de crecimiento y expansión de Puerto Varas 1982 - 2012.....	50
Tabla 12: Principales modificaciones al PRC con influencia en la imagen urbana de Puerto Varas.....	71
Tabla 13: Imágenes y descripción de la ciudad de Puerto Varas en sitios web de promoción turística. .	73
Tabla 14: Descripción de la ciudad de Puerto Varas en referencias turísticas 1982 - 2014.....	76
Tabla 15: Tipo de viviendas nuevas en Puerto Varas de acuerdo a su valor. ....	90

## SIGLAS

<b>CEHU:</b>	Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos
<b>CONAF:</b>	Corporación Nacional Forestal
<b>CORFO:</b>	Corporación de Fomento de la Producción
<b>ESRI:</b>	Empresa desarrolladora y comercializadora de software para Sistemas de Información Geográfica. Su producto más conocido es ArcGIS. Por su siglas en inglés para <i>Environmental Systems Research Institute</i> .
<b>ICVU:</b>	Índice de Calidad de Vida Urbana
<b>IED:</b>	Inversión Extranjera Directa
<b>INE:</b>	Instituto Nacional de Estadísticas
<b>ISA:</b>	Anemia Infecciosa del Salmón. Por sus siglas en inglés para <i>Infectious Salmon Anemia</i>
<b>MINVU:</b>	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
<b>NDVI:</b>	Índice de Vegetación de Diferencia Normalizada. Por sus siglas en inglés para <i>Normalized Difference Vegetation Index</i>
<b>NIMBY:</b>	“No en mi patio trasero” por sus siglas en inglés para “ <i>Not In My Back Yard</i> ”. Sigla utilizada para referirse a elementos urbanos necesarios pero indeseados.
<b>PIB:</b>	Producto Interno Bruto
<b>PLADECO:</b>	Plan de Desarrollo Comunal
<b>PRC:</b>	Plan Regulador Comunal
<b>PRDU:</b>	Plan Regional de Desarrollo Urbano
<b>SECPLA:</b>	Secretaría Comunal de Planificación
<b>SERNATUR:</b>	Servicio Nacional de Turismo
<b>SERVIU:</b>	Servicios de Vivienda y Urbanización
<b>USGS:</b>	Servicio Geológico de Estados Unidos. Por su siglas en inglés para <i>The United States Geological Survey</i> .

# 1. INTRODUCCIÓN

A partir del desarrollo de la industria pesquera y acuícola, la región de Los Lagos ha logrado un desarrollo económico que se ha visto favorecido por la entrada de nuevos capitales, tanto nacionales como extranjeros, y que han derivado en variaciones no solo en su matriz económica, sino que también han gatillado procesos sociales, urbanos y ambientales que han modificado el paisaje, tanto en las ciudades como en las zonas rurales de la región; situación que motivado la realización de numerosos estudios para comprender el impacto de este fenómeno en ciudades como Puerto Montt (Rovira, 2000), Valdivia y diversas localidades en Chiloé (Barton, 1997; Pozo, 2008; Avilés, 2013) sin que hasta la fecha se haya realizado un estudio de las consecuencias de este desarrollo en la ciudad de Puerto Varas. Con esta investigación se busca reconocer las transformaciones que el paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas ha experimentado en los últimos 15 años y en particular del impacto que ha significado para la ciudad la llegada de nuevos habitantes provenientes tanto de ciudades cercanas como de otras latitudes del país, así como los factores que han incido en ello.

En los últimos años, Puerto Varas se ha configurado como una especie de suburbanización de Puerto Montt para albergar a las familias de altos estratos económicos (Rovira, 2000), pero además, ha logrado sacar ventaja del auge de la región a partir de una importante oferta de servicios terciarios y turísticos, que la han potenciado como la séptima comuna con la mejor calidad del país (ICVU 2015), pero además como uno de los principales destinos turísticos, tanto de la región de Los Lagos como de Chile. Todo este auge ha significado el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios y comerciales, que si bien han modernizado Puerto Varas, también han producido importantes transformaciones en el paisaje de la ciudad que responden al fenómeno de la homogeneización y banalización del paisaje ya observado en otras ciudades (Muñoz, 2008).

La realización de esta tesis se justifica en la necesidad de demostrar que efectivamente el paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas ha sufrido transformaciones relevantes durante el período de estudio. Se busca demostrar que el crecimiento de la ciudad ha estado marcado por el desarrollo de proyectos urbanos que si bien no comprometen la imagen “de postal” de Puerto Varas y sus referencias turísticas (por el contrario), tienen un alto costo para aquellas zonas periféricas puesto que son estas áreas las que han debido absorber los impactos urbanos y ambientales que significa el crecimiento de una ciudad atractiva.

## 2. ESTADO DEL ARTE: CAMBIOS URBANOS EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN

La articulación global del capital, la liberalización económica nacional y la relocalización de las distintas fases productivas, han tenido un efecto directo en el desarrollo y organización de las ciudades, puesto que el surgimiento de células productivas (Borsdorf, 2003) o nodos productivos vinculados a la fragmentación de la producción ha derivado en que las ciudades busquen aumentar su competitividad y las posibilidades de inversión. Esta búsqueda ha significado que las ciudades hayan sufrido “una metamorfosis que, bajo el impacto de ciertas tendencias que pueden considerarse como congénitas a esta fase de modernización capitalista, modificaron cualitativamente su organización, funcionamiento, morfología y apariencia” (De Mattos, 2010: p.88).

La mayoría de los estudios respecto del impacto de la globalización y el establecimiento de un modelo económico neoliberal en las ciudades, se han realizado usando como referencias grandes metrópolis o a aquellas ciudades que han servido para la territorialización de una nueva arquitectura productiva estructurada en base a empresas configuradas en red. Sin embargo, hay todo un grupo de ciudades, las denominadas “ciudades intermedias y pequeñas”, que también han visto cómo los nuevos mecanismos productivos y las redes globales de comercialización y producción han impactado en su desarrollo. Como lo señala Horacio Capel:

“En las ciudades pequeñas también se ha producido esa lenta, tardía y contradictoria difusión de los rasgos esenciales de la modernización. Sin duda, los cambios a escala mundial fueron los más decisivos y llegaron primeramente a las grandes ciudades. Pero también se produjeron en las pequeñas, por la dinámica propia y como reflejo de los que se producían de forma general. Fueron cambios en las estructuras económicas, en la población, en las relaciones sociales, en los sistemas de comunicaciones y de tratamiento de la información” (Capel, 2009: p.9).

Los cambios en las ciudades a los cuales el autor se refiere han sido claramente sintetizados por Oriol Nel.lo, en su artículo “Paisaje, Plan y Política” del año 2009:

- Creciente dispersión de la urbanización: que conlleva una ocupación acelerada del suelo, fruto del acelerado ritmo de construcción, sobre todo de viviendas, y por ende una disminución de la densidad de la población en las zonas urbanas.
- Especialización funcional de los lugares: con la paulatina separación de usos –residencia, comercio, industria, ocio- que priva a las ciudades de vida urbana y banaliza espacios y paisajes.

- Segregación social: con la separación de los grupos sociales sobre el espacio, en función de su capacidad de licitar en el mercado del suelo y la vivienda (Nello, 2009).

Sin duda que muchos de estos cambios son posibles de observar en ciudades, que hasta hace algunas décadas presentaban un perfil de desarrollo más bien local, orientado a la producción de bienes y servicios que permitieran la subsistencia de sus propios residentes, pero tal como lo señala Carlos de Mattos, las modificaciones urbanas producto de la globalización, son una tendencia que “está marcando su presencia en todas las ciudades que se han involucrado estructuralmente en la nueva dinámica económica global, aun cuando pueden asumir modalidades y alcances específicos en cada ciudad” (de Mattos, 2010).

Estas transformaciones se han retroalimentado con cambios en las preferencias de sus habitantes, quienes por un lado tienen acceso a mejores ingresos y por otro, han optado por viviendas unifamiliares conformando una creciente demanda de complejos habitacionales que encontramos en las zonas periurbanas de distintas ciudades (de Mattos, 2010). De esta forma, las industrias y una parte de las residencias se han desplazado hacia la periferia en busca de espacio y huyendo de la congestión de las áreas centrales; proceso ligado a la dinámica de crecimiento de cada ciudad, así como a la disponibilidad y características de los medios de transporte (Monclús, 1998). El fenómeno de la suburbanización cobró especial interés a partir de la segunda mitad del siglo XX, con el proceso de expansión urbana y surgimiento progresivo de los suburbios; en los cuales se trataba de establecer los límites de dicha periferia. Autores como Dematteis, Invodina, Fernández Durán, Monclús, entre otros, han señalado, desde distintas miradas, que la suburbanización genera una nueva ciudad, la llamada “ciudad difusa” o “Ciudad estallada” o “*urban sprawl*” o “rururbanización” o “periurbanización” o “ciudad postfordista” (Monclús, 1998) (Fernández R. , 2011), caracterizada además, por generar una nueva relación de los habitantes con la ciudad y provocar un alto impacto territorial (Fernández R. , 2011) (Indovina, 2004). En este sentido, Dematteis señala que la degradación de los territorios rurales es “evidente con la excesiva densificación, que al reducir progresivamente los espacios abiertos, lleva a la eliminación del paisaje rural originario” (Dematteis, 1998).

Para que la expansión de las ciudades y la llegada de nuevos habitantes sea posible, no solo se deben dar las condiciones económicas, sino que también debe haber una intención desde los administradores territoriales que favorezca la llegada de nuevos capitales inmobiliarios. De esta forma, los organismos públicos crean las condiciones para facilitar la oferta de viviendas y de una serie de servicios, de manera de fomentar el desarrollo de la ciudad, potenciando el turismo y la llegada de nuevos habitantes. En este

sentido, Roberto L. Correa señala que en el caso específico del crecimiento periférico, el rol del Estado favorece a las periferias “apacibles”, especialmente a nivel de municipio, puesto que en detrimento de la “periferia interior o pobre”, se pavimentan calles, implementan sistemas de iluminación, gas, alcantarillado, nuevas vías, etc. (Correa, 1986). Sin embargo, Jordi Borja es enfático al declarar que si bien la urbanización se expresa en el ámbito local, el marco político y económico en el cual se sustentan los gobiernos locales es estatal y global; y agrega que:

“Las políticas hipercompetitivas y las formas de gestión local destinadas a obtener recursos han abierto brechas por las cuales se ha desarrollado la corrupción y la urbanización insostenible y desintegradora.(...)La urbanización no es intrínsecamente perversa, sí que lo es la forma que toma cuando la orienta el capitalismo especulativo y depredador, la complicidad política de los gobiernos, la sumisión ciega al todo mercado y la nocividad de la apropiación privada de las plusvalías urbanas” (Borja, 2011: p.85-86).

Si bien existen factores globales que explican la evolución reciente de las ciudades intermedias latinoamericanas en un contexto de creciente globalización económica, también es posible encontrar factores locales y regionales que les otorgan rasgos particulares a los procesos de desarrollo urbano. Para el caso de las ciudades de Chile, los factores ligados a las políticas que ha seguido el Estado en materia de colonización e industrialización, incidieron en forma importante en el proceso de ocupación y urbanización del territorio (Arenas & Bustos, 1996; Arias, 2003). En los últimos años, y vinculados a los procesos de apertura de mercados y globalización de la economía, los factores que han determinado la evolución de las ciudades chilenas están relacionados a la situación socioeconómica de la población, que incluye procesos demográficos, status social, nivel educacional e ingresos, stocks de viviendas y políticas de uso del suelo, con especial atención en la regulación de zonas urbana, movimientos intraurbanos de grupos sociales y la continuidad de las migraciones desde el campo hacia la ciudad (Azócar, Sanhueza, & Henríquez, 2003).

## **2.1. Los efectos de la expansión urbana en el paisaje periférico**

Tal como lo señala Horacio Capel, “la expansión de las áreas metropolitanas hacia el exterior de las ciudades existentes se realiza sobre un territorio que muchas veces se percibe como el lugar de la indeterminación y de la libertad. (...) Espacios agrarios que se han construido a lo largo de siglos o milenios, que son frágiles y que representan un patrimonio ecológico, económico, cultural y paisajístico” (Capel, 2003: p. 224). El paisaje se ha entendido como una imagen o interpretación que tiene un observador de un territorio. Esta imagen, que puede ser grupal (si es que es compartida) o personal, es siempre “cultural y por lo tanto histórica” (Naselli, 1992: p.15) y por ende es uno de los

factores relevantes en el proceso de formación, consolidación y mantención de identidades territoriales (Nogué, 2007). Se espera entonces, que si se trata de un rasgo distintivo en el territorio, el paisaje debería permanecer permanente en el tiempo. Sin embargo, a partir de la era industrial, el impacto del desarrollo económico ha producido alteraciones profundas en los diversos paisajes terrestres, por lo tanto, y tal como lo reconoce Oriol Nel.lo “...en el transcurso de una vida, podemos ver transformarse de manera radical varias veces un mismo lugar; así, a lo largo de nuestra experiencia vital, un lugar deviene en diversos paisajes” (Nel.lo, 2009).

Pablo Arias sostiene que el estudio del paisaje ha variado a través de los años, con la integración de diversas disciplinas científicas (ecología, climatología, geografía, edafología, geología, etc.) que permiten dar cuenta de las relaciones que se producen en la corteza terrestre en un período de tiempo; lo que ha permitido una mejor comprensión de los espacios naturales “a partir de su compleja estructura interna como desde las componentes morfológicas que lo singularizan o tipifican” (Arias, 2003). Sin embargo, el autor agrega que:

“En relación con los paisajes urbano y especialmente en lo que se refiere a la ciudad convencional, es evidente que los estudios de análisis y valoración científica del paisaje no pueden ser utilizados, o cuando menos su aplicación plantearía problemas imprevisibles, dado que los elementos básicos que construyen el paisaje de la ciudad quedan referidos a estructuras, tejidos, y funciones que nada tienen que ver con los que fundamentan los paisajes naturales.(...)Las áreas centrales de la ciudad, sus suburbios y sus periferias, se expresan como unidades paisajísticas con valores y patologías en muchos aspectos propios y diferenciados. Pero en el fondo son problemas de la ciudad y en esa dimensión hay que entenderlos y superarlos” (Arias, 2003; p. 135; p. 205).

La periferia urbana ha sido usualmente considerada como aquella área de la ciudad que en términos de localización se sitúa en los alrededores del espacio urbano. Se trata de una faja que incluye áreas que se encuentran urbanizadas en los límites del espacio urbano continuo (suburbios), o bien de un área en donde la urbanización es incipiente, coexistiendo con áreas agrícolas (periferia rural –urbana) (Correa, 1986). Sin embargo, es importante comprender que las zonas periféricas no deben ser entendidas como zonas aisladas de la ciudad, sino que por el contrario, corresponden a una parte integrante de la ciudad que permite comprenderla en su conjunto y entender las propuestas para su transformación. En este sentido y en palabras de Pablo Arias “se puede establecer que el paisaje de lo periférico es el testimonio de los cambios que en el territorio ha introducido la nueva sociedad desarrollada” (Arias, 2003; p. 71).

En torno a las ciudades es posible encontrar sectores periféricos muy distintos entre sí. Tal como lo señala Correa, existe la “periferia interior” que corresponde a aquella que no presenta las amenidades que podrían ser atractivas en el entorno rural (mar, lago, montañas, áreas verdes, etc.) y en las cuales se instalan, muchas veces no por voluntad propia, los sectores más pobres y segregados de las sociedad; alejados (expulsados) de la ciudad y sus servicios (Correa, 1986). En contrapunto, en la zona de las amenidades se genera la “periferia apacible”, como consecuencia de la posibilidad efectiva de ampliar el espacio residencial para las elites de la clase alta o media. Autores como Sinclair (1967), Pryor (1968), y Clawson (1970) sostienen que la tierra agrícola de la periferia urbana, sobre todo de las grandes ciudades, presentan un precio que no es función de su fertilidad o de su proximidad al mercado consumidor, sino más bien de la expectativa de demanda para fines de urbanización (Correa, 1986).

“De hecho, los crecimientos urbanos, ya sean sólo en incremento poblacional, o bien de renta y actividad económica, significan exigencias en demandas de suelo que en muchos casos han de satisfacerse en áreas periféricas.(...)Hoy nuestras estructuras periféricas son el resultado de sucesivas intervenciones que se han ido acomodando en los entornos de la ciudad” (Arias, 2003: p.20 - 21).

Dada esta condición de crecimiento periférico, es posible sostener que son los paisajes de estas zonas, los que mayor impacto sufren producto de esta urbanización, dado que es el espacio en donde se instalan los nuevos elementos de la ciudad, pero además, es la zona que tradicionalmente ha sido la proveedora de los recursos materiales y energéticos que absorbe la ciudad, y a la vez, el punto en donde se depositan la mayoría de los residuos. De forma general, los impactos ambientales, económicos y sociales, asociados al crecimiento periférico se presentan a continuación en la Tabla 1.

**Tabla 1: Impactos asociados al crecimiento urbano periférico**

Impactos ambientales	Impactos económicos	Impactos sociales
Aumento en la contaminación atmosférica y acústica.	Pérdida de terrenos agrícolas valiosos.	Aumento de la segregación en el conjunto de la ciudad.
Pérdida de suelo, asociado al cambio de uso.	Extracción de recursos hídricos superficiales sin respetar caudales ecológicos mínimos	Dependencia del automóvil, como forma básica de transporte.
Extracción de recursos acuíferos subterráneos por encima de la renovación anual media.	Depreciación de zonas urbanas o periféricas como resultado de la implantación de NIMBYs.	Necesidad de construir equipamientos: centros comerciales, nuevas escuelas, hospitales, consultorios, etc. Paralelamente, al disminuir la población en las áreas centrales, los equipamientos existentes en ellas van quedando obsoletos y cada vez hay menos recursos

Impactos ambientales	Impactos económicos	Impactos sociales
		para mantenerlos.
Degradación del suelo por abandono de actividad agrícola.	Revalorización del suelo para urbanización.	Desaparición de los lugares de encuentro casual.
	Atracción de usos o actividades al entorno más próximo.	
	Aumento de accesibilidad	

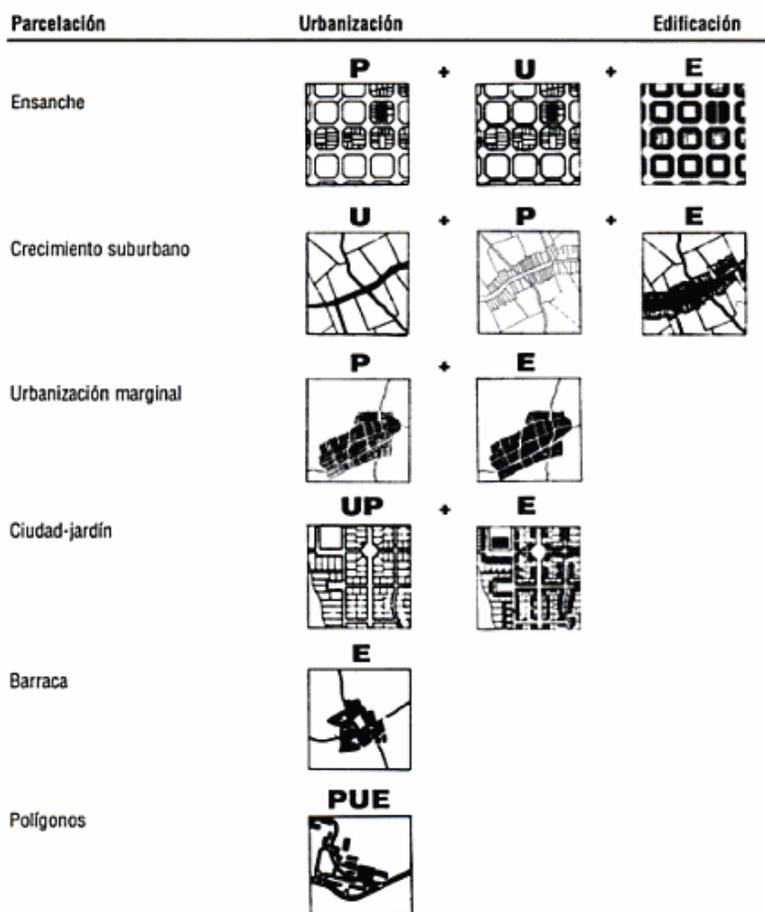
Fuente: Elaboración propia a partir de (Arias, 2003) (Ducci, 1998).

Las formas en cómo crece una ciudad y de cómo debería planificarse la expansión de la ciudad es un debate desde comienzos del siglo XX, sin embargo, pese a que han existido una serie de propuestas alternativas, “la mayor parte de las tipologías morfológicas que se están utilizando en la expansión metropolitana proceden de atrás, y suponen, en efecto, muy escasa innovación” (Capel, 2003:p226). En este sentido, en 1971, Manuel de Solá – Morales propuso las tipologías estructurales del crecimiento urbano, a través de la combinación de 3 elementos:

- **Parcelación (P)**, entendida como transformación de suelo rústico en urbano, como atribución de uso urbano al suelo.
- **Urbanización (U)**, operación de construcción de elementos físicos colectivos de la ciudad.
- **Edificación (E)**, construcción de la edificación.

El resultado de estas combinaciones entrega los 6 tipos distintos de tipologías, que se presentan en la Imagen 1.

Imagen 1: Tipologías estructurales del crecimiento urbano según Manuel de Solá- Morales.



Fuente: Manuel de Solá-Morales. *Las formas de crecimiento urbano* (p. 19).

A partir de estos elementos, y analizando los estudios de distintos planos metropolitanos, Horacio Capel sostiene que las morfologías tradicionales se mantienen en donde predominan las tramas ortogonales, las manzanas cerradas, el diseño de barrios de ciudad jardín, así como la tradición de la vivienda unifamiliar (Capel, 2003).

## 2.2. Homogeneización y Urbanización del Paisaje

Como ya se ha señalado, la articulación global del capital, la liberalización económica nacional y la relocalización de las distintas fases productivas, han tenido un efecto directo en el desarrollo y organización de las ciudades y por ende en su paisaje. La proliferación de una serie de artefactos urbanos ha tenido una “incidencia fundamental en la estructuración metropolitana y en la configuración de la morfología emergente” (de Mattos, 2001) ya que han venido a modificar el paisaje urbano de la ciudad llevándolo incluso a un cierto grado de homogeneización, dado principalmente por la presencia de inversiones inmobiliarias relacionadas con capitales extranjeros que tienden a la construcción estandarizada de sus proyectos, a la creciente presencia de empresas transnacionales que construyen sus edificios de manera similar, independiente de donde se ubiquen y a la presencia de una serie de tiendas comerciales y servicios que generan espacios y publicidad similares en distintas ciudades (ropa, bancos, bombas de bencina, etc.). Este fenómeno, Saskia Sassen lo explica como una “convergencia estructural” (Sassen, 2007), que da cuenta de patrones claves evidentes en ciudades pequeñas y grandes que justamente tienden a la homogeneización del medio ambiente construido, aun cuando los sectores de servicios ofrecidos sean diferentes y alimenten a sectores económicos distintos. La autora confirma esta tendencia al señalar que “la urbanización contemporánea se caracteriza por una homogeneización del paisaje urbano, alimentada por el hecho de que las ciudades están pasando a ser economías de servicios avanzados; desde el fuerte crecimiento de los servicios profesionales hasta el turismo global y el redescubrimiento del sector cultural” (Sassen, 2008).

De la misma forma, Carlos de Mattos, reconoce que la dinámica de la globalización produce modificaciones cualitativas en la organización, funcionamiento, morfología y apariencia de las ciudades, que determinan “un nuevo patrón de urbanización o forma urbana, que se ha ido imponiendo, más allá de la especificidad y/o identidad de cada una de estas aglomeraciones” (de Mattos, 2010: p.89). Sin embargo, sostiene que la transformación o “mutación de estado” de las ciudades no es contradictoria con la persistencia de aquellas señas de identidad que hacen de cada ciudad una conformación y, sobre todo, una experiencia única e irrepetible (de Mattos, 2010).

Por su parte, Francesc Muñoz ha ido más allá y ha acuñado el término “Urbanización”, para expresar que la urbanización extensiva ha derivado en la relativa homogeneización de los paisajes y su pérdida de singularidad puesto que en distintas ciudades, en distintos países e incluso continentes, es posible encontrar formatos espaciales que fácilmente se han reproducido:

“Durante las últimas décadas, las ciudades se han ido orientando de forma muy clara hacia el consumo y las actividades relacionadas con el ocio, la cultura o el turismo global,

mientras que las periferias han sido carne de las dispersión de poblaciones, actividades y residencias. Si nos fijamos en el paisaje urbano, vemos cómo ciudades distintas- con historias y cultura diversas, población y extensión nada comparables, y localizadas en lugares muy diferentes del planeta-, experimentan transformaciones muy similares y acaban produciendo un tipo de paisaje estandarizado y común” (Muñoz, 2013, p. 11).

El autor sostiene que la urbanización se constituye como un proceso de simplificación urbana, de pérdida de la diversidad y de la complejidad que puede y debe contener la ciudad y plantea que el desafío tienen que ver con la gestión de las diferencias entre las ciudades, puesto que siempre se encuentran singularidades entre ellas (Muñoz, 2013).

Uno de los fenómenos o artefactos urbanos responsables de la homogenización del paisaje urbano es el surgimiento de suburbios y condominios cerrados en las zonas periféricas de las ciudades. Se trata de una tendencia observada en las grandes metrópolis que favorece la falta de acceso a espacios públicos y la fragmentación de las ciudades en unidades menores casi autónomas y alejadas de la trama urbana (Vidal-Koppmann, 2005).

El suburbio como principal modelo de crecimiento, se configuró en Estados Unidos a mediados del siglo XIX, como una alternativa que representaba un ideal de vida, ofreciendo seguridad, un ambiente limpio, segregado y cercano a la naturaleza. Esta nueva forma de urbanización respondió más bien a una decisión política y económica de incrementar y privilegiar el aspecto comercial del desarrollo suburbano residencial, por sobre el compromiso del sector público, con medidas que influenciaron de manera fundamental en la materialización del crecimiento del paisaje suburbano mediante grandes urbanizaciones netamente habitacionales. A partir de ese momento, el desarrollo de los suburbios se convirtió no solamente en una actividad comercial, sino que en una de las principales industrias de EE.UU., críticamente ligada a la recuperación de la posdepresión y estrechamente relacionada a la industria automotriz (Mawromatis, 2002).

Si la ciudad, tal como lo plantea Richard Sennett es “un lugar en el que el individuo aprende a convivir con el desconocido, y entra en contacto con experiencias e intereses de formas de vida poco familiares” (Sennett, 2003), entonces, la urbanización mediante la creación de condominios cerrados y suburbios vendría siendo más bien la representación territorial y arquitectónica de un ideario completamente desvinculado de la ciudad. En ese sentido, y circunscribiendo el surgimiento de los suburbios en el ámbito de la urbanización banal del territorio o urbanización, Muñoz señala que “se multiplican los barrios residenciales de casas en hilera, extendiéndose de forma clónica en las afueras de los centros

urbanos, hacia los cuatro puntos cardinales. A veces, pareciera incluso que fragmentos de unas ciudades son literalmente clonados en otras” (Muñoz, 2013: p. 12).

Por su parte, Joan Nogué señala que la dispersión del espacio construido, la urbanización diseminada, el crecimiento urbanístico desvinculado de los asentamientos urbanos tradicionales, entre otros, han provocado “una radical transformación paisajística que ha cuestionado en profundidad la identidad de muchos lugares; proceso agravado por una cierta homogeneización y banalización urbanística y arquitectónica, sobre todo en los espacios suburbanos periféricos” (Nogué, 2007).

Tal como en Estados Unidos, los proyectos inmobiliarios de este tipo en Chile se han materializado gracias a la reestructuración económica neoliberal que permitió a partir de la década de los años 70 una desregularización y flexibilización de los instrumentos de planificación urbana en favor del sector privado. Para explicar este fenómeno, especialmente el surgimiento de condominios cerrados en la localidad de Chicureo, en la Región Metropolitana, Rodrigo Hidalgo (2004) destaca que los ejes que explican el surgimiento de estos proyectos son: 1) la creciente criminalidad y seguridad asociada; 2) la imposición de un producto inmobiliario por parte del mercado de la vivienda; 3) la búsqueda de distinción por parte de los grupos que acceden a los espacios residenciales cerrados; y 4) la flexibilidad de los instrumentos de planificación territorial (Hidalgo, 2004). A estos cuatro factores, podría sumarse lo identificado por Francesc Muñoz, respecto de la gobernanza: “Dos elementos comunes han caracterizado a este tipo de actuaciones (neoliberalismo económico en el mercado inmobiliario), la simplificación de los objetivos de la planificación y, auspiciada por ésta, la *festivalización* de las políticas urbanas” (Muñoz, 2013: p. 52).

### **2.3. El factor migración por amenidad en una ciudad turística**

El surgimiento del modelo de “ciudad difusa” en distintas ciudades consideradas como destinos turísticos ha estado determinado por diversos factores, siendo uno de ellos la denominada “migración por amenidad”, definida por Moss (2006) como el “traslado permanente o temporal de personas a ciertos lugares, debido a la percepción de mejora en la calidad ambiental y diferenciación cultural del lugar de destino” (Moss, 2006). A esta definición se suma la propuesta por González *et. al.*, que la explican como “la migración de personas desde las grandes metrópolis a ciudades pequeñas o pueblos en el interior, sobre todo de montaña, cuya calidad ambiental y cultura es percibida como superior a la de sus antiguos lugares de residencia” (González, Nakayama, Marioni, & Otero, 2009). Los mismos autores indican que estos destinos poseen una combinación de características que los definen como bellos paisajísticamente, cosmopolitas, exóticos y agregan que “las migraciones de amenidad pueden considerarse en muchos casos como una sombra del desarrollo turístico, ya que el tipo de movi-  
lidades

que causan podría interpretarse como regresivas en términos de desarrollo local”. A estas definiciones se suma lo rescatado por Perlik (2006), quien agrega que la experiencia de la migración por amenidad está fuertemente conectada con las clases medias y altas, por lo tanto depende de un cierto nivel o estándar de vida (Hidalgo, Borsdorf, & Plaza, 2009).

La migración por amenidad ha sido estudiada para distintos países (Estados Unidos, Canadá, Costa Rica, Argentina, Noruega, Suecia, Filipinas, Australia y Nueva Zelanda, Argentina), con especial interés en los destinos turísticos de montaña. Uno de estos estudios es el realizado por Stefanick *et al* para 5 destinos de montaña en la zona oeste de Canadá, quienes concluyen que existen 5 factores que explican el crecimiento sin precedentes de este tipo de ciudades:

1. Cambios en las motivaciones de estilo de vida.
2. Aumento y concentración de riqueza, e inversión centrada en la propiedad de segundas residencias.
3. Mejora en los negocios y tecnologías de comunicación.
4. Mayor acceso de transporte de mercado.
5. Mayor conciencia de las amenidades de alta de calidad (Stefanick, González, & Sánchez, 2012).

Dichos autores concluyen que quienes migran por amenidad no lo hacen para abandonar la vida urbana sino que sólo para evitar sus peores características, generándose así un “efecto espejo” (González, Nakayama, Marioni, & Otero, 2009), que corresponde a la búsqueda de los migrantes de reproducir su anterior vida urbana pero ahora en un destino de montaña, que en materia de vivienda se traduce en un nuevo modelo de ciudad difusa “que va dando lugar a nuevas formas urbanas”.

A esto se agrega que los nuevos migrantes suelen ser más ricos que los antiguos residentes locales y por ende esperan un alto nivel de servicios que en muchos casos la ciudad no está en condiciones de ofrecer, lo que provoca tensiones entre todos quienes viven en la ciudad en sus visiones respecto de la política pública, la identidad colectiva, entre otros. Tal como lo indican Hidalgo *et al* (2014), las últimas investigaciones han advertido la existencia de dos miradas respecto al fenómeno de migración por amenidad: a) la perspectiva de los actores locales y regionales del sector público que ponen en relieve los beneficios del desarrollo turístico con la llegada de nuevos habitantes a estas zonas y; b) la postura que resalta los problemas sociales y ambientales asociados a este tipo de procesos (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014). Los autores agregan que “en el proceso de obtener sus necesarias características cosmopolitas, los destinos de montaña se reinventan constantemente, modificando rasgos materiales, culturales y sociales”.

Para el caso de Chile, los estudios hasta ahora realizados se han concentrado en las zonas periféricas de Santiago (Curacaví, Olmué, San José de Maipo, Valparaíso) y en destinos turísticos por excelencia ubicados en la denominada “nor-patagonia chilena”<sup>1</sup> (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014).

En su estudio para el caso de Santiago y Valparaíso, Hidalgo *et al*, han identificado que el proceso de migración por amenidad se ha venido desarrollando en el país durante los últimos 20 años y que corresponde a la continuación lógica de un proceso de apertura económica y de segregación social (Hidalgo, Borsdorf, & Plaza, 2009). En su estudio para la migración por amenidad en la zona lacustre de la región de La Araucanía, Hidalgo y Zunino (2012), señalan que las comunas fronterizas de las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos muestran un aumento del parque residencial en el período 1992 – 2011, siendo aquellas que contienen grandes lagos las que presentaron mayor crecimiento (Hidalgo & Zunino, 2012). Los autores agregan que quienes cambian su residencia hacia Pucón, Villarrica y otras ciudades con similares condiciones, como Puerto Varas, Ensenada o Puerto Octay, llevan una “carga sistémica consumista”, pero comienzan a ejercer con sus modos de vida alternativos nichos de innovación social y cultural. Agregan que la localización de los emprendimientos inmobiliarios en estas localidades se explica por un factor de amenidad de primer orden que permite convivir en una proximidad con un particular paisaje (lagos, volcanes, montañas y bosques) que pocos lugares en el mundo poseen, pero que sin embargo, se transforman en un factor diferenciador que determina la conformación del mismo patrón de segregación de las grandes ciudades, en donde las viviendas sociales y aquellas dirigidas a los estratos de menores ingresos se ubican en zonas en donde no es posible acceder fácilmente a las bondades del paisaje en cuestión.

“Las formas físicas de ocupación del espacio, reproducen lo que ocurre en la periferia de la grandes ciudades chilenas, es decir una expansión urbana desregulada y dispersa que afecta la sustentabilidad de los espacios naturales donde ella se inserta, cuya utilización debe ser regulada teniendo presente que cualquier intervención no normada tendrá efectos sobre el patrimonio natural y cultural, lo que llevará a un difícil punto de retorno de las condiciones iniciales antes de la intervención del mercado inmobiliario” (Hidalgo & Zunino, 2012; p.12).

En este mismo ámbito, Hidalgo *et al*, sostienen que los procesos de urbanización en las zonas de destino se han caracterizado por la “mercantilización del paisaje”, y destacan que para algunos autores

---

<sup>1</sup> En el estudio realizado por los autores, la zona nor-patagonica la componen el conjunto de comunas de la cordillera de Los Andes de las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos.

este fenómeno conlleva a una banalización de los espacios públicos y a una degradación del paisaje, asociado a la explotación del desarrollo inmobiliario (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014).

Juan Ángel Enríquez, en su estudio de las ciudades turísticas costeras de México, señala que en dichas ciudades es posible identificar efectos asociados al turismo, todos los cuales son posibles de identificar para el caso de estudio de esta investigación. Dichos efectos corresponden a:

- a) Acelerada transformación de los usos del suelo y el consiguiente costo ambiental: el paisaje natural se modifica en beneficio de paisajes artificiales.
- b) Rápido crecimiento demográfico y urbano: la actividad turística representa un derrame importante de recursos económicos que posibilitan los flujos migratorios y la ampliación de la mancha urbana de las ciudades.
- c) El turismo facilita la dualización espacial y social de las ciudades: los enclaves turísticos no se sustraen de la imagen polarizada de las ciudades contemporáneas sino más bien la intensifican. La precarización social de los nuevos residentes no turistas es relevante, así como los crecientes problemas para la dotación de infraestructura y equipamiento urbano para los pobladores.
- d) En la dimensión urbana, los enclaves para el turismo construyen paisajes segregados y fragmentados de las ciudades, inhibiendo la planeación y la integración urbana (Enríquez, 2008).

Finalmente, y en correspondencia con lo identificado por Enríquez, Hidalgo *et al*, señalan que “los procesos de movilidad, turismo y desarrollo inmobiliario han establecido desafíos a los gobiernos locales, puesto que no solo deberían fijar la carta de navegación de los espacios que administran, sino también considerar criterios de sostenibilidad, dado la expansión de proyectos inmobiliarios que capitalizan los bienes naturales de uso público” (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014: p. 251).

### **3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.1. Problematización**

El auge económico de la región de Los Lagos, a partir del surgimiento de la industria salmonera, determinó el crecimiento de la ciudad de Puerto Varas y su expansión hacia las zonas periféricas. Este crecimiento se ha visto favorecido por políticas locales que buscan posicionar a la ciudad como la principal capital del turismo y la calidad de vida en el sur de Chile. Para ello se han desarrollado diversas acciones que han permitido la instalación en la ciudad de una serie de artefactos urbanos, que por una parte buscan modernizar la infraestructura económica y turística, pero que vienen a modificar el paisaje urbano de la ciudad, a tal punto que en ciertos aspectos, el paisaje corre el riesgo de homogeneizarse con el de otras ciudades.

De acuerdo al PLADECO de la Comuna de Puerto Varas, entre los años 2001 y 2010, la ciudad experimentó un desarrollo residencial, tanto hacia el sector sur poniente como hacia el poniente, sur oriente y norte del casco urbano; y hacia el sur oriente de la Avenida Colón (calle principal de residentes antiguos de la ciudad). El aumento tanto de la población como del número de viviendas, da cuenta del efectivo crecimiento y expansión de la ciudad, lo que permite sustentar esta investigación y obliga a identificar los factores que han determinado dichos fenómenos urbanos y sociales.

Por lo tanto, es interés de esta investigación, comprender cuáles han sido hasta ahora las transformaciones que producto del crecimiento y expansión de la ciudad, ha experimentado el paisaje urbano de Puerto Varas, tanto en su morfología como en su imagen, identificar cuáles son los factores que efectivamente han incidido en dichas transformaciones y determinar si efectivamente es posible hablar de una “tendencia hacia la homogenización” del paisaje periférico de la ciudad.

#### **3.2. Pregunta de investigación**

¿Cuáles han sido las transformaciones en la morfología e imagen del paisaje urbano periférico de la ciudad de Puerto Varas, que han ocurrido en los últimos 15 años y cuáles son los factores económicos, sociales y políticos que han intensificado estas transformaciones?

#### **3.3. Hipótesis**

El actual paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas es producto de una serie de transformaciones que se han suscitado a lo largo de los últimos 15 años y que encuentran su origen en políticas tanto

nacionales como locales, que favorecieron el crecimiento económico y demográfico de la región de Los Lagos a partir del fomento de la salmonicultura. El paisaje urbano se encuentra en una condición tal, que es posible distinguir una tendencia hacia su homogeneización producto de la instalación de una serie de artefactos urbanos que no solo han determinado nuevas relaciones sociales en la ciudad, sino que también amenazan con modificar definitivamente la imagen urbana de ella.

### **3.4. Objetivos**

#### **3.4.1. Objetivo general**

Analizar y comprender las transformaciones del paisaje urbano periférico de la ciudad de Puerto Varas a partir del estudio de los cambios en su morfología e imagen urbana, como resultado de la incidencia de factores económicos, sociales y políticos que han determinado dichas transformación en los últimos 15 años.

#### **3.4.2. Objetivos específicos**

- a) Comprender y analizar las tendencias de crecimiento y expansión urbana de la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años.
- b) Comprender y analizar los factores económicos, sociales y políticos que explican el crecimiento de la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años.
- c) Analizar e interpretar las modificaciones que el paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas ha experimentado en los últimos 15 años, a partir del estudio de su morfología e imagen urbana.

## 4. METODOLOGÍA

### 4.1. Tipo de investigación

Se pretende realizar una investigación del tipo exploratorio-explicativo puesto que, por una parte, es necesario levantar información que hasta ahora no ha sido analizada respecto del paisaje de la ciudad de Puerto Varas, en sus variables morfológicas y visuales, pero a su vez, se requiere comprender cuáles son los factores que explican el fenómeno de la transformación del paisaje en la ciudad de Puerto Varas y responder las preguntas de ¿por qué ocurre?, ¿en qué condiciones?, ¿cómo se ha producido?, y de esta forma volver comprensibles las regularidades que se observarán.

### 4.2. Levantamiento y análisis de información

La investigación se desarrollará en dos etapas, de manera de cumplir con los objetivos propuestos. Para el desarrollo de los dos primeros objetivos: *Comprender y analizar las tendencias de crecimiento y expansión urbana de la ciudad de Puerto Varas, y; Analizar y comprender los factores económicos, sociales y políticos que explican el crecimiento de la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años*, se realizará un análisis de información primaria y secundaria. La información primaria se levantará mediante entrevistas semiestructuradas con los representantes de diversas organizaciones ubicadas en la región de Los Lagos, tanto de la administración local como nacional. La entrevista semiestructurada tiene por objetivo indagar con profundidad y de modo más personalizado en los temas de interés de esta investigación. La forma semiestructurada ofrece además la posibilidad de una discusión dirigida y acotada al tema de investigación, pero haciendo posible el surgimiento de nuevas ideas y conceptos no considerados en la pauta de entrevista. Para ambos tipos de información se realizará un análisis exhaustivo de contenido, relevando los conceptos de mayor interés para la investigación de acuerdo a los objetivos delineados.

La información secundaria, corresponde a los resultados de estudios nacionales y locales respecto de población y vivienda (censos, estudios intercensales y proyecciones), políticas de fomento al desarrollo regional, a la salmonicultura y el turismo en la región de Los Lagos, permisos de construcción y otorgamientos de patentes municipales, entre otros.

El desarrollo del primer objetivo también requiere del análisis de imágenes y fotografías de la ciudad y por ende se trabajará en paralelo con el desarrollo del tercer objetivo, *Analizar e interpretar las modificaciones que el paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas ha experimentado en los últimos 15 años, a partir del estudio de su morfología e imagen urbana*. En ambos casos, dicho análisis implica un estudio retrospectivo del paisaje de la ciudad a partir del análisis de diversas fuentes de información que permiten comprender la variación en su morfología e imagen. De acuerdo a Isaac Buzo, la morfología urbana corresponde a la

forma externa de las ciudades y está determinada por el emplazamiento y la situación de las ciudades (posición relativa de la ciudad con respecto al entorno próximo: otras ciudades, vías de comunicación, etc.). Su estudio se realiza sobre un plano correspondiente a la representación a escala de los espacios construidos y de la trama urbana o trazado de las calles de la ciudad (Buzo, 2004). Por su parte, Max Sorre (Sorre, 1962), señala que el paisaje puede definirse en 3 dimensiones del espacio:

1. En el plano horizontal, es una combinación de vacíos y llenos, ordenado según una o varias líneas directrices con relación a puntos nodales.
2. En el vertical, en el que predominan las viviendas en altura, carácter que sin embargo no es constante.
3. En el ordenamiento regular, que puede no ser aparente.

De la misma forma, Horacio Capel sostiene que la morfología de la ciudad está conformada por el plano, por los edificios y por los usos de suelo (Capel, 2002). Por ende, para la evaluación de los cambios que ha experimentado la morfología urbana de la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años, y usando como referencia los trabajos realizados tanto por Azocar, Sanhueza y Henríquez, para identificar los cambios en los patrones de crecimiento de la ciudad de Chillán (Azócar, Sanhueza, & Henríquez, 2003), como por Carolina M. Llambrich, para analizar la transformación del paisaje litoral en la Costa Brava (Llambrich, 2002), se propone la realización de un análisis espacial del cambio de la superficie urbana construida y del uso del suelo a partir del análisis de imágenes satelitales obtenidas desde el satélite Landsat y del programa Google Earth. Con la información obtenida se podría determinar:

1. La variación del perímetro urbano
2. La variaciones en el plano (plano horizontal - trama urbana)
3. Las variaciones en el espacio construido (plano vertical)
4. La variación de coberturas y uso de suelo

Para el estudio de las variaciones en el plano, se considera lo propuesto por Horacio Capel quien sostiene que “su estudio no puede limitarse solo a la trama viaria, sino que ha de prestar atención a otros elementos que son igualmente esenciales en su configuración” (Capel, 2002: p. 70). Dichos elementos corresponden a: a) calles y su asociación mutua en un sistema viario; b) manzanas delimitadas por calles y formadas por agrupaciones; c) parcelas individuales que sirven de soporte para edificios, cuyas plantas tienen igualmente un reflejo en el plano de la ciudad. Sin embargo, la trama viaria y las manzanas constituyen los elementos visibles y esenciales del plano (Capel, 2002). De esta forma, sumado a lo planteado por Capel, se considerará la propuesta de Manuel de Solá –Morales para las

fomas del crecimiento urbano para analizar la forma en como se ha expandido la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años.

Respecto de la variación de coberturas y uso de suelo, Eric Tello señala que “desde la perspectiva económica- ecológica los cambios de uso del suelo a largo plazo, y los paisaje resultantes, pueden ser vistos como la expresión territorial del metabolismo que cualquier sociedad mantiene con los sistemas naturales que la sustentan” (Tello, 2006: p.7).

El estudio de los cambios morfológicos de la ciudad de Puerto Varas, se complementa con el análisis de fotografías actuales y pasadas que permiten confrontar el estado de la misma ubicación geográfica en dos períodos de tiempo distintos. De la misma forma, las fotografías permiten graficar los cambios que la ciudad ha sufrido, tanto en su expansión como en el tipo de artefactos urbanos que se han ido instalando en ella.

## 5. CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN DE PUERTO VARAS 2000 -2014

### 5.1. Contexto económico y productivo regional

Para comprender el desarrollo experimentado por la ciudad de Puerto Varas, es fundamental presentar los antecedentes del desarrollo económico que ha experimentado la región de Los Lagos en los últimos 30 años, puesto que la hipótesis de esta investigación sostiene que uno de los factores de crecimiento de la ciudad ha sido el auge económico de la región. En este sentido, uno de los factores que más fuertemente ha impactado el desarrollo de las regiones de Chile, ha sido la inserción de la economía chilena en los mercados internacionales, mediante la exportación de productos primarios y semielaborados (Ramírez & Silva , 2008). Este proceso ha sido particularmente intenso en las regiones con estructuras exportadoras de productos básicos tales como la minería del cobre, la fruticultura, la industria de productos forestales y la pesca. En este escenario, la región de Los Lagos ha crecido de manera paulatina pero a niveles superiores a los del promedio nacional, justamente por el auge de la salmonicultura y el *cluster* conformado en torno a dicha industria. Gracias a esto y de acuerdo a datos del Banco Central, la región de Los Lagos ha logrado un sostenido incremento en la participación del PIB del país, pasando de un 4% en 1996, a 5,3% en la actualidad<sup>2</sup>. En la Tabla 2 se presenta la evolución de las tasas de crecimiento y PIB de la región y su participación respecto del PIB nacional para el período 1996 – 2009, con sus mayores auges en los años 2002, 2003 y 2004.

**Tabla 2: Tasa de crecimiento y participación del PIB, precios constante región de Los Lagos, 1996- 2006 (millones de pesos)**

PERIODO	PIB Millones de pesos		Tasa de crecimiento %		Tasa de Participación Regional %
	Nacional	Regional	Nacional	Regional	
1996	31.237.289	1.249.677			4,00
1997	33.300.693	1.396.171	6,6%	25,6	4,19
1998	34.376.598	1.452.791	3,2%	23,6	4,23
1999	34.115.042	1.456.947	-0,8%	22,5	4,27
2000	35.646.492	1.573.873	4,5%	23,5	4,42
2001	36.850.288	1.632.083	3,4%	22,4	4,43
2002	37.655.139	1.707.997	2,2%	22,1	4,54
2003	51.156.415	2.346.629	35,9%	29,0	4,59
2004	54.246.819	2.503.564	6,0%	22,1	4,62
2005	57.262.645	2.586.698	5,6%	21,9	4,52

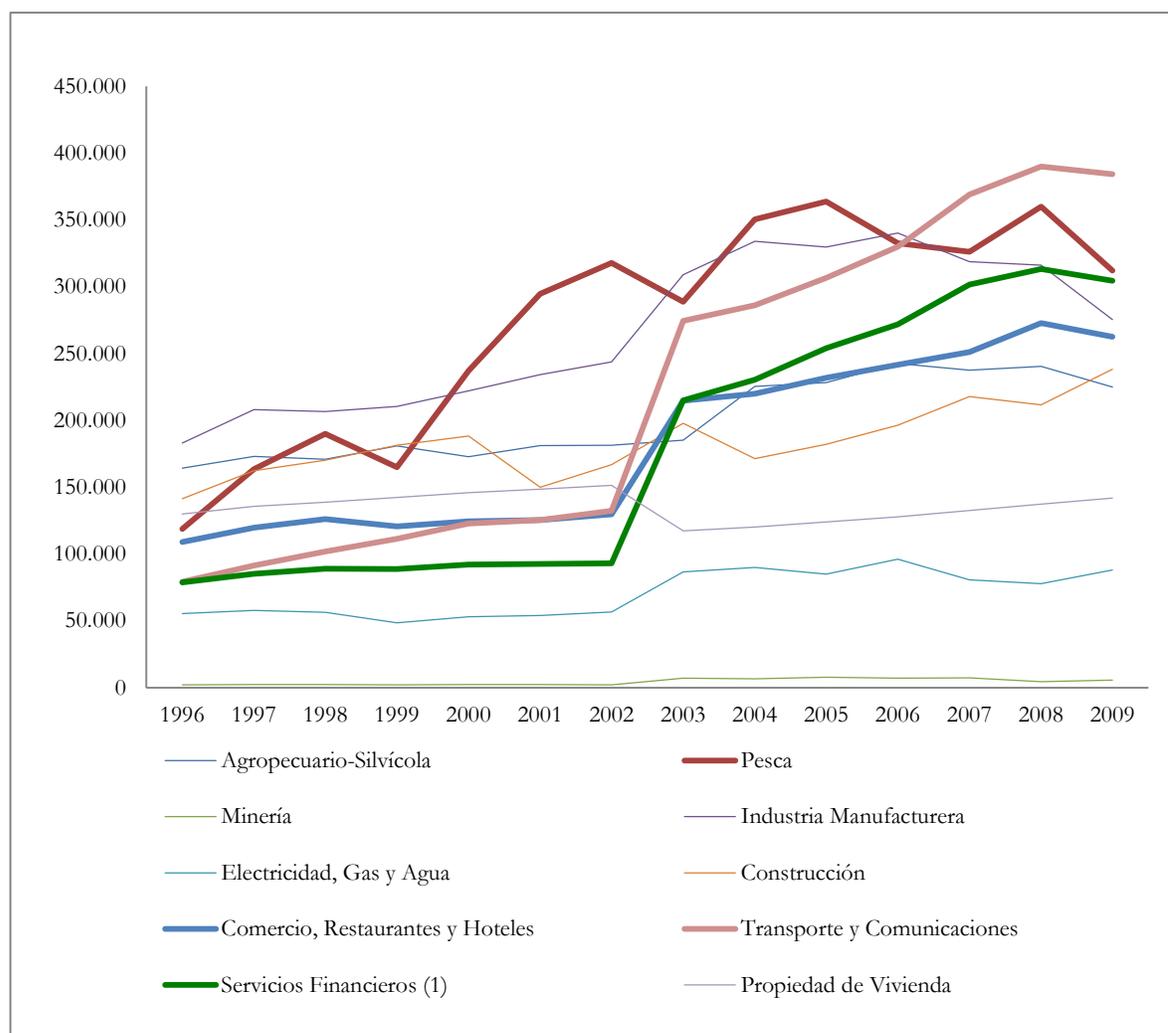
<sup>2</sup> Banco Central. Boletín Mensual. Mayo 2014. Volumen 86, N° 1034.

PERIODO	PIB Millones de pesos		Tasa de crecimiento %		Tasa de Participación Regional %
	Nacional	Regional	Nacional	Regional	
2006	59.890.971	2.687.564	4,6%	22,2	4,49
2007	62.646.126	2.758.379	4,6%	22,3	4,40
2008	64.954.930	2.860.072	3,7%	22,5	4,40
2009	63.963.490	2.837.437	-1,5%	21,4	4,44

Fuente: INE Los Lagos a partir de datos de Banco Central, 2014.

El crecimiento del PIB regional se debe al auge de diversos sectores industriales, pero tal como se observa en el Gráfico 1, son los sectores de la pesca, industria manufacturera, transporte y telecomunicaciones y servicios financieros, los que más contribuyen a este crecimiento.

**Gráfico 1: PIB por clase económica región de Los Lagos (1996 – 2009)**

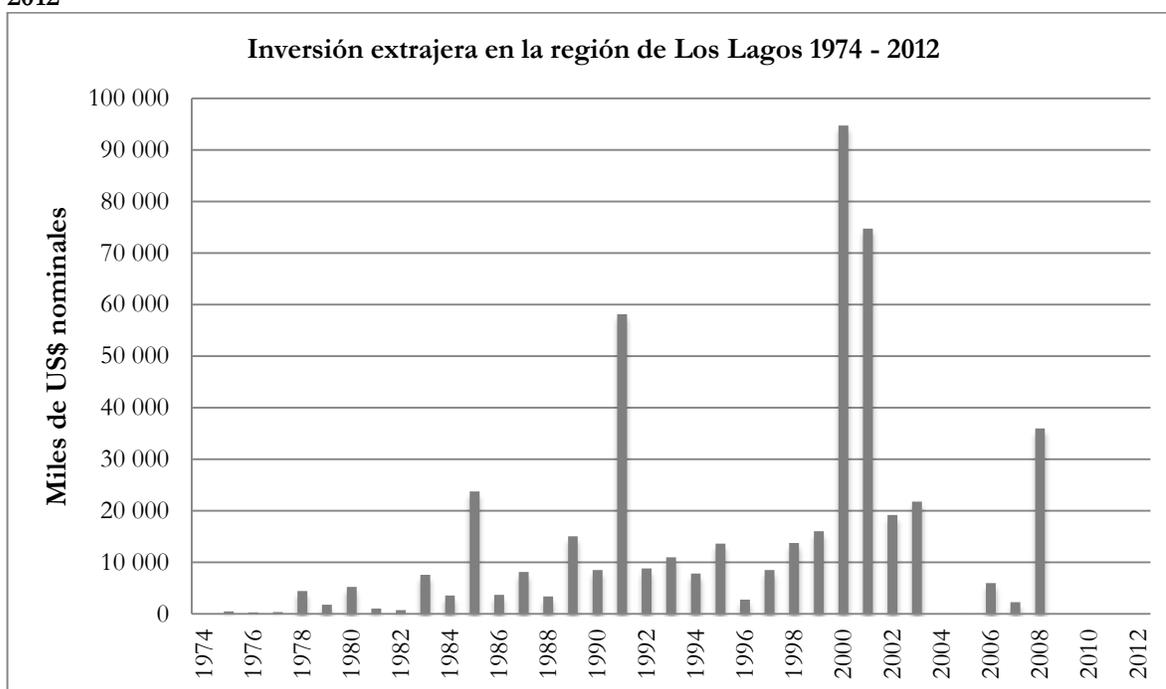


Fuente: INE Los Lagos, 2014

Como es de esperarse, el crecimiento económico de la región está estrechamente vinculado con el incremento de la Inversión Extranjera Directa, impulsada desde la década de los 80, pero con fuerte despegue a partir del retorno a la democracia (Ramírez & Silva , 2008).

Los datos del Comité de Inversiones Extranjeras, indican que en el período 1974-1989, la IED acumulada en la región de Los Lagos alcanzó un valor de US\$ 79,6 millones, mientras que desde 1990 al año 2012, el mismo indicador llegó a los US\$ 404 millones. La variación en todo el período se muestra en la Gráfico 2.

**Gráfico 2: Inversión extranjera materializada en la región de Los Lagos para el período 1974 - 2012**



Fuente: Elaboración propia a partir de Comité de Inversiones Extranjeras. Cifras provisionales al 31 de diciembre de 2012.

Dicha IED proviene de diversos países, pero quienes más han invertido en la región son Japón (33%) y Noruega (34%). Los países de origen de la IED se muestran a continuación en la Tabla 3.

**Tabla 3: Inversión materializada según país de origen en la región de Los Lagos 1974 - 2012 - Ingresos Brutos (en miles de US\$ nominales)**

<b>País/Región</b>	<b>Región de Los Lagos en miles de US\$ nominales</b>	<b>% respecto del total regional</b>	<b>Total por país en miles de US\$ nominales</b>	<b>Participación del total</b>
Argentina	80	0,02	900.626	0,01%
Austria	1.529	0,32	23.773	6,43%
Bélgica	518	0,11	1.018.567	0,05%
Bermuda	2.638	0,55	475.794	0,55%
Canadá	3.302	0,68	15.782.896	0,02%
China	13.607	2,81	103.937	13,09%
Colombia	3.050	0,63	544.640	0,56%
Dinamarca	4.301	0,89	17.037	25,25%
Francia	1.477	0,31	1.702.835	0,09%
Alemania	10.083	2,08	737.362	1,37%
Organismos Internacionales	5.000	1,03	307.404	1,63%
Italia	1.328	0,27	1.955.457	0,07%
Japón	162.507	<b>33,60</b>	6.960.122	2,34%
Corea	413	0,09	198.751	0,21%
Liechtenstein	2.469	0,51	136.075	1,81%
Luxemburgo	33.545	6,93	142.601	23,52%
Holanda	12.448	2,57	1.731.772	0,72%
Nueva Zelandia	1.263	0,26	158.791	0,80%
Noruega	166.497	<b>34,42</b>	738.805	22,54%
Panamá	3.056	0,63	339.587	0,90%
Perú	500	0,10	663.643	0,08%
España	13.717	2,84	15.831.189	0,09%
Suecia	408	0,08	499.683	0,08%
Suiza	7.010	1,45	1.531.395	0,46%
Reino Unido	486	0,10	6.607.607	0,01%
Estados Unidos	31.721	6,56	23.094.180	0,14%
Uruguay	418	0,09	107.867	0,39%
Venezuela	338	0,07	126.733	0,27%
<b>Total por Región</b>	<b>483.709</b>		<b>90.443.745</b>	<b>0,54%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de Comité de Inversiones Extranjeras. Cifras provisionales al 31 de diciembre de 2012.

El análisis por sectores productivos, confirma que la industria acuícola y pesquera es la que ha marcado un antes y un después en el desarrollo económico de la región, ya que junto con la industria de alimentos, corresponden a las actividades industriales mayormente favorecidas por la IED, seguidos por la madera y el papel, tal como se aprecia en la Tabla 4.

**Tabla 4: Participación sectorial de la IE en la región de Los Lagos 1974 - 2012 (en miles de US\$ nominales)**

SECTOR	Inversión		Participación respecto del total país
	Valor	%	
Agricultura	42.496	8,79%	12,76%
Silvicultura	25.385	5,25%	5,03%
Pesca y acuicultura	129.663	26,81%	40,62%
Minería	0	0,00%	0,00%
Industria de alimentos	171.420	35,44%	6,82%
Industria de la madera y del papel	72.565	15,00%	5,99%
Industria química	10.937	2,26%	0,37%
Otras industrias	1.278	0,26%	0,06%
Electricidad, gas y agua	0	0,00%	0,00%
Construcción	8.294	1,71%	0,58%
Comercio	308	0,06%	0,01%
Transporte y almacenaje	11.963	2,47%	0,66%
Comunicaciones	0	0,00%	0,00%
Servicios financieros	155	0,03%	0,00%
Seguros	0	0,00%	0,00%
Servicios a las empresas	207	0,04%	0,02%
Servicios de saneamiento y sim.	0	0,00%	0,00%
Otros servicios	9.038	1,87%	0,65%
<b>Total</b>	<b>483.709</b>	<b>100,00%</b>	

Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras. Cifras provisionales al 31 de diciembre de 2012

## **5.2. Situación comunal**

La comuna de Puerto Varas fue creada el 30 de Diciembre de 1925 por decreto N° 8583 del Ministerio del Interior, y alberga a las localidades de Puerto Varas, Ensenada, La Poza, Los Riscos, Nueva Braunau, Petrohué, Peulla y Ralún. Sus límites están definidos al norte por la comuna de Llanquihue, al norponiente con la comuna de los Muermos, al sur con la comuna de Puerto Montt y Cochamó y por el Oriente con el límite internacional con Argentina, tal como se muestra en la Imagen 2.

Imagen 2: Mapa comuna de Puerto Varas



Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional, 2014.

Con la aprobación de la modificación del límite intercomunal Puerto Varas – Puerto Montt, el 24 de marzo de 2012, la superficie comunal disminuyó en 1,33 km<sup>2</sup>, lo que determinó una superficie total comunal de 4.063,6 km<sup>2</sup> de los cuales 5,37 km<sup>2</sup> corresponden a la ciudad de Puerto Varas. De acuerdo al Plan Regional de Desarrollo Urbano de la Región de los Lagos (PRDU) del año 2004, Puerto Varas se presenta como una comuna con “evidente potencial turístico a desarrollarse junto al Lago Llanquihue, siendo un centro menor que se abastece de equipamientos y servicios de mayor envergadura en Puerto Montt y donde las actividades productivas no forman parte de las actividades relevantes”.

Actualmente el Ministerio de Vivienda y Urbanismo trabaja en la elaboración del “Plan Regulador Intercomunal Ribera Lago Llanquihue e Hinterland Puerto Montt” cuyo propósito es orientar la creciente ocupación con usos ajenos a la actividad agropecuaria del cordón ribereño del Lago Llanquihue y su conexión con Puerto Montt; para lo cual se propone el establecimiento de un área de intervención de aproximadamente 86.000 há., que contempla parte de las comunas de Puerto Octay, Frutillar, Llanquihue, Puerto Varas y Puerto Montt, e incluye una franja de ancho variable en los bordes del Lago Llanquihue; más otra franja de terreno también de ancho variable, que norma el borde costero de la comuna de Puerto Montt; y un corredor que une las áreas anteriores, conformado por el eje que conecta Puerto Montt y Puerto Varas en torno a la Ruta 5 Sur y la Ruta V-505. El objetivo general del instrumento es el ordenamiento del territorio intercomunal, de modo concordante con el desarrollo de las actividades económico-productivas que en él se localizan y con los atributos que conforman su base de sustento, evitando o minimizando los impactos negativos entre ellas y con el medio natural. Ello implica prever las necesidades de espacio y localización más adecuados, entregando normas para la compatibilización de distintos usos de suelo y concordar las especificidades locales con las necesidades de desarrollo intercomunal (Universidad de Concepción , 2014).

Por su parte, el PLADECO para el período 2012 - 2017, reconoce el desarrollo de la comuna en la última década con un “cambio positivo en el desarrollo urbano, turístico e inmobiliario, producto de un Proyecto de Desarrollo Comunal” y tiene como objetivo potenciar el desarrollo de la comuna a través de proyectos en las áreas de desarrollo social, desarrollo económico, desarrollo territorial, salud y educación e institucional, de manera de consolidar su potencial turístico y de calidad de vida para convertir a Puerto Varas en la “Capital Turística del Sur de Chile con excelencia en Calidad de Vida” (SECPLA., 2012).

Como ya se ha señalado, el propósito de la Municipalidad de Puerto Varas para los próximos años es convertir a la comuna en un referente de calidad de vida a nivel regional y nacional. Los resultados del

Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU)<sup>3</sup> del año 2015, permiten suponer que es un objetivo que ya está siendo puesto en marcha, dado que Puerto Varas figura como la séptima comuna con mejor calidad de vida a nivel nacional; y como la primera en el análisis por comunas no ubicadas en la Región Metropolitana; y además con tres puntos más respecto de la evaluación del año 2014.

### **5.3. Caso de estudio: la ciudad de Puerto Varas**

La ciudad de Puerto Varas corresponde a la capital de la comuna de Puerto Varas. Fue fundada el 12 de febrero de 1854 por el agente colonizador Vicente Pérez Rosales quien vio en ella la posibilidad de crear un centro de navegación lacustre y puerto de salida del comercio del Lago Llanquihue hacia Puerto Montt (SECPLA., 2012).

Actualmente, sus límites están definidos por la ribera del lago Llanquihue hasta la depresión intermedia mediante una suave pendiente con una continuidad casi ininterrumpida hasta el límite de la Ruta 5 Sur (CEHU., 2011). Administrativamente, la ciudad cuenta con un Plan Regulador vigente desde 1990, que ha sufrido 8 enmiendas<sup>4</sup> y con un Plan de Desarrollo Comunal para el período 2012- 2017. Además, es parte constituyente de la propuesta de Plan Regulador Intercomunal del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. La última modificación del Plan Regulador Comunal (PRC) comenzó el año 2005 con el llamado de la Municipalidad a concurso para realizar dicho Plan debido a la necesidad de regular el crecimiento de la ciudad producto del aumento tanto de la población como de las actividades económicas y turísticas, todos factores favorecidos por el desarrollo industrial de la región y que exigieron una “reevaluación de los usos, normas y límites del Plan Regulador Comunal”. Dichas modificaciones aún se encuentran en proceso, por lo que el actual PRC corresponde a su versión actualizada a enero de 2009, en el que se identifican 15 zonas distintas, para las cuales se definen los

---

<sup>3</sup> Para definir el Índice de Calidad de Vida Urbana se consideran indicadores objetivos y cuantificables en seis dimensiones: Condiciones laborales, Ambiente de negocios, Condiciones socioculturales, Conectividad y movilidad, Salud y medios ambiente y Vivienda y entorno. El análisis es a nivel de comunas y se hace extensivo a áreas metropolitanas y ciudades intermedias.

<sup>4</sup> Resolución N° 0027 publicada en el Diario Oficial con fecha 03 de Diciembre de 1993

Res. N° 0102 publicada en el Diario Oficial el 30 de enero de 1997.

Res. N° 0024 publicada en el Diario Oficial el 27 de febrero de 1997.

Res. N° 0033 publicada en el Diario Oficial el 04 de abril de 1997.

Res. N° 0027 publicada en el Diario Oficial el 18 de abril de 1997.

Res. N° 0071 publicada en el Diario Oficial el 17 de febrero de 2000

Res. N° 4.712 publicada en el Diario Oficial el 29 de diciembre de 2007

Decreto 2955 Exento 26 julio 2011 – Aprueba Enmienda al Plan regulador Comunal

Decreto 4712 Exento 29 diciembre 2007 – Aprueba modificación al Plan regulador Comunal

usos de suelo y normas específicas de subdivisión predial y edificación de la forma en que se indica en la Tabla 5 y en la Imagen 3.

**Tabla 5: Usos de suelo y normas específicas PRC Puerto Varas, versión a enero de 2009.**

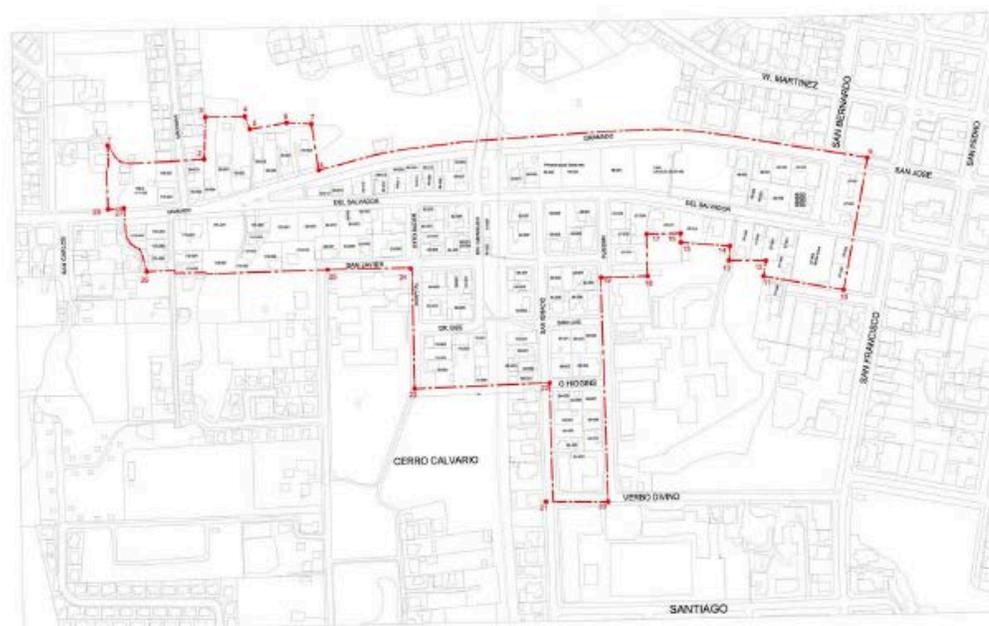
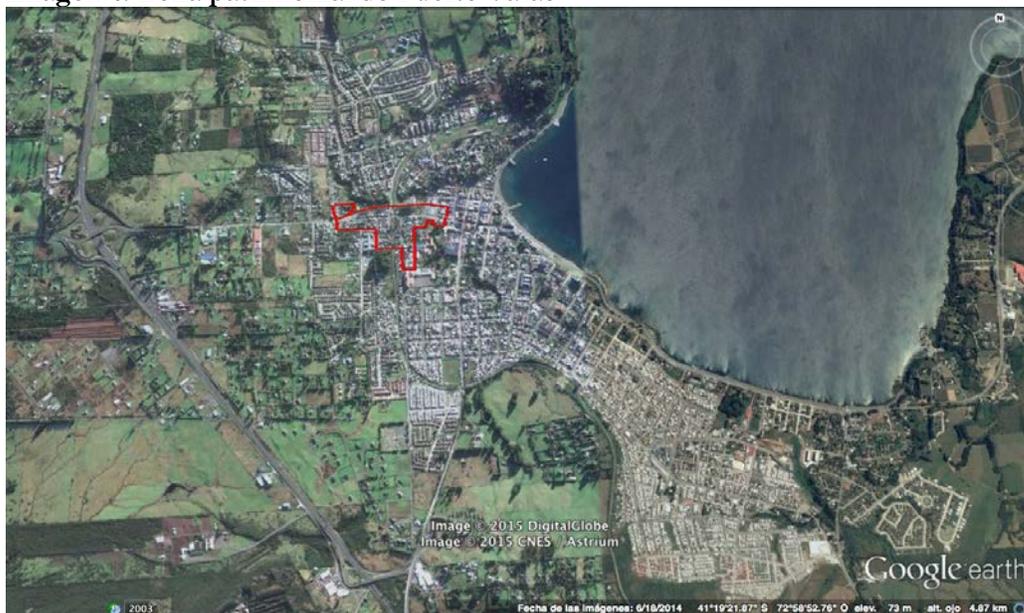
Nombre	Usos permitidos					Normas específicas					
	Vivienda	Equipamiento	Actividades productivas	Actividades complementarias a la viabilidad	Superficie predial mínima vivienda (m <sup>2</sup> )	Superficie predial mínima almacenamiento (m <sup>2</sup> )	Coficiente de ocupación máximo del suelo	Coficiente máximo de constructibilidad	Sistema de agrupamiento	Altura máxima para la edificación	
H-1	si	si	si	si	300	600	0,5	0,9	Aislado, pareado	6	
H-1a	si	si	si	no	300	-	0,75	3	Aislado, pareado, continuo	12 m o 4 pisos	
H-1b	si	si	no	no	300	-	0,6	2,5	Aislado, pareado	15 m o 5 pisos	
H-2	si	si	si	no	160	500	0,6	1	Aislado, pareado, continuo	6 m	
H-3	si	si	no	no	1000	-	0,25	0,5	Aislado	6 m	
Zona C	si	si	si	no	200	-	1	7,5	Aislado, pareado, continuo	21 m o 7 pisos	
Zona T	si	si	no	no	450	-	0,5	2,5	Aislado	15 m	
Zona T-1	si	si	no	no	450	-	0,75	2,6	Aislado y continuo	21 m o 7 pisos	
Zona T-1a	si	si	no	no	450	-	0,97	3,38	Aislado y continuo	21 m o 7 pisos	
Zona R-1 Resguardo de terrenos de playa del Lago Llanquihue	Áreas verdes					No se permite edificación alguna					
Zona R-2 Alto riesgo para asentamientos humanos	Equipamientos de áreas verdes a escala comunal					No se permite edificación					
Zona R-3 Protección de trazados ferroviarios	No especifica					No especifica					
Zona R-4 Protección de instalaciones de Agua Potable	Los atingentes a la planta y sus instalaciones y vivienda del cuidador					Las establecidas por el servicio competente					
Zona R-5 Preservación de Parques	Equipamientos de áreas verdes a escala comunal					No especifica					
Zona R-6 Protección de vertientes y cauces naturales de agua	Equipamientos de áreas verdes a escala comunal					No especifica					

Fuente: Elaboración propia a partir de PRC Puerto Varas, 2009.



El Plan Regulador reconoce la existencia de una zona típica, tal como se observa en la Imagen 4, fijada según D.S N° 290 de 4 de junio de 1992 del Ministerio de Educación y de 10 casas declaradas como monumentos históricos. Actualmente se trabaja en la modificación del PRC en la zona patrimonial de manera de “incorporar instrumentos normativos que permitirán regular y resguardar de manera adecuada y operativa la Zona Típica de Puerto Varas, de acuerdo a sus valores patrimoniales preexistentes, de manera de potenciar su desarrollo armónico y consistente con el tejido patrimonial y las dinámicas urbanas actuales”( [www.arquitecturapuertovaras.cl](http://www.arquitecturapuertovaras.cl)).

**Imagen 4: Zona patrimonial de Puerto Varas**



Fuente: (SECPLA., 2012)

En términos generales, y de acuerdo al MINVU (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2007), se pueden definir las siguientes funciones y características de la ciudad de Puerto Varas:

- a) Función Habitacional (Ciudad dormitorio)
- b) Centro de servicios comunales y turismo-ocio
- c) Centro elaborador y distribuidor de los productos que entrega y de los insumos que requiere el área rural circundante
- d) Desde el punto de vista social, constituye un centro de nivel intermedio, al que recurre la población urbana y rural de la comuna para satisfacer sus necesidades primordiales, lo que le evita viajar a Puerto Montt cuando los servicios requeridos no son de mayor nivel ni especialización.
- e) Mezcla de categorías socioeconómicas

De acuerdo al PLADECO, la ciudad de Puerto Varas se constituye como la cara más visible del desarrollo de la comuna, consolidándose así, como un centro de servicios y principalmente como una de las principales atracciones turísticas de la región, condición favorecida por su oferta hotelera y gastronómica y por la proximidad a importantes atractivos naturales tales como el Lago Llanquihue, el volcán Osorno, el Parque Nacional Vicente Pérez Rosales, la Reserva Nacional Llanquihue y el Lago Todos los Santos, entre otros (CEHU., 2011), (SECPLA., 2012).

#### **5.4. Tendencias de crecimiento y expansión urbana de la ciudad de Puerto Varas**

La tendencia de crecimiento de la ciudad de Puerto Varas se explica mediante el análisis de las variaciones demográficas, de manera de comprender quiénes y de qué forma han llegado a vivir a la ciudad. Es importante señalar que los problemas asociados al desarrollo del Censo del año 2012 han afectado el desarrollo de esta tesis, puesto que no se cuenta con la totalidad de la información actualizada necesaria para realizar un análisis adecuado.

Por su parte, la tendencia de expansión de la ciudad, se analiza a partir de la observación de la trama urbana de la ciudad, y como ésta ha ido variando con el paso de los años. Se cuantifica e identifica la superficie construida en el período de estudio, con énfasis en los desarrollos inmobiliarios habitacionales, puesto que se trata del uso con mayor aumento de superficie construida.

Si bien ambos aspectos se analizarán de manera separada, es importante destacar que son variables relacionadas, puesto que la construcción de viviendas nuevas, responde a una demanda ejercida por los nuevos habitantes que han llegado a la ciudad.

#### 5.4.1. Crecimiento de la ciudad

De acuerdo a los datos de los censos de los años 1982, 1992 y 2002, tanto la población como las viviendas en la comuna de Puerto Varas han ido en aumento en los últimos 30 años, con variaciones intercensales superiores a las del promedio regional y nacional, tal como se muestra en la Tabla 6. Es importante señalar que dadas las dificultades presentadas tras el desarrollo del Censo el año 2012 y debido a la necesidad de información actualizada sobre la población de Chile, sus regiones y su ritmo de crecimiento, el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) elaboró una actualización y proyección corta de población a la espera del censo abreviado de 2017, cuyos resultados para el país y la región de Los Lagos también se presentan en la Tabla 6.

**Tabla 6: Variación de número de habitantes de acuerdo a Censo 1982, 1992, 2002**

	Población						
	1982	1992	Variación Intercensal (1982-1992)	2002	Variación Intercensal (1992-2002)	2012 <sup>5</sup>	2020 <sup>6</sup>
<b>Puerto Varas</b>	21.831	26.529	21,5%	32.912	24,1%	41.255 <sup>7</sup>	45.877
<b>Región Los Lagos</b>	848.699	948.809	11,7%	1.073.135	13,1%	822.299	870.815
<b>Chile</b>	11.329.736	13.348.401	17,8%	15.116.435	13,24%	17.444.799	18.896.684

Fuente: Elaboración propia a partir de Censos INE 1982, 1992, 2002 e INE 2004, INE 2014.

La disminución de la población regional en los datos preliminares y no oficiales del censo realizado en el año 2012, pueden tener su explicación en la creación en el año 2007 de la región de Los Ríos, que significó la segregación de la provincia de Valdivia (300.000 habitantes aprox.).

Uno de los fenómenos que se han producido en la región de los Lagos y que también se visualiza en la ciudad de Puerto Varas es una importante inmigración de familias tanto del campo a la ciudad como de otras ciudades de Chile. Dicho fenómeno ha estado marcado, como ya se ha señalado, por la llegada de

<sup>5/8</sup>Dada la inexistencia de datos oficiales respecto del Censo realizado en el año 2012, se ha utilizado el informe del INE “Población País y Regiones. Actualización 2002 – 2012. Proyecciones 2013 – 2020”, 2014.

<sup>7</sup> Dada la inexistencia de datos oficiales comunales respecto del Censo realizado en el año 2012, para la comuna de Puerto Varas se ha utilizado la proyección del INE Los Lagos “Proyecciones de población total, por grupos de edad. Región, provincias y comunas”, junio 2004

familias jóvenes asociadas a ejecutivos de la industria salmonera y sus industrias afines. Así lo relataba el diario La Tercera en julio de 2001:

"Salmon hill". Así se le conoce en Puerto Varas a uno de los barrios más nuevos que se han construido en la tradicional ciudad que mira hacia el lago Llanquihue. Allí habitan los vecinos más acomodados, en grandes casonas de jardines perfectos con vista al volcán Osorno. Son los nuevos residentes, empresarios y ejecutivos, en su mayor parte de la industria salmonera, que llegaron desde la década pasada. La oleada dio paso a un fuerte desarrollo de conjuntos habitacionales para grupos de medianos ingresos y parcelas de agrado para profesionales jóvenes que han llegado en los últimos años y prefieren esos parajes al ritmo intenso de Puerto Montt. Son suburbios, como Chicureo lo es en Santiago, un "cordón verde" de nuevos barrios. Una comuna dormitorio en donde los loteos han florecido y los precios por 5.000 m<sup>2</sup> oscilan entre los 3,9 y 7,9 millones de pesos" (Fernández O. , 2010).

Este fenómeno ha significado una variación de la población urbana y rural en la zona, que de acuerdo a los datos recopilados, ha significado un aumento de ambos tipos de población, pero con una variación de un 46, 19% para la población urbana entre 1992 y 2012; y de un 31,8% para la población rural para el mismo período. Los datos de los censos para éste análisis se presentan a continuación en la Tabla 7.

**Tabla 7: Variación de la población urbana y rural 1992 - 2012.**

	1992		2002		2012 <sup>8</sup>	
	Población urbana	Población Rural	Población urbana	Población Rural	Población urbana	Población Rural
<b>Puerto Varas</b>	18.047	8.482	24.309	8.603	26.384	11.185
<b>Región Los Lagos</b>	579.885	368.924	734.379	338.756	798.141	2.171.745
<b>Chile</b>	11.140.405	2.207.996	13.090.113	2.026.322	15.144.277	2.258.353

Fuente: Elaboración propia a partir de Censos INE 1982, 1992, 2002, 2012 y Mideplan 2004.

La migración interna, tanto en la región de Los Lagos como en la comuna de Puerto Varas, es posible de cuantificar al analizar la información que ofrecen los censos respecto del lugar de residencia de los consultados 5 años respecto de la fecha de la realización del censo. Los resultados de esa consulta en diversos censos se presentan en la Tabla 8.

<sup>8</sup> Se han utilizado los datos no oficiales proporcionados por el INE en el años 2013 en su informe "Resultados XVIII Censo población 2012"

**Tabla 8: Migración de acuerdo censos 1992 y 2002 en la Región de Los Lagos y Comuna de Puerto Varas**

	Hace 5 años respecto de 1992			Hace 5 años respecto de 2002		
	Chile	Los Lagos	Puerto Varas	Chile	Los Lagos	Puerto Varas
<b>En esta comuna</b>	9.273.184	706.796	18.635	11.199.895	812.217	23.015
<b>En otra comuna</b>	2.306.672	120.980	4.278	2.303.141	147.755	5.631
<b>En otro país</b>	111.005	7.595	346	121.179	6.574	309
<b>Poblacion en el año censal</b>	13.348.401	948.809	26.529	15.116.435	1.073.135	32.912
<b>Aporte de la migración en % respecto del total</b>		12,7%	16,12%		13,7%	17,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de Censos 1992 y 2002 INE.

Los datos recopilados indican que la migración interna aporta a la comuna un porcentaje promedio de 16,6% de la población de Puerto Varas; y que la población migrante entre los años 1992 y 2002 aumentó en 26.775 personas en la región de Los Lagos y en 1.353 en la comuna de Puerto Varas. De acuerdo con Hidalgo *et. al.*, el municipio que recibió una mayor cantidad de migrantes entre el 2002 y el 2012 fue Puerto Varas con cerca de 6.253 personas (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014).

El crecimiento de la ciudad ha significado un aumento en la presión sobre servicios básicos tales como educación y salud. Un ejemplo de esto es lo que ha ocurrido con los colegios de la ciudad. El Colegio Alemán de Puerto Varas, debió trasladar su sede, ubicada en el centro de la ciudad, hacia una nueva sede en el camino a Ensenada para albergar la demanda de matrículas. Pero quizás, el caso más representativo es el surgimiento, en el año 1995, del Colegio Puerto Varas, de manos de un grupo de matrimonios jóvenes que llegaron a la ciudad y que fundaron un colegio particular, católico y cercano a sus lugares de residencia, que hoy se reconoce como el colegio de las familias nuevas de estratos sociales altos. En el caso de la salud, la Clínica Alemana, ex hospital San José de Puerto Varas, se amplió a un edificio de 6.000 m<sup>2</sup>, con una inversión de \$ 3.800 millones, de manera de hacer frente a una demanda, que ya en el año 2009 registraba un aumento de un 30% respecto del año anterior (La Tercera, 2010).

### ***Distribución socioeconómica de la población***

El ya mencionado aumento acelerado de la población en la región de Los Lagos en los últimos 15 años, ha traído como consecuencia una segregación de la población de acuerdo a sus características socioeconómicas. Tal como lo indica el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en su informe de diagnóstico del sistema urbano Puerto Montt – Puerto Varas, uno de los efectos más significativos ha sido la profundización de los procesos de segregación, cuya expresión más visible está dada por la consolidación de enclaves urbanos como Alerce y Nueva Braunau, que han atraído grandes flujos de población, además de concentrar la mayor parte de la oferta habitacional dirigida a sectores vulnerables. Este mismo informe señala que en términos globales un 23% de la población de sectores vulnerables (Quintiles I y II) reside en las urbanizaciones satélite de la intercomuna (Alerce y Nueva Braunau), subconjunto que equivale a 27.006 personas y 8.563 hogares, siendo el sector de Alerce Sur (Puerto Montt) el que concentra, en términos individuales, la mayor cantidad de población perteneciente a este segmento socioeconómico (Ministerio de Vivienda y Urbanismo , 2011).

Respecto de la ciudad de Puerto Varas, el documento “Actualización del Plan de Desarrollo Comunal de Puerto Varas 2013-2018”, elaborado por Mapocho Consultores para la Ilustre Municipalidad de Puerto Varas, señala que en la ciudad se observa que cohabitan dos grupos sociales diferenciados y con bajo nivel de integración: a) grupos de ingresos medios y altos que habitan principalmente en condominios privados y en viviendas de alto valor; b) población con elevados niveles de vulnerabilidad social, que viven concentrados principalmente en el sector de Puerto Chico y en algunas localidades rurales de la comuna (Mapocho, 2014). La zona de Puerto Chico se ubica al oriente del centro de la ciudad y como es de esperarse, en ella predominan las viviendas sociales y de autoconstrucción, agrupadas en las poblaciones Pedro Aguirre Cerda, del Sur, Alessandri, Los Canelos, Kuschel, Errázuriz, Lomas 6 y 7 y García Moreno. Se trata de una zona relativamente cercana al centro de la ciudad, pero que no es fácilmente visible desde las rutas que conectan a la ciudad con los atractivos turísticos de la zona, ni tampoco es parte del recorrido patrimonial de Puerto Varas. En la imagen 5 se observa la citada zona de Puerto Chico

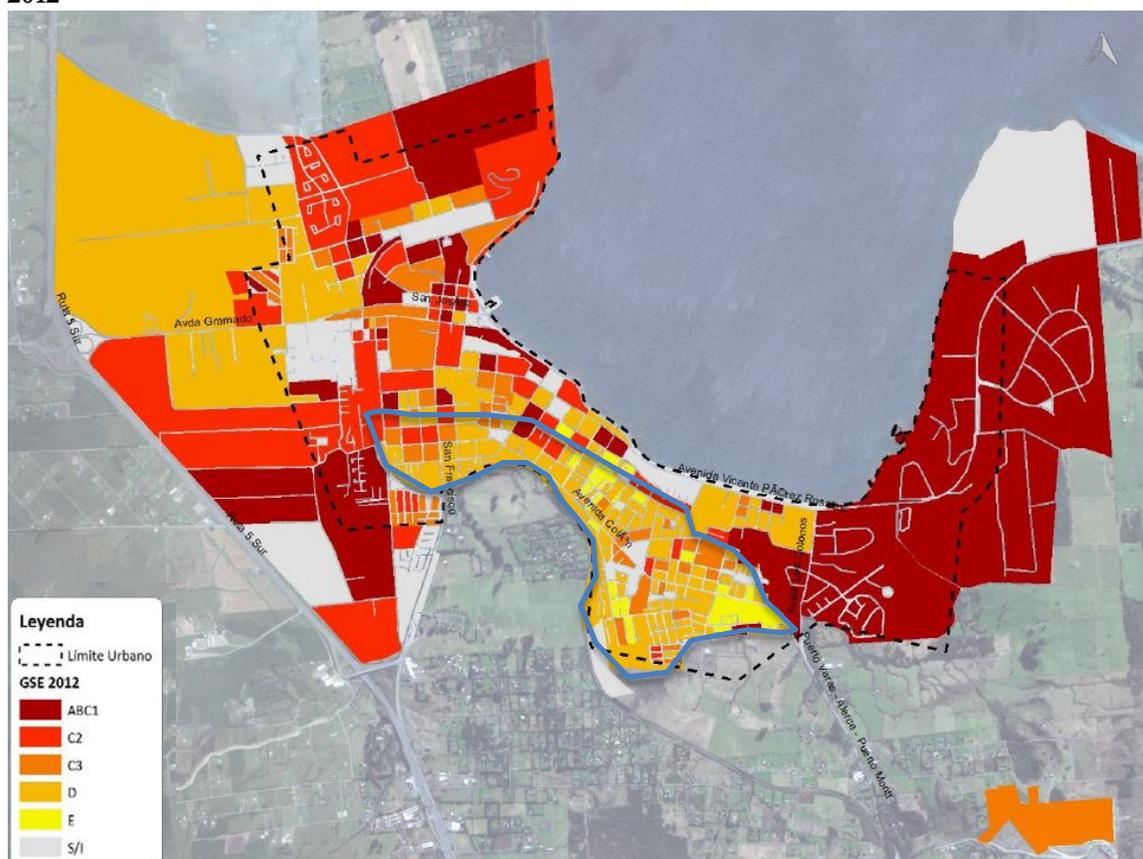
**Imagen 5: Zona de la ciudad donde se ubica la población vulnerable para el año 2013**



Fuente: Elaboración propia sobre imagen Google earth del 23/04/2015.

Tanto el diagnóstico del MINVU como el informe de actualización del Pladeco son coincidentes con el realizado por la consultora inmobiliaria Patagond Land, quienes construyeron un mapa de la distribución socioeconómica de la población en la ciudad de Puerto Varas, tal como se observa en la imagen 6.

Imagen 6: Distribución socioeconómica de la población en la ciudad de Puerto Varas en el año 2012



Fuente: Patagon Land, 2012.

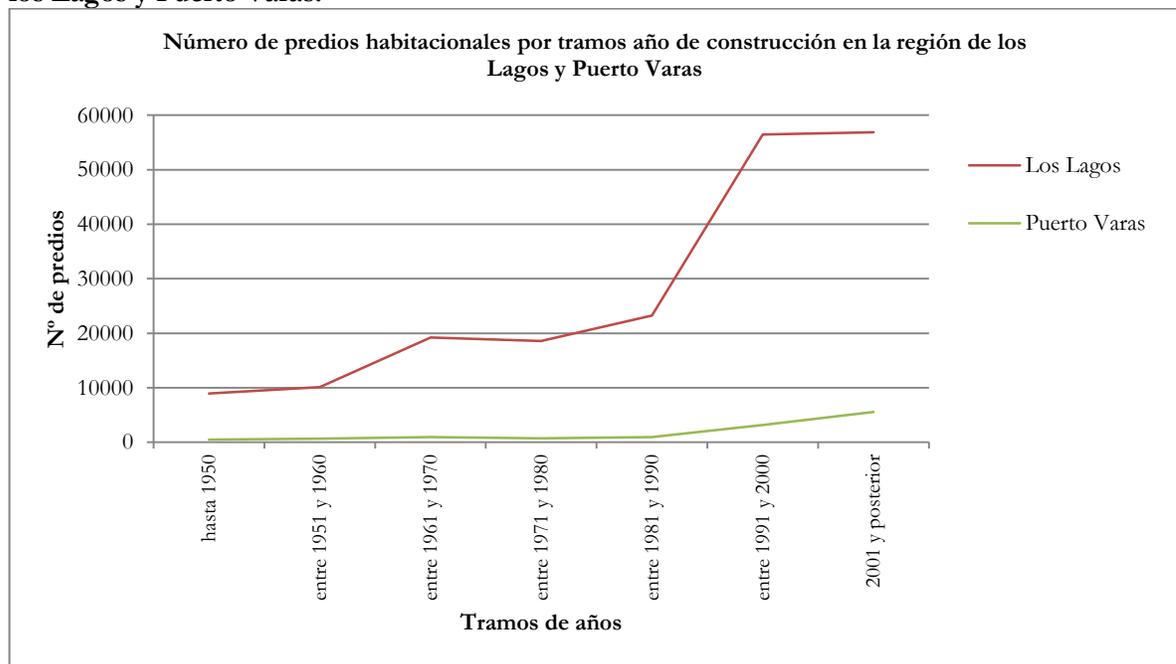
Tal como se observa, en la imagen se ha destacado el perímetro de la zona de Puerto Chico, que es coincidente con la ubicación de la población vulnerable o de grupo socioeconómico menor (D y E) en la ciudad de Puerto Varas.

#### 5.4.2. Expansión de la ciudad

Para comprender la expansión de la ciudad de Puerto Varas, es necesario contextualizar la situación regional, puesto que no se trata de un fenómeno aislado, sino que responde a una tendencia en la región que también se ha expresado en la ciudad de Puerto Montt y en la localidad de Alerce.

Desde el año 1950, los predios habitacionales, tanto en la región de Los Lagos como en Puerto Varas han ido en aumento, con incrementos sustanciales a partir del año 1991; con un 142,7% para la región y 231,4% para Puerto Varas. La tendencia de este crecimiento se observa en el Gráfico 3.

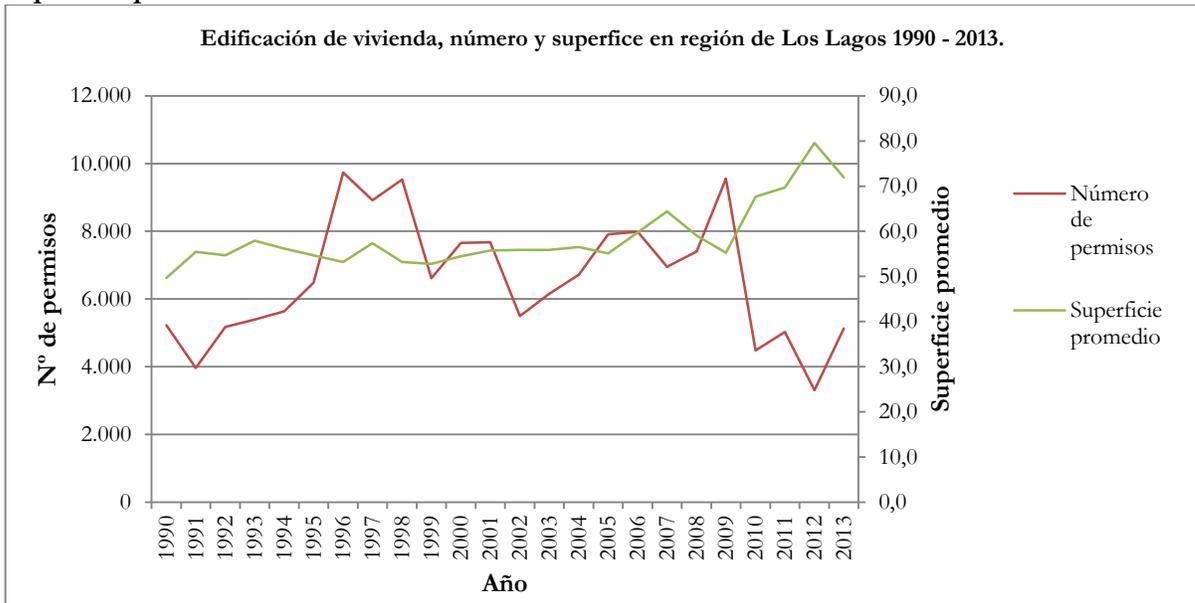
**Gráfico 3: Número de predios habitacionales por tramos año de construcción en la región de los Lagos y Puerto Varas.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.observatoriohabitacional.cl](http://www.observatoriohabitacional.cl)

La variación en la edificación de viviendas a partir del número de permisos otorgados para la construcción de viviendas y la superficie promedio construida entre los años 1990 y 2013 en la región de Los Lagos, que se presenta a continuación en el Gráfico 4, demuestra que pese a que el número de permisos ha tenido alzas y caídas, posiblemente asociadas a los vaivenes de la economía local y nacional, el promedio de la superficie construida ha presentado siempre una tendencia hacia el alza.

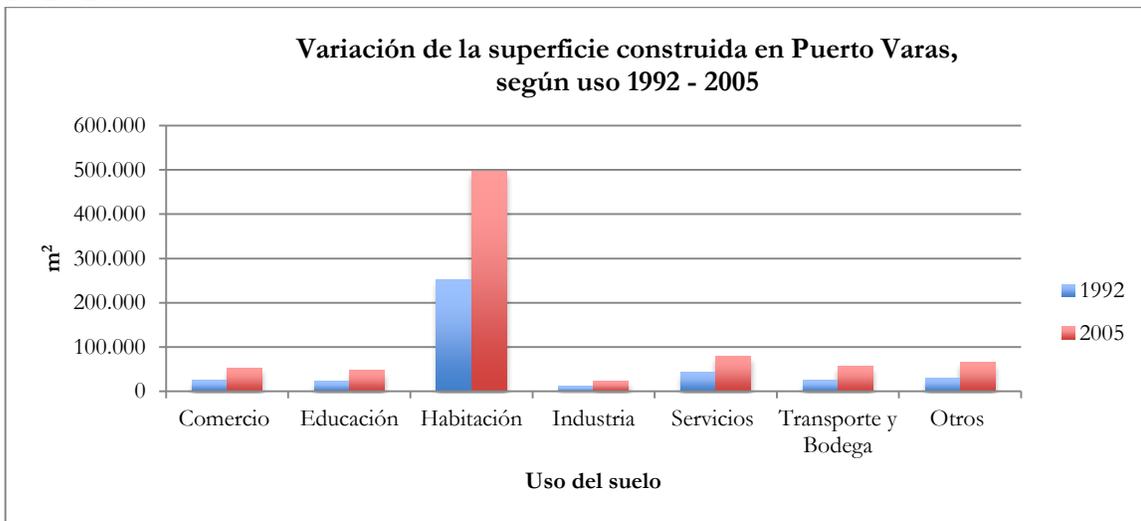
**Gráfico 4: Edificación de viviendas en región de Los Lagos, según número de permisos y superficie promedio.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.observatoriohabitacional.cl](http://www.observatoriohabitacional.cl)

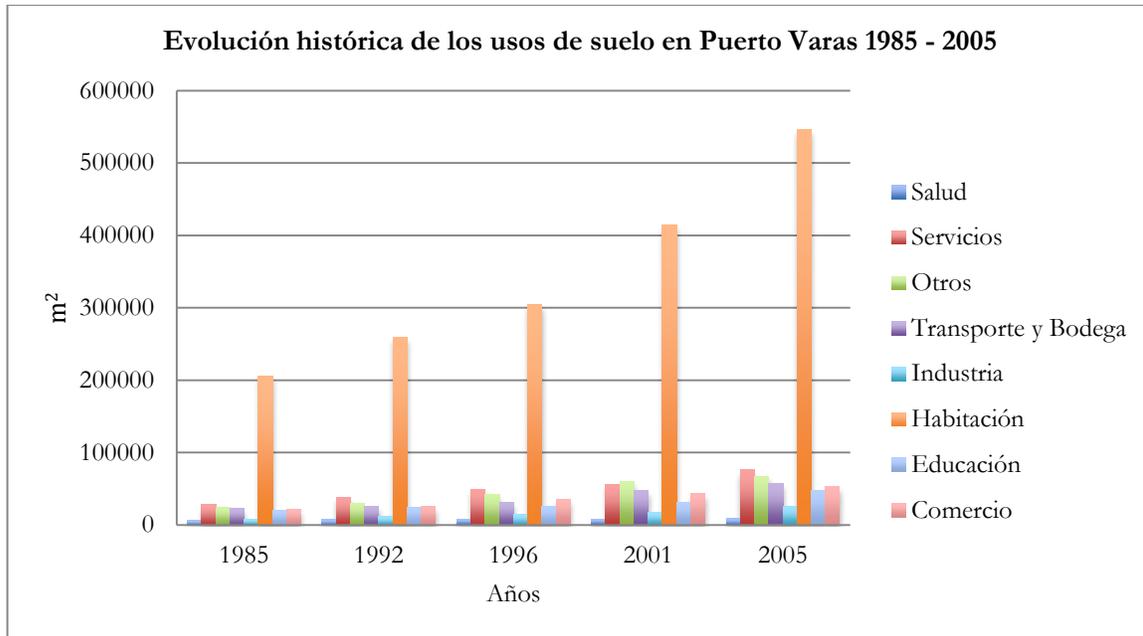
En el caso particular de Puerto Varas, y a partir de los datos que ofrece el estudio realizado por Geociudad Consultores para el Ministerio de Vivienda, es posible identificar la forma en cómo ha ido variando la superficie construida en la ciudad y la ocupación del suelo, tal como se observa en el Gráfico 5 y Gráfico 6, respectivamente.

**Gráfico 5: Variación de la superficie construida en Puerto Varas según uso, para el período 1992 - 2005.**



Fuente: MINVU – Geociudad Consultores, 2005.

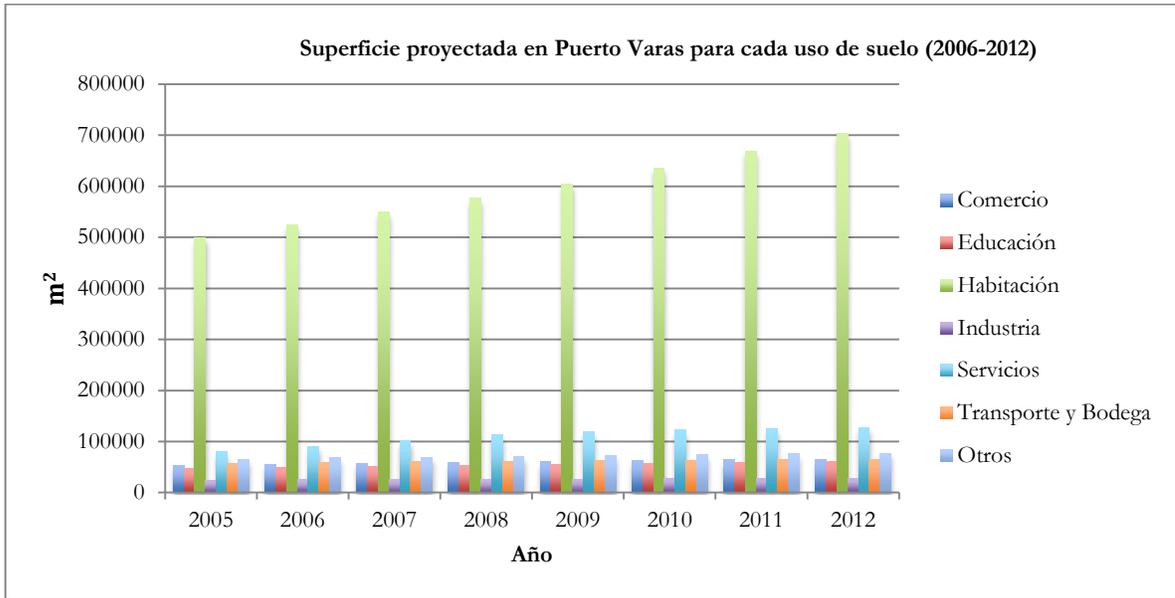
**Gráfico 6: Evolución histórica de los usos de suelo en Puerto Varas 1985 - 2005**



Fuente: MINVU – Geociudad Consultores, 2007

De acuerdo a los datos recopilados, es posible indicar que para todos los usos de suelo existe una profundización de la tendencia creciente. Para el caso del uso habitacional, la variación de la superficie construida en Puerto Varas, desde el año 1992 al año 2005, ha aumentado en 244.678 m<sup>2</sup>, equivalente a un crecimiento de un 97,1% respecto de 1992. Para los mismos usos, el MINVU en conjunto con Geociudad Consultores proyectaron la variación de la superficie construida hasta el año 2012, tal como se muestra en el gráfico 7

**Gráfico 7: Superficie proyectada en Puerto Varas para cada uso de suelo (2006 -2012)**



Fuente: MINVU – Geociudad Consultores, 2005.

Este análisis se puede complementar con los datos aportados tanto por el Ministerio de la Vivienda, a través de su observatorio habitacional ([www.observatoriahabitacional.cl](http://www.observatoriahabitacional.cl)), como el INE a partir de los censos de los años 1982, 1992 y 2002. Con esta información, es posible indicar que se ha producido un aumento en el número de viviendas con una variación intercensal 1992- 2002, superior al promedio regional como nacional, tal como se muestra en la Tabla 9. Al igual que en el caso de la población, la disminución de las viviendas a nivel regional tiene su explicación en la creación de la región de Los Ríos, que significó la separación de la provincia de Valdivia.

**Tabla 9: Variación número de viviendas de acuerdo a censos 1982, 1992, 2002**

<b>Vivienda</b>						
<b>Unidad de análisis</b>	1982	1992	Variación Intercensal (1982-1992)	2002	Variación Intercensal (1992-2002)	2012 <sup>9</sup>
<b>Puerto Varas</b>	2.818 <sup>10</sup>	6.726	-	10.022	49%	13.585
<b>Región Los Lagos</b>	179.413	234.957	30,9%	320.423	36,4%	300.396
<b>País</b>	2.522.369	3.369.849	33,6%	4.399.952	30,6%	5.729.977

Fuente: Elaboración propia a partir de Censos INE 1982, 1992, 2002 e INE 2004.

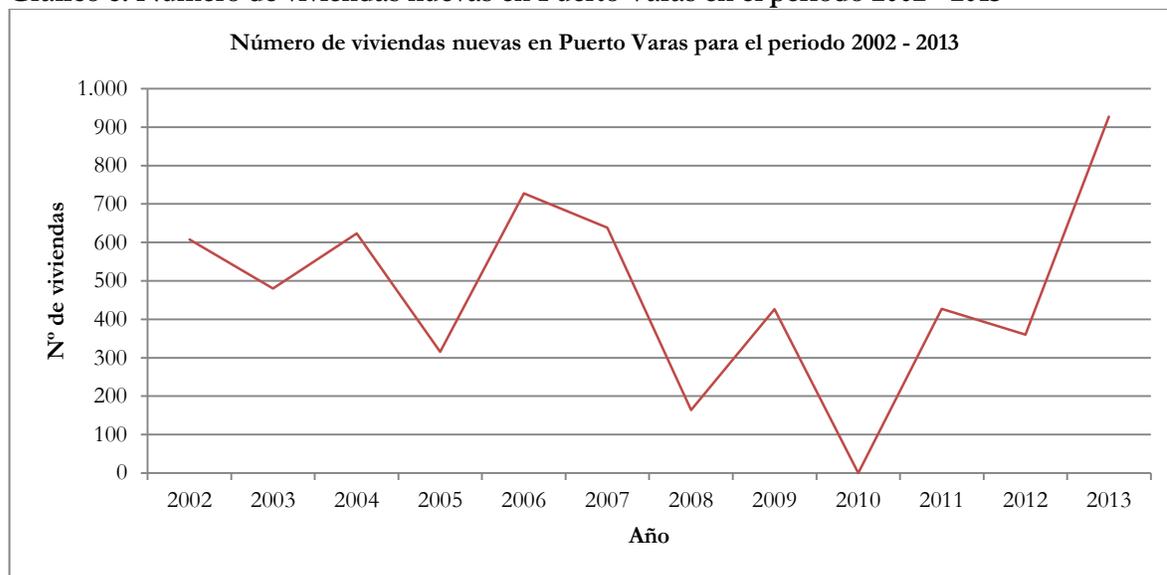
En el caso de las viviendas, los datos del precenso del año 2011 indican que para ese año en la comuna de Puerto Varas existían 15.156 viviendas, 5.134 viviendas más que en el censo del año 2002, lo que equivale a un incremento del 52,3%; porcentaje superior a las variaciones intercensales observadas en los períodos anteriores. Si bien los datos del INE hablan de un crecimiento en el número de viviendas, es importante destacar que esta alza no siempre ha sido constante. De acuerdo a los datos del MINVU para Puerto Varas, entre los años 2002 y 2013, se han producido alzas y caídas en el número de viviendas nuevas en la comuna, posiblemente atribuibles a la crisis del virus ISA que golpeó al sector salmonero chileno en 2007 y que se mantuvo hasta mediados de 2010<sup>11</sup>, gatillando una importante crisis económica en la región. Dichas variaciones se presentan en el Gráfico 8.

<sup>9</sup> Datos no oficiales. Resultados Preliminares Censo de Población y Vivienda 2012, INE 2013.

<sup>10</sup> Considera solo las viviendas de la ciudad de Puerto Varas y no de la comuna completa.

<sup>11</sup> Diario El Mercurio, jueves 1 de noviembre de 2012 <http://www.emol.com/noticias/economia/2012/10/31/567503/industria-del-salmon-ya-casi-ha-olvidado-la-crisis-del-virus-isa-con-sus-numeros-recuperados.html>

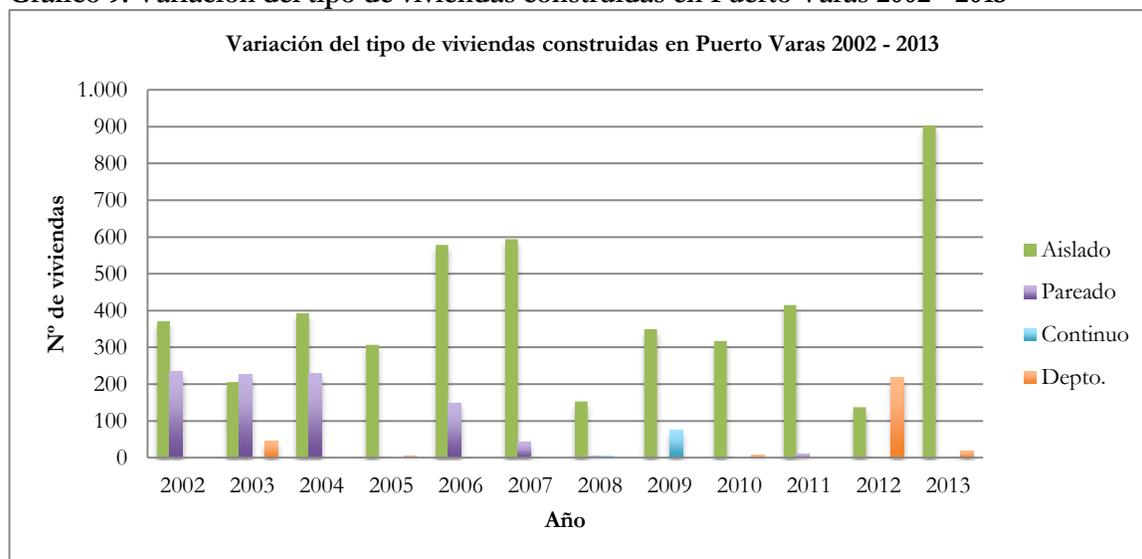
**Gráfico 8: Número de viviendas nuevas en Puerto Varas en el período 2002 - 2013**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.observatoriohabitacional.cl](http://www.observatoriohabitacional.cl)

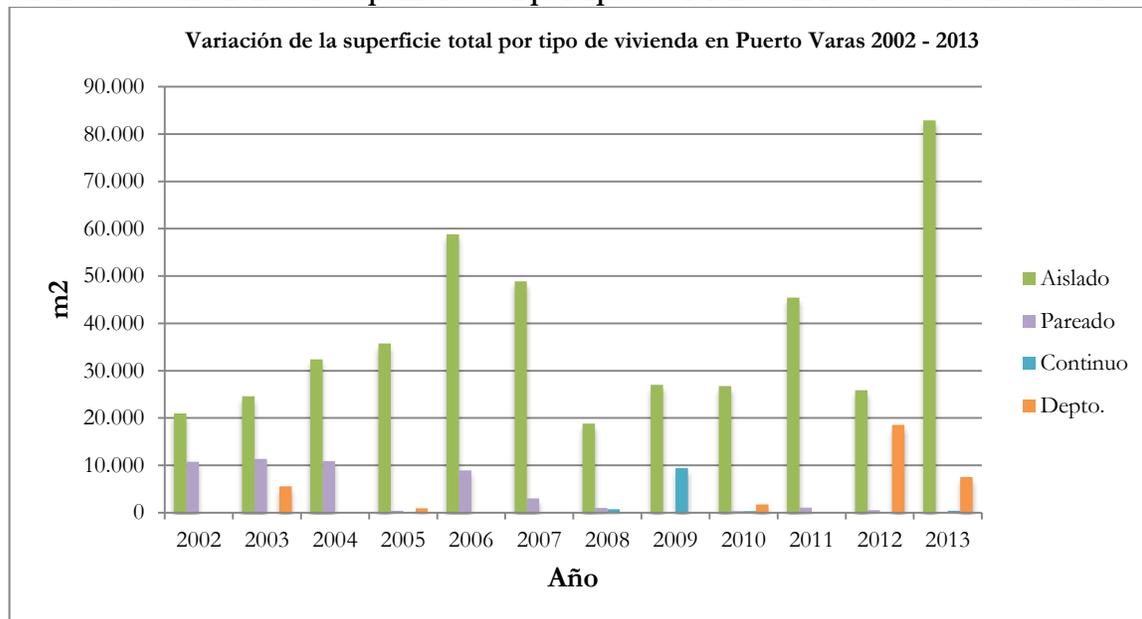
Un aspecto que es interesante de analizar, es el tipo de vivienda que se ha construido en la comuna durante el mismo período de estudio y la superficie que ocupan. Los datos del MINVU demuestran que ha aumentado considerablemente el número de viviendas aisladas, que en los últimos 3 años han comenzado a surgir nuevos edificios de departamentos, y que por el contrario, ya no se construyen casas pareadas ni de fachada continua; tal como se observa en los Gráfico 9 y Gráfico 10.

**Gráfico 9: Variación del tipo de viviendas construidas en Puerto Varas 2002 - 2013**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.observatoriohabitacional.cl](http://www.observatoriohabitacional.cl)

**Gráfico 10: Variación de la superficie total por tipo de vivienda en Puerto Varas 2002 - 2013.**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.observatoriohabitacional.cl](http://www.observatoriohabitacional.cl)

De acuerdo a los datos del PLADECO, del total de viviendas existentes al año 2002, 5.792 se ubicaban en la ciudad Puerto Varas, constituyéndose esta como la principal zona urbana de la comuna (57,8 % del total de viviendas de la comuna). El mismo informe señala que el crecimiento habitacional que ha experimentado la ciudad de Puerto Varas, es una respuesta a las demandas de la población que ha llegado en los últimos 10 años a la ciudad, provenientes principalmente de otras ciudades de la región y del país. Esto ha determinado la construcción de viviendas con valores entre las 2.500 y las 3.500 UF, y de entre 800 y 1500 UF para sectores menos acomodados que son apoyados a través de los diversos programas del SERVIU y la Cámara Chilena de la Construcción.

De acuerdo al Observatorio Urbano del MINVU, para el año 2003, la ciudad de Puerto Varas había alcanzado una superficie de 371,5 hectáreas; 95,3 hectáreas más respecto del año 1993 (Maturana & Aguayo, 2007). Este crecimiento queda graficado a continuación en la Imagen 7.

**Imagen 7: Límites urbanos de Puerto Varas entre 1993 y 2003.**



Fuente: INE, 2015.

Tal como se logra distinguir en la imagen, entre los años 1993 y 2003, la ciudad se expandió hacia la periferia norponiente y sur poniente, con un uso de suelo principalmente habitacional. Del año 2003 al año 2013, la ciudad continuó en su proceso expansivo, asociado principalmente al aumento del número de viviendas construidas en la zona periférica de la ciudad.

En la Imagen 8 se identifican los proyectos habitacionales que se han construido en la ciudad de Puerto Varas hasta noviembre de 2014. Se puede observar que la mayoría de ellos no existían para enero de 2003 (mancha urbana original), y que en general corresponden a conjuntos habitacionales ó parcelas de agrado agrupadas en loteos.

El listado de los proyectos edificados en la ciudad de Puerto Varas desde el año 2001, así como el listado de los loteos para parcelas de agrado se presentan en la Tabla 10. Para mayor detalle de los proyectos consultar en Anexo 1 y Anexo 2.

Imagen 8: Proyectos habitacionales construidos en Puerto Varas entre el año 2003 y noviembre de 2014



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth del 18/6/ 2014 y trabajo de campo.

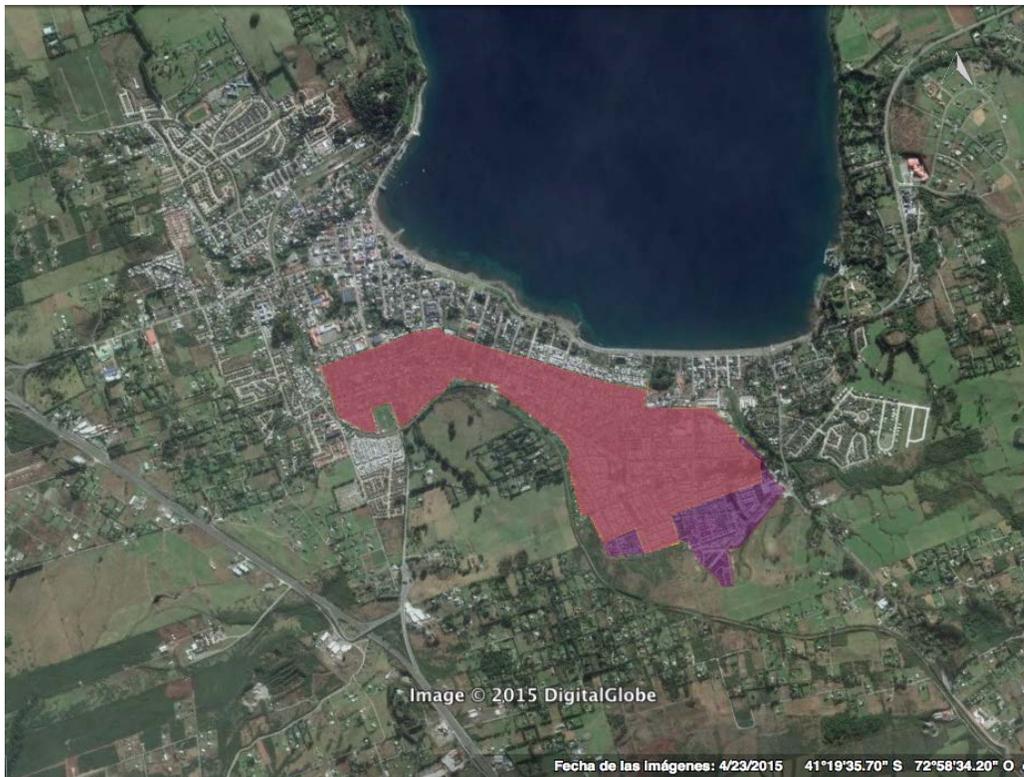
**Tabla 10: Proyectos inmobiliarios desarrollados en Puerto Varas en el período de estudio.**

ID	PROYECTO	N <sup>a</sup> de casas
1	CAMINO DEL TRÉBOL	52
2	BORDE DEL LAGO/ LOMAS DEL LAGO	215
3	ALTOS DEL LLANQUIHUE	110
4	LOTEO BARRIO RESIDENCIAL LOS ARRAYANES DE PUERTO VARAS	75
5	TERRAZAS DE LOS ALPES	37
6	VILLA CASINO	113
7	MIRADOR DE PHILLIPI	55
8	LAS PATAGUAS	36
9	CONDOMINIO 18	36
10	MIRADOR DE LOS VOLCANES	145
11	PARCELAS DOÑA AUGUSTA	
12	PRADOS DEL LLANQUIHUE	85
13	VILLA GERMANIA	63
14	VILLA LICANRAYÉN	263
15	ALTOS DE PUERTO VARAS	24
16	PARCELAS BELLAVISTA	
17	PARQUE IVIAN I Y II	
18	COLINAS DEL LAGO	139
19	BRISAS DE PUERTO VARAS	169
20	LOMAS DE PUERTO VARAS	76
21	COLONOS DEL LLANQUIHUE	85
22	FARO DE LOS COLONOS	100
23	LOTEO CENTENARIO	
24	QUILÉN DE PUERTO VARAS	28
25	MIRADOR DE PUERTO VARAS	719
26	CONDOMINIO LAS ENCINAS	20
27	LOTEO ALTUÉ	

Fuente: Elaboración propia.

Es importante destacar que del total de proyectos construidos en el período de estudio, sólo 3 de ellos se ubicaron en la periferia de la zona de Puerto Chico, que como ya se ha señalado, corresponde al territorio donde reside la población más vulnerable de la ciudad. Dichos proyectos corresponden a los conjuntos Colinas del Lago, Brisas de Puerto Varas y Lomas de Puerto Varas con casas con un valor promedio que no supera las 1.500 UF; lo que significa que se trata de viviendas para un grupo socioeconómico bajo a medio, aunque es necesario destacar que se trata de proyectos privados y no de la construcción de viviendas sociales. En la imagen 9 se aprecia el cambio en la superficie entre los años 2003 y 2014 que ha experimentado la zona de Puerto Chico. Utilizando los instrumentos que ofrece el programa Google Earth es posible calcular la superficie de ambas manchas urbanas con un resultado de 106,9 há para el año 2003 y de 126,8 há para el año 2014, lo que significa un aumento en 19,9 há en el período de estudio, es decir una tasa de crecimiento anual promedio de 1,32 há.

**Imagen 9: Comparación mancha urbana zona de Puerto Chico, 2003 - 2015.**



Fuente: Elaboración propia sobre imagen Google Earth del 23/4/2015 y 15/3/2003.

Haciendo una comparación de la mancha urbana total de la ciudad del año 2003 respecto de la mancha del año 2013, es posible identificar que Puerto Varas ha crecido hacia toda su periferia, con preponderancia hacia la zona norte y sur oriente, tal como se observa en la Imagen 10 con un resultado de 342 há para el año 2003 y de 604,7 há para el año 2014, lo que implica una tasa de crecimiento anual promedio de 17,5 há., para ese período.

**Imagen 10: Comparación de la mancha urbana de Puerto Varas 2003 – 2014**



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth del 18/6/2014 y 15/3/2003 y trabajo de campo.

En consecuencia, y a partir de la información recopilada y analizada es posible decir que en los últimos 15 años la ciudad de Puerto Varas ha crecido y se ha expandido, cumpliéndose la condición de aumento de tierra consumida y disminución de densidad asociada al crecimiento difuso de las ciudades. Los indicadores de este crecimiento se presentan a continuación en la Tabla 11.

**Tabla 11: Resumen indicadores de crecimiento y expansión de Puerto Varas 1982 - 2012**

	1982	1992	2002	2012
<b>Población total (n° de personas)</b>	21.831	26.529	32.912	41.255
<b>Población urbana (n° de personas)</b>		18.047	24.309	26.384
<b>Población rural (n° de personas)</b>		8.482	8.603	11.185
<b>N° de viviendas</b>	2.818	6.726	10.022	13.585
<b>Tamaño de la ciudad (há)</b>		258	371	604,7
<b>Densidad (N° de personas/ há)</b>		69,9	65,5	43,6

Fuente: Elaboración propia.

## 6. FACTORES QUE EXPLICAN EL CRECIMIENTO DE PUERTO VARAS

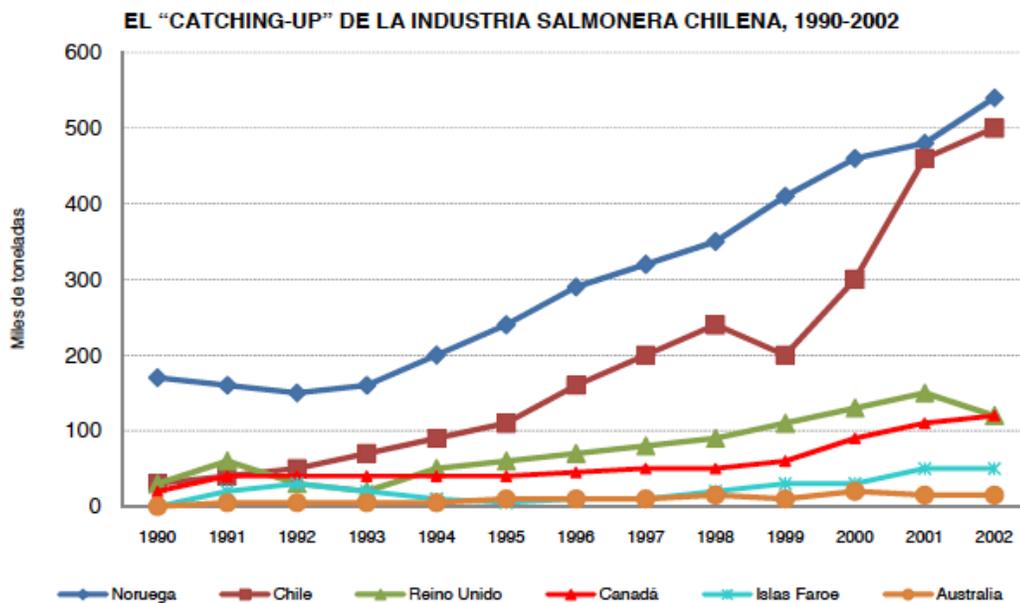
El segundo objetivo de esta tesis es comprender cuáles son los factores económicos, sociales y político-administrativos que explican el crecimiento y expansión de la ciudad de Puerto Varas en los últimos 15 años. De acuerdo al análisis de la información recopilada es posible distinguir dichos factores, los que se presentan a continuación.

### 6.1. Factores económicos

#### 6.1.1. Industria del salmón.

El principal factor económico identificado como catalizador del proceso de crecimiento y transformación de la ciudad de Puerto Varas es el surgimiento de la salmonicultura; impulsada en los años 80 como mecanismo para fomentar el desarrollo económico de las regiones de Los Lagos y de Aysén; y que pretendía posicionar a Chile como uno de los grandes productores de salmón en el mundo. El crecimiento de la industria nacional respecto del mercado mundial se muestra en la Imagen 11.

Imagen 11: Crecimiento de la industria salmonera chilena 1990 - 2002



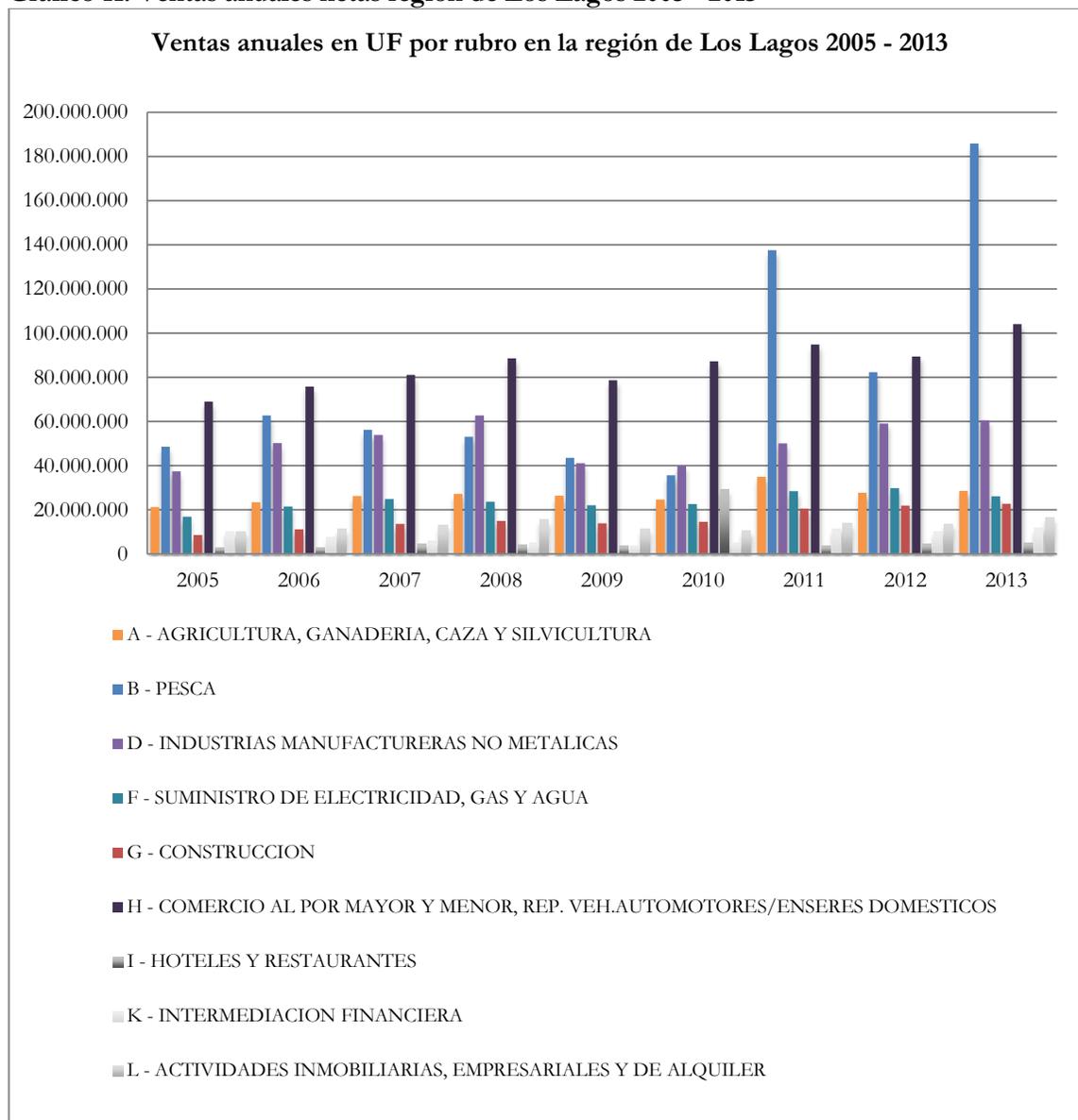
Fuente: Katz, Iizuka, & Muñoz, 2011

Sin embargo, en el año 2009 este crecimiento se desplomó tras la aparición del virus ISA, que afectó a

aproximadamente el 60% de la producción de salmón a nivel nacional (Katz, Iizuka, & Muñoz, 2011). La recuperación de la industria ha sido bastante rápida, pero los efectos de esta crisis repercutieron en las economías de las regiones afectadas, colocando a las comunas de la región de Los Lagos en una situación de vulnerabilidad y de riesgo social ante la enorme proporción de su población que de una u otra forma depende de los destinos de la industria salmonera.

Tal como se presentó en la sección de antecedentes, y como se visualiza en la imagen anterior, es a partir del año 1999 y como consecuencia del desarrollo de la salmonicultura, que la región de Los Lagos experimentó un fuerte crecimiento económico que significó la llegada de nuevos inversionistas, nacionales y extranjeros, y una dinamización de la economía local a partir del surgimiento de una serie de industrias y servicios asociados a ella. De acuerdo a los datos que ofrece el Servicio de Impuestos Internos para el período 2005 - 2013, la variación de las ventas anuales del sector pesquero muestra la caída en las ventas hacia el año 2009, producto del virus ISA, pero una rápida recuperación del sector hacia el año 2013, con ventas anuales que superan ampliamente al resto de las principales actividades que se desarrollan en la región, tal como se observa en el Gráfico 11. En el gráfico también se aprecia que el comercio es el sector que mayores ventas presenta respecto de otros sectores productivos y cómo el sector construcción ha ido incrementado su presencia paulatinamente.

**Gráfico 11: Ventas anuales netas región de Los Lagos 2005 - 2013**



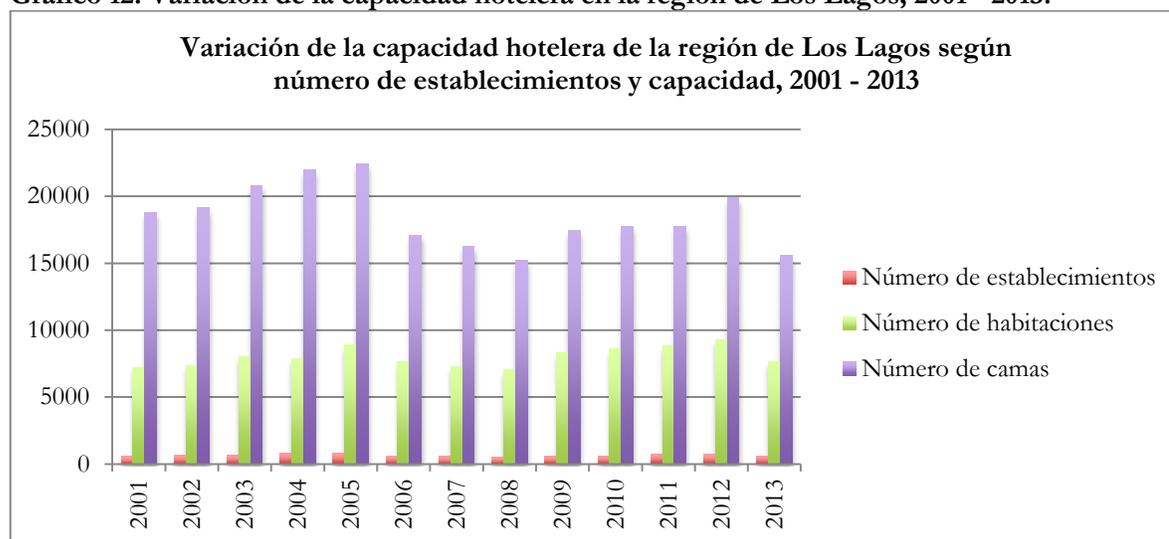
Fuente: Elaboración propia a partir de SII, 2014.

### 6.1.2. Turismo

Un segundo sector de la economía que ha presentado un crecimiento relevante en Puerto Varas y que también explica su crecimiento y expansión, es la industria turística. De acuerdo a los datos del PLADECO, al año 2010 la distribución de las actividades económicas en la comuna de Puerto Varas correspondía a un 41% de servicios, 22% de turismo y comercio, 19% industria y 18% agricultura y minería. El documento reconoce que “gracias a las características de infraestructura hotelera como gastronómica, sumado a la conectividad y cercanía con el aeropuerto, Puerto Varas se ha consolidado no solo como un destino turístico, sino también de convenciones y centros de eventos” (SECPLA.,

2012: p.27). De acuerdo al Plan para el Desarrollo Turístico de la región de Los Lagos para el período 2010 – 2014, elaborado por el Servicio Nacional de Turismo, “el incremento de turistas que han llegado a la región y el sostenido crecimiento de la oferta de servicios turísticos, otorga una gran importancia a la región como destino, contribuyendo a un mayor dinamismo en el empleo y aumentando los niveles de inversión” (Sernatur, 2010). Analizando los anuarios de turismo entre los años 2001 y 2013, en la región de Los Lagos se ha producido un aumento en el número de camas disponibles, pese a que el número de establecimientos no ha variado considerablemente para el mismo período, tal como se observa en el Gráfico 12.

**Gráfico 12: Variación de la capacidad hotelera en la región de Los Lagos, 2001 - 2013.**



Fuente: Elaboración propia a partir de Anuarios e Informe Anual de Turismo de Sernatur, 2001 – 2013.

Es sin embargo, Puerto Varas, la ciudad que ha experimentado un crecimiento sustantivo de su oferta hotelera en los últimos años. Se trata de la ciudad que cuenta con el mayor número de hoteles 5 estrellas después de Santiago (6) y una amplia oferta de hoteles, hospedajes, cabañas y camping.

El surgimiento de esta industria es producto del esfuerzo de los empresarios turísticos de la zona, pero también de agentes estatales que identificaron una oportunidad de quebrar la estacionalidad de la afluencia turística mediante el desarrollo de proyectos que permitieran el uso de las instalaciones durante todo el año. De esta forma, han surgido iniciativas como “*Visit Puerto Varas Convention Bureau*” ([www.visitpuertovaras.cl](http://www.visitpuertovaras.cl)) conglomerado conformado por los principales hoteles y empresas de la ciudad a través de un proyecto de fomento cofinanciado por CORFO, cuya misión es posicionar Puerto Varas como destino de Congresos, Convenciones, Reuniones y Eventos. El surgimiento de Puerto Varas como un destino ejecutivo, ha permitido que sectores de la industria turística asociada

tales como tour operadores, restaurantes y el casino de juegos, se beneficien de una demanda continua que les permite sustentar sus negocios durante todo el año.

Para Horacio Bóvolo, Secretario de la Cámara de Comercio y Turismo de Puerto Varas, la ciudad presenta condiciones únicas que favorecen el desarrollo de la industria turística<sup>12</sup>:

- Conectividad: la ciudad se encuentra a menos de 30 minutos del aeropuerto El Tepual, al que se accede fácilmente desde la carretera y desde donde salen/llegan entre 8 y 9 vuelos diarios hacia Santiago. Esto favorece la llegada de turistas que van o vienen hacia Torres del Paine y que tienen la posibilidad de realizar fácilmente una “escala” que les permite conocer nuevos atractivos turísticos. Además, la ciudad se presenta como una escala para acceder hacia la ciudad argentina de Bariloche.
- Atractivos turísticos naturales: Puerto Varas se encuentra cerca de distintos atractivos naturales tales como el Parque Nacional Vicente Pérez Rosales, uno de los más visitados en Chile y en el que se ubican los Saltos del Petrohué y la Laguna de Todos los Santos; el Parque Nacional Alerce Andino, al Volcán Osorno, sectores como Río Puelo, Ralún y Cochamó. Además, es parte del circuito Interlagos que conecta a diversas localidades del sur de Chile.
- Atractivos turísticos urbanos: dado su particular origen, la ciudad ofrece una mixtura entre las tradiciones chilenas y las alemanas, que se observan tanto en la arquitectura de la ciudad como en la oferta gastronómica.
- Oferta cultural asociada a Frutillar y el Teatro del Lago, que ofrece diversos espectáculos artísticos durante todo el año, lo que permite a los habitantes de zonas cercanas tales como Osorno, Flesia y Puerto Montt, combinar dichos eventos con una oferta gastronómica en Puerto Varas.
- Amplia oferta de alojamiento y locales nocturnos, que es aprovechada por ejecutivos y empresarios locales que si bien trabajan en Puerto Montt o incluso Chiloé, prefieren hospedarse en Puerto Varas, y así aprovechar la calidad de los servicios y la seguridad que ofrece la ciudad.

---

<sup>12</sup> Entrevista realizada por la autora el día 25 de septiembre de 2014.

### 6.1.3. Emprendimientos

Quizás más que un factor de crecimiento, la instalación de incubadoras de negocios y fomento al emprendimiento, es un fenómeno que ha ido en aumento en la ciudad y que podría explicarse más bien como una consecuencia, tanto de la llegada de nuevos habitantes, como del reconocimiento de algunos elementos favorables para nuevos negocios como son la conectividad y la cercanía a centros productivos. Para Claudia Huber<sup>13</sup>, Subdirectora Regional de CORFO, la instalación de incubadoras de negocios tales como “ENDEAVOR”, “LINK” o “Mujeres Empresarias”, responde a una señal de que en la región existen oportunidades reales de crecimiento económico para distintos sectores y que Puerto Varas es la ciudad que ofrece las mejores condiciones para este tipo de pequeños desarrollos que luego pueden globalizarse.

### 6.2. Factores sociales

De acuerdo a los antecedentes recopilados, uno de los principales factores sociales que ha determinado la variación del paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas, es la llegada de nuevos habitantes, provenientes de ciudades, tanto de la región como de otros puntos del país, especialmente Santiago. De acuerdo a Hidalgo, Zunino, & Paulsen, existen flujos migratorios significativos tales como Santiago (comuna) – Villarrica y Puerto Montt - Puerto Varas, en donde entre 1997 y el 2002 se trasladaron más de mil ochocientas personas (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014). Los autores agregan que:

“Investigaciones efectuadas en Puerto Varas, muestran la construcción de los imaginarios de los migrantes por estilo de vida que se han asentado en los últimos diez años en dicha localidad distinguiéndose diferentes constructos utópicos que buscan materialidad y que están asociados a una naturaleza única e incontrarrestable, otros tienen el sueño del progreso y desarrollo a quienes ostentan el mito del turismo como forma de arraigo” (Hidalgo, Zunino, & Paulsen, 2014; p. 249)

De acuerdo a Ducci existen una serie de argumentos que explican la atracción que ejerce el crecimiento en extensión en zonas periféricas, siendo uno de los más importante la posibilidad de disfrutar de una vivienda en contacto con la naturaleza; una casa con jardín en donde las familias, de cualquier nivel económico aspiran a gozar de un entorno verde alejado de la congestión y ruidos de la ciudad central (Ducci, 1998). Lo paradójico de la situación en Puerto Varas, es que la ciudad en su conjunto se ha

---

<sup>13</sup> Entrevista realizada por la autora el día 24 de septiembre de 2014.

conformado como un suburbio de Puerto Montt, lo que permite a las familias disfrutar de mejores condiciones de seguridad, educación, comercio, servicios recreativos, etc.; respecto de Puerto Montt, pero que a su vez se instalan en la ciudad en parcelaciones, barrios en suburbios o condominios cerrados que los aíslan de Puerto Varas y que además, restringen el disfrute de las zonas periféricas al resto de los habitantes de la ciudad, sobre todo a los más antiguos. En este sentido, se produce un fenómeno que también afecta el ideal de calidad de vida de quienes viven en la ciudad. Claudia Huber, antigua residente de Puerto Varas, reconoce que para quienes son originarios o llevan décadas viviendo en Puerto Varas, la calidad de vida ha ido mermando justamente por el considerable aumento de la población, que no sólo ejerce mayor presión sobre la oferta de bienes y servicios, sino que también ha establecido códigos e infraestructura propia, restringida al resto de los habitantes de la ciudad.

*“Para quienes llevamos años viviendo en Puerto Varas, hemos visto cómo ahora hay colas en los bancos, es cada vez más difícil estacionarse, hay productos en los supermercados que se agotan, y ya no todos se saludan en la calle. Es fácilmente reconocible quienes son los altos cargos en la industria del salmón, puesto que tienen una forma de vestir, de hablar y de relacionarse distinta. Son familias que vienen de Santiago y que como no encuentran toda la oferta educativa que les gustaría, han favorecido el surgimiento de colegios así como de nuevos servicios como talleres de arte y música, generado una oferta cultural que incluso se extiende a Frutillar”.*

Este mismo fenómeno es identificado por Cristina Lopetegui y Soledad Millas, ambas de la Municipalidad de Puerto Varas<sup>14</sup> quienes reconocen que la ciudad ha crecido mucho y que se ha perdido la tranquilidad y el carácter de pueblo de hace algunos años. *“Han sido cambios que se han producido demasiado rápido (8 años)”.*

### **6.3. Factores político - administrativo**

El primero de los factores político – administrativos identificados como causales del crecimiento de la ciudad de Puerto Varas, no tiene directa relación con la administración local, sino más bien, con la forma en cómo se han desarrollado las ciudades en Chile en los últimos 40 años. Hasta principios de los años 70, y específicamente hasta antes del golpe militar de 1973, la formación del espacio residencial estuvo básicamente determinado por 3 modos: la autoconstrucción individual, el acceso a una vivienda social terminada o la apropiación colectiva de terrenos para la instalación de asentamientos informales,

---

<sup>14</sup> Entrevistas realizadas por la autora el día 25 de septiembre de 2014.

como única vía posible para todos aquellos que no tenían acceso a alguna de las 2 alternativas anteriores (Hidalgo, Borsdorf, & Sánchez, 2007). Sin embargo, con la implantación del modelo neoliberal, el suelo pasó a convertirse en un bien de consumo y por ende a ser regido por las leyes del mercado. El Estado promovió el crecimiento indiscriminado de las ciudades creando la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, que decretó que el suelo urbano “no era un bien escaso” y que su precio debía ser fijado por las fuerzas del mercado (Hidalgo & Arenas, 2003). Con esta liberalización, las empresas inmobiliarias no han encontrado grandes obstáculos para desarrollar proyectos de viviendas en serie, fenómeno que como ya se ha descrito, comenzó a producirse en Puerto Varas asociado al auge de la industria del salmón y del turismo.

Un segundo elemento que ha sido fundamental en el desarrollo de la ciudad de Puerto Varas, ha sido su Plan Regulador Comunal, que como ya se indicó, está vigente desde al año 1990, con sucesivas enmiendas, sin que hasta la fecha se haya logrado aprobar un nuevo Plan que asuma y proyecte la nueva realidad de la comuna y de la ciudad. Este Plan regulador ofrece distintos niveles de planificación, todos los cuales coinciden, en teoría, con entregarle un carácter turístico y de servicios a esta ciudad. Sin embargo, a 23 años de su aprobación, la ciudad ha adquirido un carácter combinado entre residencial y turístico. La expansión de su límite urbano mediante áreas de baja densidad en torno al área consolidada generó una zona de amortiguación o de transición entre lo rural y el área urbana, caracterizada por el alto precio del suelo, en donde se instalaron familias con nivel socioeconómico de altos ingresos, puesto que gran parte de estas zonas alejadas se encontraban fuera del territorio operacional de agua potable de la ciudad, situación que finalmente repercutió en un aumento de los valores de las viviendas por la implementación de la urbanización (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2007). Para Moisés Tepano, Director de SECPLA de la Municipalidad de Puerto Varas<sup>15</sup>, la especulación respecto de la entrada en vigencia de un nuevo PRC y la nueva condición económica de la región generó un interés en las empresas inmobiliarias, quienes compraron loteos periféricos para posteriormente edificarlos de acuerdo a las condiciones establecidas en el PRC. *“El PRC es del año 1990 y ha habido mucha especulación, lo que ayudó a la llegada de una población de estrato socio económico alto a Puerto Varas. Es gente que tiene un poder adquisitivo que vio una posibilidad de compra de parcelas y de viviendas”*.

---

<sup>15</sup> Entrevista realizada por la autora el día 25 de septiembre de 2014.

Actualmente la municipalidad se encuentra trabajando en diversos programas que buscan mejorar la infraestructura de la ciudad. Estos planes corresponden a:

- Plan de ordenamiento y gestión del tránsito: programa que busca la implementación de medidas de gestión que solucionen los actuales problemas de congestión en el centro de la ciudad. Algunas medidas corresponden a la eliminación de la circulación de minibuses por el centro, eliminar estacionamientos en la calle, la instalación de semáforos, entre otros.
- Plan de Renovación Urbana: considera el desarrollo de un nuevo subcentro de manera de instalar en la zona de Puerto Chico un edificio Consistorial, ya que es en esta zona donde se concentra la mayor demanda de servicios municipales.
- Modificaciones al plan regulador: que deberá definir si se mantienen o no las parcelaciones, cuáles son las zonas donde se densificará, qué se mantendrá para mejorar la calidad de vida, entre otros.
- Plan maestro de aguas lluvias: que busca solucionar el colapso que sufre el sistema de alcantarillado, asociado a la red de recolección de aguas lluvias.

Moisés Tepano agrega que *“nuestra posición junto al MINVU es no crecer mucho más con respecto al plan regulador. Si vamos a crecer, la idea es generar un anillo de protección alrededor de la ciudad que hasta ahora se ha dado gracias a las parcelaciones que han impedido el surgimiento de nuevas viviendas sociales. La idea no es no tener vivienda social, sino que definir claramente dónde se construyen, de qué calidad (constructividad, espacios públicos), y de qué forma ayudan a superar la desigualdad existente en la ciudad”*.

## **7. MODIFICACIONES DEL PAISAJE URBANO DE PUERTO VARAS**

Las modificaciones del paisaje urbano de la ciudad de Puerto Varas se estudiaron desde dos líneas de investigación. La primera de ellas correspondió al estudio de los cambios en la imagen urbana a través del análisis de fotografías e imaginario de la ciudad, y la segunda, al estudio de los cambios morfológicos mediante el análisis de fotografías áreas de distintas fechas. A través del estudio de la imagen de la ciudad se buscar identificar los nuevos elementos que han surgido en Puerto Varas y la forma en que estos influyen tanto en la imagen como en el imaginario que existe respecto de Puerto Varas. Por su parte, el estudio morfológico es más bien de carácter técnico y permite distinguir las formas que han ido adoptando las diferentes urbanizaciones que han determinado la expansión de la ciudad.

### **7.1. Cambios en la imagen urbana**

La iconografía de las ciudades siempre ha sido uno de los aspectos fundamentales de la definición cultural de los pueblos. Su imagen se rastrea en los principios de la relación entre el hombre y lo urbano, por lo tanto, esta representación debería expresar la síntesis de sus características fundamentales considerando aspectos que la historia o la propia biografía habían configurado fundamentando su importancia en razones sociales, económicas o de poder. (Arias, 2003). La imagen urbana de Puerto Varas ha estado determinada principalmente por la mezcla cultural que se dio en la zona tras la llegada de los colonos alemanes a fines del siglo XIX y principios del siglo XX; quienes definieron el carácter agropecuario de la región. De esta mixtura aún quedan numerosos vestigios en la ciudad, los cuales se pueden apreciar en la zona declarada “patrimonial”, pero también en diferentes localidades que rodean al Lago Llanquihue.

De acuerdo a Peter Burke, una ventaja especial del testimonio de las imágenes es que comunican con rapidez y claridad los detalles de un proceso muy complejo, que un texto tarda mucho más en describir de un modo bastante más vago. “Las fotografías antiguas son especialmente importantes para la reconstrucción histórica de los barrios que en la actualidad han sido reconstruidos” (Burke, 2001). A partir de esta afirmación, se ha optado por describir el cambio en la imagen urbana de la ciudad de Puerto Varas a partir del análisis de un conjunto de fotografías que han permitido reconstruir la imagen de la ciudad desde fines del siglo XIX; demostrando así, cómo la periferia urbana de la ciudad ha ido cambiando dramáticamente a través del tiempo. En la Imagen 12 se presenta una serie de fotografías que muestran el cambio experimentado por la ciudad.

Imagen 12: Variación de la vista panorámica de Puerto Varas 1888 - 2014



Puerto Varas 1888



Puerto Varas 1928



Puerto Varas 1934



Puerto Varas 1955



Puerto Varas 1965



Puerto Varas, panorámica desde Cerro Phillipi, 1985



Puerto Varas, 1995



Puerto Varas, 2014



Fuentes: Alejandro Torres/Daniela Zaviezo

Tal como se puede observar en el conjunto de fotografías anterior, la ciudad de Puerto Varas ha experimentado un crecimiento vertiginoso desde su fundación, con una expansión que continúa la línea del Lago Llanquihue hacia el oriente, pero que también hace uso de las tierras agrícolas otrora ubicadas en la periferia de la ciudad. Es especialmente en esta zona, que como ya hemos dicho, es la que más ha resentido el crecimiento de la ciudad, donde se pueden observar los principales cambios en el paisaje urbano periférico de Puerto Varas debido a la instalación, a partir de la década de los 90, y con mayor fuerza a partir del año 2000, de una serie de proyectos inmobiliarios que han ido quitándole terreno a las zonas de pastos y matorrales que en algún momento tuvieron un destino agropecuario. En la serie de imágenes a continuación, se puede ver cómo dichos proyectos inmobiliarios han ido ocupando la zona periférica de la ciudad, modificando el paisaje de otras terrenos agrícolas.

**Imagen 13: Proyectos inmobiliarios en la periferia de Puerto Varas**



Vistas hacia el sur poniente de Puerto Varas / Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014



Vistas hacia el norte de Puerto Varas / Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014



Vista panorámica sur



Mirador de Puerto Varas/ Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014.

Es importante señalar que estos proyectos no solo han modificado el paisaje urbano periférico, sino que también han generado una serie de impactos que afectan desde el medio ambiente hasta el desarrollo de una sana vida social entre vecinos, lo que da cuenta de un problema de planificación de la ciudad. A continuación se enumeran los problemas observados que afectan la imagen urbana de Puerto Varas.

- 1) Pérdida de vecindad por encuentro de muros de condominios cerrados y casas de otros condominios. No hay una “conversación” entre proyectos, ni un control desde la autoridad que obligue a compartir el uso de la calle y así generar vecindad entre diversos condominios. De esta forma, la calle se transforma en un “pasadizo” y no en un punto de encuentro entre vecinos.



Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014.

- 2) Casas enrejadas que dan cuenta de la sensación de inseguridad “importada” desde las zonas metropolitanas de origen de los nuevos residentes. Muchas de las rejas son instaladas antes de que los moradores lleguen a habitar sus viviendas.



Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014.

- 3) Inexistencia de zonas de amortiguamiento. La construcción de las casas limita con zonas no urbanizadas en las cuales es posible encontrar flora nativa y/o praderas, cuyos ecosistemas se ven amenazados tanto por la creciente urbanización como por los impactos ambientales asociados a la vida urbana y que no se ven amortiguados por una zona de resguardo (buffer).



Proyecto inmobiliario Quilén



Proyecto Mirador de Phillipi a metros del cerro Phillipi, área verde de interés turístico y ambiental



Límite sur, Loteo Centenario.



Segunda parte proyecto Camino del Trébol / Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014.

Un segundo aspecto a evaluar respecto de la imagen de la ciudad, es la identificación de aquellos elementos que corresponden a los artefactos urbanos representantes de la globalización de las ciudades y que fueron detallados en los antecedentes de esta tesis. En este sentido, además de los conjuntos inmobiliarios de los suburbios, en Puerto Varas es posible encontrar artefactos urbanos contemporáneos tales como centros comerciales, casinos de juegos y locales de marcas internacionales, tal como se aprecia en el conjunto de imágenes a continuación:

**Imagen 14: Artefactos urbanos propios de la globalización en Puerto Varas**



Mall “Paseo Puerto Varas”



Strip center “Doña Ema”



Casino Dreams Puerto Varas



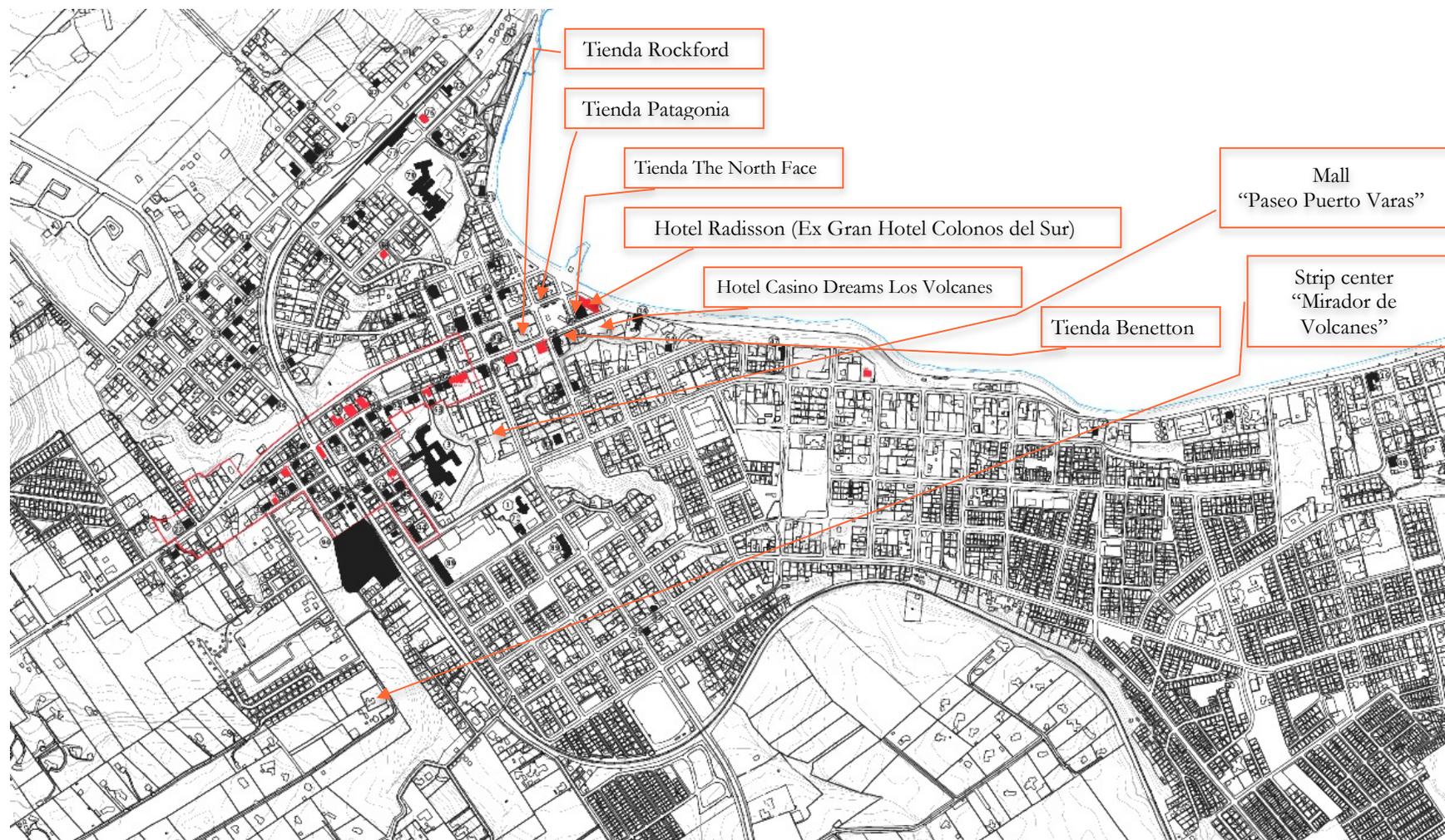
Strip center Mirador de Volcanes (abandonado)



Locales comerciales de marcas internacionales / Fuente: Daniela Zaviezo A., septiembre 2014.

Dispuestos en el mapa de la ciudad, es posible identificar que estos elementos se concentran en la zona céntrica de la ciudad, a pocas cuadras de la zona patrimonial, tal como se observa en la Imagen 15, a continuación.

Imagen 15: Ubicación de los principales artefactos urbanos en la ciudad de Puerto Varas, 2014



Fuente: Elaboración propia sobre sección de plano "Presencia de patrimonio inmueble de Puerto Varas 2011" Heike Höpfner-Pablo Moraga. Estudio de Arquitectura Puerto Varas.

Algunas de las modificaciones de la imagen urbana de la ciudad de Puerto Varas, pueden vincularse directa o indirectamente a las modificaciones y enmiendas que el Plan Regulador Comunal ha sufrido en los últimos 20 años. De la información recopilada, las principales modificaciones que afectan la imagen de la ciudad se presentan a continuación en la Tabla 12.

**Tabla 12: Principales modificaciones al PRC con influencia en la imagen urbana de Puerto Varas**

Nombre Resolución	Modificaciones con influencia en la imagen urbana de Puerto Varas
<p><b>Resolución 24 AFECTA</b>  <b>Fecha Publicación :27-02-1997</b>  <b>Fecha Promulgación :16-01-1997</b>  <b>Gobierno Regional X Región de Los Lagos Aprueba Modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Varas</b></p>	<p>Artículo 3: Se le agrega al artículo 14 de la Ordenanza Local sobre Bienes Nacionales de uso público un párrafo relativo a “definiciones, características y exigencias de formación de marquesinas y/o portales” de uso obligatorio en la zona C.</p> <p>En el mismo artículo queda prohibido el uso de pórticos o columnatas para exhibir propaganda de cualquier tipo o apoyar o colgar mercadería. En el artículo se especifican las exigencias técnicas para los proyectos de portales, así como su altura y profundidad.</p> <p>Artículo 4: Se modifican algunos puntos de las normas específicas de la Zona C tales como profundidad máxima de la faja continua, la altura máxima de edificación para el sistema aislado y pareado.</p> <p>Artículo 5: Se modifican las características definidas para el “antejardín mínimo” en las zonas H-1, H-2, H-3 y T.</p>
<p><b>Resolución 33 AFECTA</b>  <b>Fecha Publicación :04-04-1997</b>  <b>Fecha Promulgación :17-02-1997</b>  <b>Gobierno Regional X Región de Los Lagos Aprueba Modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Varas</b></p>	<p>Artículo 1: Establece nuevas zonas, usos de suelos y normas específicas, nuevos trazados viales y líneas oficiales.</p> <p>Artículo 2: Se crea la subzona ZH-1a con uso permitido de vivienda, equipamiento de escala vecinal, comunal y regional de salud, educación, culto, cultura, deportes, esparcimiento y turismo, comercio minorista, servicios públicos, y servicios profesionales. Actividades productivas permitidas, solo aquellas vinculadas con servicios artesanales inofensivos.</p>
<p><b>Resolución 71 AFECTA</b>  <b>Fecha Publicación :17-02-2000</b>  <b>Fecha Promulgación :19-10-1999</b>  <b>Gobierno Regional X Región de Los Lagos Aprueba Modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Varas</b></p>	<p>Artículo 1: Se establece una nueva sub zona T1 con sus usos de suelo y normas. Se establecen normas especiales de aplicación en la plaza de Armas.</p> <p>Artículo 2: Se crea la subzona T1 con uso permitido de vivienda, equipamiento de escala vecinal, comunal y regional de salud, educación, culto, cultura, deportes, esparcimiento y turismo, comercio minorista, servicios públicos, y servicios profesionales. No se permiten en ella actividades productivas.</p>

	Artículo 5: Queda prohibido en el área ocupada por la Plaza de Armas levantar cualquier tipo de edificación de carácter definitivo a excepción de pérgolas espejos de agua, estructura para retretas y obras similares atinentes a este tipo de zonas, calificadas previamente por el DOM
<b>Decreto 4712 Exento</b> <b>Fecha Publicación :29-12-2007</b> <b>Fecha Promulgación :18-12-2007</b> <b>Aprueba Modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Varas</b>	Artículo 1: Aumenta en un sector de la zona T1 existente el coeficiente de constructibilidad y de ocupación de suelo en el máximo contemplado en la OGUC en un 30% con respecto a la normativa en vigencia. Artículo 2: Se modifican los coeficientes de constructibilidad y de ocupación de suelo de un sector de la zona T1 en el máximo contemplado en la ORGUC de un 30% con respecto a la normativa en vigencia.

Fuente: Elaboración propia

Además de las diversas modificaciones al PRC, la municipalidad ha desarrollado el “Plan Visual de Puerto Varas”, que entró en vigencia en junio de 2014 y que busca “regular los elementos determinantes en la conformación de la imagen visual como territorio y destino turístico”. El plan entrega directrices para la instalación de mobiliario urbano; portales y marquesinas; terrazas; antenas de telecomunicaciones; luminaria; canalización subterránea y tendido aéreo; publicidad en el espacio público y privado, entre otros. Frente a este plan ya se han levantado voces que señalan que este ideal de unificación de la imagen urbana podría afectar el patrimonio arquitectónico moderno de la ciudad que no se condice con las modificaciones y el mobiliario urbano propuesto, y que por ende, no debería estar sometido a tales modificaciones.

### 7.1.1. Promoción de la ciudad a través de su imagen urbana

Un segundo aspecto de análisis para comprender la variación de la imagen urbana de la ciudad, tiene que ver con el estudio de la forma en como la ciudad se presenta a sus visitantes y así comprender cuál es la imagen que proyecta hacia quienes desean conocerla. Como ya se ha señalado, el singular carácter y las ventajas que presenta la ciudad en materia de conectividad, han permitido su auge económico y social, lo que ha significado la definición de Puerto Varas como atractivo turístico. De esta forma, la ciudad le presenta al visitante una imagen, en la que destacan no solo el patrimonio cultural, sino también, los atractivos naturales y patrimoniales propios de la ciudad como de sus alrededores. Esta imagen ha quedado plasmada en diversos sitios web que promocionan la ciudad y en guías turísticas que a través de los años, han ido incorporando los cambios que la ciudad ha experimentado.

A continuación se presenta un conjunto de imágenes y descripciones de la ciudad en diversos elementos de promoción turística que dan cuenta de esta imagen y de cómo la descripción ha ido variando con el paso de los años.

**Tabla 13: Imágenes y descripción de la ciudad de Puerto Varas en sitios web de promoción turística.**

	
<p>“Qué visitar: <i>Avenida Costanera – Puerto Varas:</i> Bordea parte del Lago Llanquihue y une Puerto Varas con Puerto Chico. En su recorrido se puede apreciar el lago y los volcanes. Representa el inicio de la Ruta Internacional 225 (Vicente Pérez Rosales), que conecta la ciudad con San Carlos de Bariloche y que, a la vez, permite acceder a atractivos turísticos como: Ensenada, Saltos del Río Petrohué, Petrohué y Peulla, además de posibilitar el acceso a localidades como: Ralún, Cochamó y Puelo. <i>Centro Cultural Estación – Puerto Varas:</i> Ubicado en la antigua estación de Trenes, se realizan exposiciones durante todo el año. <i>Círculo Patrimonial – Puerto Varas:</i> Recorre distintos puntos de interés, entre ellos la plaza de Armas y las casas patrimoniales de la ciudad”.</p> <p><b>Corporación de Turismo y Cultura de Puerto Varas, <a href="http://www.puertovaras.org">www.puertovaras.org</a></b></p>	



“Sin lugar a dudas, Puerto Varas es una de las ciudades emblemáticas de Chile. Ubicada en la X Región de Chile, la denominada Región de los Lagos y Volcanes, a tan sólo 20 kilómetros de Puerto Montt, Puerto Varas es mágica por donde se la mire y puede disfrutarse tanto de día como de noche. Recostada sobre las orillas del lago Llanquihue, tiene como límite una costanera tan hermosa que parte de la vida diaria de sus habitantes transcurre en ella. El volcán Osorno, cuya cumbre siempre se encuentra nevada, es uno de los puntos más visitados por los turistas que hacen *trekking* hasta su misteriosa boca. Además de caminatas, la ciudad es ideal para disfrutar de sus playas y balnearios durante el verano. Alrededor de Puerto Varas se encuentran distintas ciudades como Frutillar, Puerto Octay, Puerto Montt y Llanquihue, las cuales poseen su propia historia y pueden ser recorridas en el transcurso de un día. Las capillas e iglesias de la zona también resultan atractivas durante la estadía en la ciudad. De noche es cuando Puerto Varas se vuelve inolvidable. El casino local, uno de los más bellos de Chile, invita a disfrutar de espectáculos que se realizan todos los días. Sólo hay que dejarse llevar por la buena música y el azar. Puerto Varas tiene todo para que los sueños se hagan realidad”.

<http://www.welcomechile.com/puertovaras/>



“Cuenca del Lago Llanquihue: Orgullosa de su tradición alemana, heredada desde el siglo XIX con el arribo de cientos de inmigrantes germanos, los poblados aledaños al lago aún preservan ese característico patrimonio, representado en la arquitectura local y su gastronomía, donde las casonas de tejuelas, los kuchen y la cerveza artesanal son parte del entorno que conforma esta zona lacustre.

En esta ruta por la cuenca, Puerto Varas, llamada también “la ciudad de las rosas”, destaca como un destino turístico reconocido internacionalmente, que no sólo llama la atención por sus atractivas panorámicas del Lago Llanquihue y los volcanes Osorno y Calbuco. Un comercio en franco crecimiento, sumado al abanico de servicios que ofrece, hacen de este lugar una parada obligada para los viajeros que arriban a la zona”.

**SERNATUR Región de Los Lagos, [www.loslagosestuyo.cl](http://www.loslagosestuyo.cl)**



“En las orillas del lago Llanquihue se encuentra erguido Puerto Varas, en la Región de Los Lagos. La ciudad que cuenta con una vista privilegiada al lago y al volcán Osorno es una de más lindas de Chile por su geografía y flora natural. Puerto Varas fue colonizado por alemanes, lo que queda en manifiesto en su arquitectura, jardines y su rica gastronomía, donde destaca la repostería. En la ciudad y sus alrededores se encuentran interesantes atractivos turísticos como el Lago de Todos los Santos, el Río Petrohue o el circuito patrimonial. Durante la época estival la ciudad tiene muchas actividades artísticas para entregar cultura y diversión a los visitantes”.

**Viajes Falabella, [www.viajesfalabella.cl](http://www.viajesfalabella.cl)**



“Por qué ir: Porque es una de las ciudades más lindas de Chile, la Suiza chilena, la reina del Sur. Porque sus jardines floreados y sus antiguas casonas alemanas le dan un romántico aire de cuento. Porque está flanqueada por la más sobrecogedora postal del Lago Llanquihue y el Volcán Osorno, que se roban todas las miradas, todas las fotografías. Porque tiene una comodísima infraestructura turística, con excelentes hoteles y una variada gama de restaurantes de primer nivel. Y porque es el punto de partida perfecto para conocer Frutillar, Puerto Octay, el Archipiélago de Chiloé y Peulla, entre otros lugares mágicos”.

**Turismo Cocha, [www.cocha.cl](http://www.cocha.cl)**

A partir de las distintas descripciones de la ciudad y de las fotografías que se utilizan para su promoción, es posible señalar, que las imágenes que se usan para promocionar Puerto Varas están directamente relacionadas con el paisaje y las atracciones turísticas que rodean a la ciudad, las vistas de hacia el Lago Llanquihue, y el rescate del patrimonio arquitectónico. Las descripciones la presentan como una ciudad casi europea, hermosa y llena de actividades para sus visitantes; caracterizada por su flora, su arquitectura, repostería y vistas hacia el lago y los volcanes.

Para conocer cómo ha ido variando la forma de promocionar Puerto Varas en los últimos 30 años, en la Tabla 14 se presentan las descripciones que diversas guías turísticas han hecho de la ciudad desde el año 1982 a la fecha.

**Tabla 14: Descripción de la ciudad de Puerto Varas en referencias turísticas 1982 - 2014**

Fuente de información	Descripción de la ciudad
<p><b>Guía Turística de Chile Administradora BanChile. 1982 pág. 132.</b></p>	<p>Puerto Varas, hermosa ciudad de multicolor paisaje. El desnivel de sus calles proporciona una excelente vista hacia el Lago, en que se extienden serenas playas. Al fondo los volcanes Osorno y Calbuco. Visite el cerro Phillipi, agradable parque con una permanente exposición de artesanía en su cumbre. Si le gusta caminar, vaya al Cerro Calvario, en el que se han construido capillas de acuerdo a las 12 estaciones, terminando en la cima con una gran cruz. También encontrará un moderno casino de juegos en el centro de la ciudad.</p>
<p><b>Guía General de Chile, turismo consultas. Mapa caminero. 1982 INUPAL Puerto Varas</b></p>	<p>Enclavado en la ribera sur occidental del Lago Llanquihue y a solo 17 km. de Puerto Montt. Es una hermosa y muy progresista ciudad cuya belleza se ve realzada por la majestuosa presencia de los volcanes Osorno y Calbuco. Es la llamada “ciudad de la rosas”, pues la cultura estética de sus habitantes ha permitido el cultivo de hermosos rosales en sus calles y avenidas principales, transformando la ciudad en un verdadero jardín.</p> <p>Que ver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monte Calvario</li> <li>• Parque Phillipi</li> <li>• Av. Costanera</li> <li>• Mercado Municipal.</li> <li>• Iglesia Parroquial</li> <li>• Puerto Chico</li> <li>• Casino de juegos y gran Hotel Puerto Varas</li> </ul>

<p><b>Turistel 1986 (pág., 159).</b>  <b>Turistel 1987</b>  <b>Turistel 1988.</b></p>	<p>Fundado en los albores de la colonización 1894, como puerto de salida del comercio del Lago hacia Puerto Montt y centro de la navegación lacustre. Es una próspera y cuidada con sus calles llenas de rosales. El gran impulso turístico se inicia en 1934 con la inauguración del Gran Hotel Puerto Varas (hoy casino) y la apertura del camino a Ensenada por la ribera sur, junto con la construcción de nuevos hoteles, la remodelación urbana y la terminación de la Av. Costanera del Lago. Hoy es la capital del lago, con todo el equipamiento urbano necesario, además, de residenciales y pensiones.</p>
<p><b>Guía Turística de Chile</b>  <b>EMPRESAS DE</b>  <b>FERROCARRILES DEL</b>  <b>ESTADO</b>  <b>p. 100</b>  <b>1989</b></p>	<p>Puerto Varas: Fue fundado en 1854 como puerto de movilización del comercio local hacia P. Montt. En la actualidad es una prospera ciudad, caracterizada por el cuidado, la florida belleza de sus calles y casas. Es el punto más importante del lago Llanquihue.</p>
<p><b>Los Lagos, destinos</b>  <b>turísticos. Guía Editorial</b>  <b>Puelche. 2005</b></p>	<p>Puerto Varas, situado en la ribera sur occidental del Lago Llanquihue, a 20 km al norte de Puerto Montt, es una de las ciudades de mayores atractivos del sur de Chile. Está enclavada en un marco natural formado por el lago y los volcanes Osorno y Calbuco. Entre sus atractivos están el Parque Phillipi, las casonas de comienzos del siglo pasado, hermosas y bien cuidadas iglesias, el Casino Municipal y una amplia gama de servicios que permite el desarrollo permanente de la actividad turística, con excelentes hoteles y gastronomía. Desde aquí se inician inolvidables circuitos a otras ciudades lacustres, como también a los Saltos del Río Petrohué, Lagos Todos Los Santos y PNVPR. Se practica la pesca con mosca, de orilla y de arrastre de especies en lagos y ríos, rafting, windsurf, canotaje y kayak. Hay ascensiones al volcán Osorno, trekking al volcán Puntiagudo y safari fotográfico en el valle de Cochamó, entre otras actividades deportivas y de entretención.</p>
<p><b>Turistel 2006</b>  <b>Turistel 2007 (pág. 181)</b>  <b>(Guía Turística de Chile)</b></p>	<p>Puerto Varas se caracterizó desde sus inicios por su enfoque turístico pues era paso obligado de la ruta a Bariloche por los lagos andinos. Desde 1913 contaba con agencias de viajes. En 1934 Ferrocarriles del Estado construyó el Gran Hotel, el más lujoso del sur – hoy en desuso- y Oscar Prager diseño su hermoso jardín. El turismo es hoy la más importante actividad urbana, con múltiples servicios y atractivos en los alrededores, como la ruta a Ensenada, que lleva al PNVPR, a los Saltos del Petrohué, al volcán Osorno y al Lago Todos los Santos. El gran crecimiento de Puerto Montt – a 20 km. por carretera- ha transformado esta ciudad balneario en un lugar de residencia, lo que ha incrementado su población y enriquecido la vida urbana con gran actividad durante todo el año.</p> <p>Que conocer en 1 visita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área del mercado</li> <li>• Plaza de Armas → Calle techada Santa Rosa</li> <li>• Costanera → Volcán Osorno como telón de fondo.</li> <li>• Casino de Puerto Varas</li> <li>• Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús</li> <li>• Casas patrimoniales</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monte Calvario</li> <li>• Parque Phillipi</li> <li>• Puerto Chico</li> </ul>
<b>Chiletour COPEC 2012 (Pág. 141).</b> <b>Chiletour COPEC 2014 (Pág. 162).</b> <b>Zona Sur</b>	<p>La ciudad se formó a partir de los colonos alemanes que se asentaron en esta ribera del lago en 1853-54.</p> <p>Puerto Varas se caracterizó desde sus inicios por su enfoque turístico, pues era paso obligado de la ruta a Bariloche por los lagos andinos; desde 1913 contaba con agencias de viajes. En 1934 Ferrocarriles del Estado construyó el Gran Hotel, el más lujoso del sur – hoy en desuso<sup>16</sup>-, y Oscar Prager diseñó su hermoso jardín. El turismo es hoy la más importante actividad urbana, con múltiples servicios y atractivos en los alrededores, como la ruta a Ensenada, que lleva al Parque Vicente Pérez Rosales, a los Saltos del río Petrohué, al volcán Osorno y al lago Todos los Santos. El gran crecimiento de Puerto Montt ha transformado esta ciudad balneario en un lugar de residencia, lo que ha incrementado su población y enriquecido la vida urbana con gran actividad durante todo el año.</p>

Fuente: Elaboración propia.

A partir de la información recopilada en las guías de turismo, es posible señalar que en la década de los 80, la ciudad se presentaba como un enclave pintoresco, progresista, reconocido por la belleza de sus casas y calles cultivadas con rosales; tanto así que se conocía como “La ciudad de las Rosas”. Al mismo tiempo, se destacan los atractivos propios de la ciudad tales como el Parque Phillipi y el Monte Calvario, con poca mención a los diversos destinos turísticos cercanos. Se trata entonces de una pequeña ciudad pintoresca enclavada en un paisaje privilegiado que ofrece a los visitantes los vestigios de la colonización alemana, un casino y paseos dentro de la ciudad que permiten conocerla mejor.

Si bien, siempre ha sido reconocida como ciudad turística, es partir del año 2005 que se destaca su crecimiento y auge económico; así como el surgimiento de nuevas y más sofisticadas actividades recreativas para los turistas. Se hace hincapié en su transformación de balneario a lugar de residencia mediante el reconocido aumento de su población y vida urbana. De esta forma, se puede inferir que ya no se trata de una localidad pintoresca, atractiva en sí misma como destino, sino más bien, se presenta como una ciudad bullante, que ofrece actividades durante todo el año, y que el principal atractivo turístico que ofrece es ser un centro neurálgico dentro de la región y punto de partida para la realización de diversas actividades en la zona.

---

<sup>16</sup> En el año 2009 el Gran Hotel fue remodelado y convertido en el actual Hotel Patagónico, uno de los 6 hoteles 5 estrellas que se ubican en la ciudad.

En consecuencia, y considerando la información recopilada respecto de la imagen urbana de la ciudad de Puerto Varas, es posible decir que, al igual que en la mayoría de las ciudades, no existe una única imagen de la ciudad, sino que esta depende, por una parte del momento en el tiempo en que se construye, pero también, del público objetivo al que está dirigida.

Para quienes viven en la ciudad, de acuerdo a las entrevistas realizadas y los comentarios en diversos sitios de opinión, la imagen de la ciudad ha ido variando desde una pequeño pueblito, tanto en tamaño como en relaciones, a una ciudad de mayor tamaño, con gran cantidad de gente, que crece de manera vertiginosa y que cada día alcanza nuevos estándares de modernidad. Los mayores impactos que sus habitantes reconocen en cuanto a la imagen urbana tienen que ver con el desarrollo inmobiliario (viviendas y edificios), cambios en la vías producto de la congestión con la consecuente instalación de semáforos y restricciones en las zonas de estacionamiento, pero sobre todo con la construcción y pronta inauguración del mall “Paseo Puerto Varas”, ubicado a unas pocas cuadras del centro de la ciudad. La instalación de este centro comercial no estado exenta de controversia puesto que para muchos se trata de un edificio desproporcionado que mirado desde el centro de la ciudad tapa la fachada de la Parroquia del Sagrado Corazón, declarada Monumento Nacional en 1992, tal como se observa en la Imagen 16.

**Imagen 16: Cambios en la vista Parroquia del Sagrado Corazón - Mall Paseo Puerto Varas**



Fuente: Foto de María Elena Garrido, para diario La Segunda<sup>17</sup>

Para otros, el problema del mall no está vinculado a la vista, sino más bien, a la congestión que su apertura podría significar. Tal como se consigna en el diario La Segunda: “Las calles que rodean al mall no están habilitadas para acoger el impacto de un proyecto de esas características. Esto porque un

---

<sup>17</sup> <http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/09/882240/construccion-de-nuevo-mall-en-puerto-varas-ya-tapo-la-vista-de-su-tradicional-iglesia>

centro comercial, según la ley, debe encontrarse junto a “vías colectoras”, calles más anchas que las normales, que puedan recibir flujos vehiculares importantes en horario punta, y en donde se pueda restringir la circulación de vehículos a tracción animal y estacionarse. Y Puerto Varas, en su Plan Regulador vigente, no contemplaría este tipo de vías en ningún lugar de la comuna” (Romero, 2013).

## **7.2. Cambios morfológicos**

Tal como se mencionó en la sección de la metodología, la identificación de los cambios morfológicos de la ciudad en el período de estudio se realizó a partir del estudio en la variación de los siguientes aspectos:

5. Perímetro urbano
6. Plano horizontal o trama urbana
7. Espacio construido (plano vertical)
8. Coberturas y uso de suelo

### **7.2.1. Perímetro urbano**

De acuerdo al estudio de las imágenes disponibles, es posible identificar el cambio y aumento en el perímetro de la ciudad en el periodo de estudio. Si para el año 2003, la ciudad presentaba un perímetro de 17,23 km, al año 2014 este ha aumentado a 21,26 km; es decir 4,03 km de diferencia, con una tasa de crecimiento anual de 0,36 km/año; extendidos principalmente hacia la zona sur poniente y norte de la ciudad, tal como se muestra en la secuencia de la Imagen 17.

Imagen 17: Variación del perímetro urbano de Puerto Varas 2003- 2014

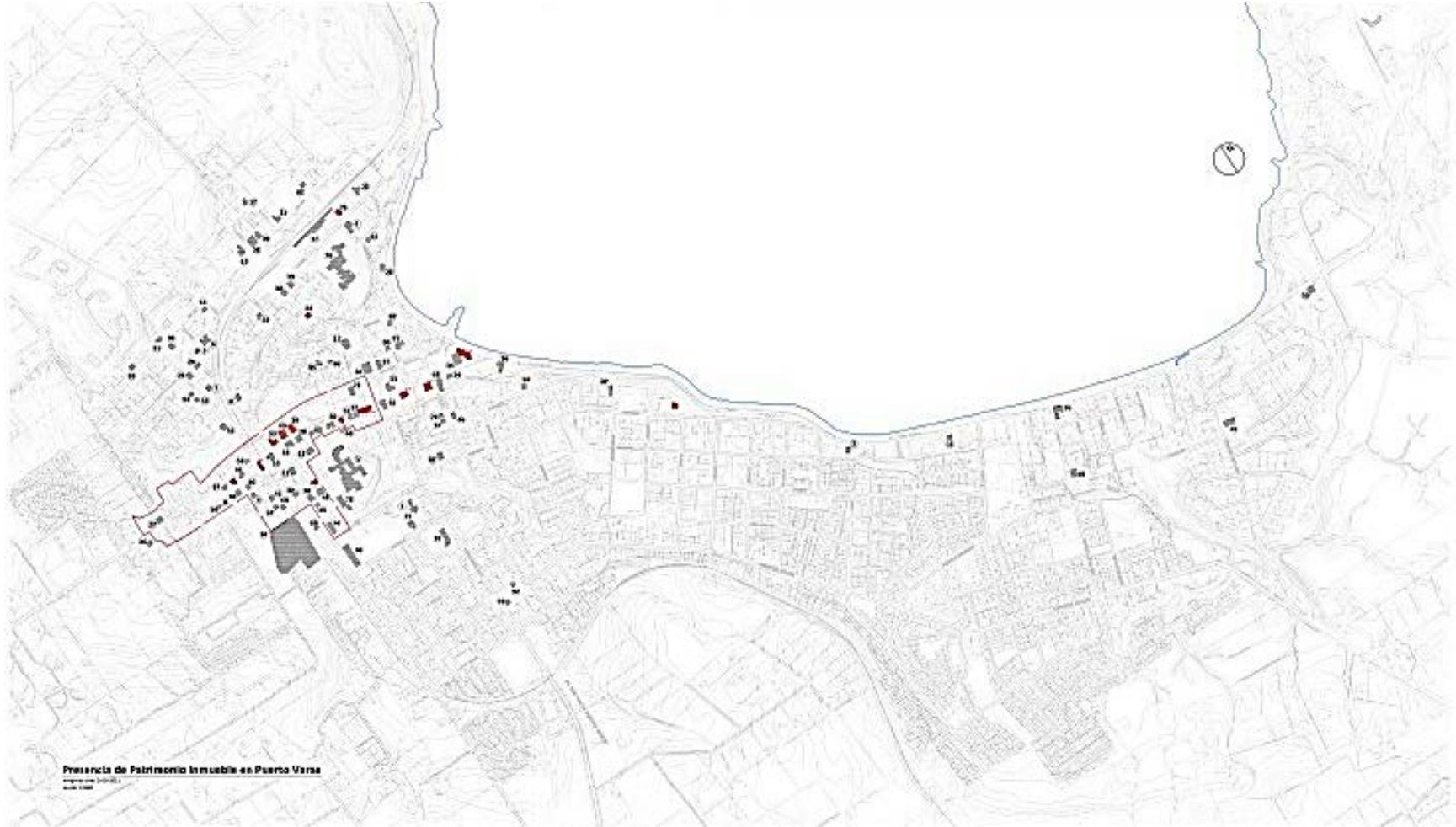


Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes Google Earth, diciembre 2014.

### ***Plano horizontal o trama urbana.***

Considerando lo planteado por Horacio Capel para el estudio del plano urbano, a continuación se analiza la modificación de los principales componente que el autor señala como necesarios para su estudio: trama viaria y parcelaciones. El análisis se realiza mediante la observación de las nuevas urbanizaciones en Puerto Varas para identificar la tipología de urbanización propuesta por Manuel Solá-Morales a partir del uso de fotos áreas del programa Google Earth y usando como referencia el plano proporcionado por el estudio de Arquitectura Puerto Varas de la Imagen 18.

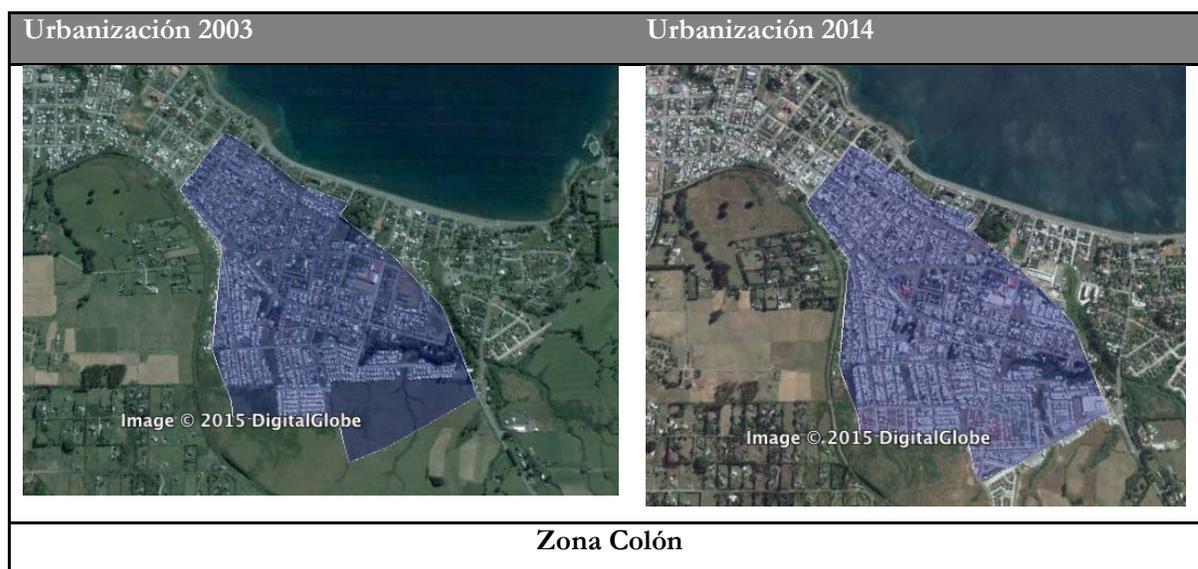
Imagen 18: Trama viaria y parcelaciones en Puerto Varas a julio 2011



Fuente: Heike Höpfner-Pablo Moraga. Estudio de Arquitectura Puerto Varas

Es posible señalar que la trama viaria de la ciudad no ha cambiado significativamente, manteniéndose el damero central desde donde se extiende la ciudad. En este sentido, las zonas que de mejor manera representan la mantención de la trama urbana durante el período de estudio corresponden al centro de la ciudad y a la zona de la calle Colón, que es donde se ubican las poblaciones de viviendas sociales o más precarias. En esta última zona se puede observar una forma urbana del tipo “urbanización marginal”, que se ha mantenido durante el periodo de estudio, pese a que también se ha expandido, tal como se observa en la Imagen 19.

**Imagen 19: Trama urbana "urbanización marginal" en Puerto Varas 2003 - 2014**



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes de Google Earth

Sin embargo, son las nuevas urbanizaciones las que presentan nuevas tipologías urbanas en su trama horizontal, observándose predominantemente las tipologías “hileras suburbanas” y “ciudad jardín. En la primera, la línea recta del damero tradicional da paso a calles curvas en donde las viviendas se enfrentan entre sí creándose conjuntos que no interactúan con otros condominios. En la Imagen 20 se aprecian las fotos aéreas de dichos conjuntos, en las cuales se demuestra su configuración para el año 2003 y para el año 2014, de manera de hacer evidente el cambio en la trama y parcelación de las zonas en estudio.

**Imagen 20: Hileras suburbanas en Puerto Varas en el año 2014.**



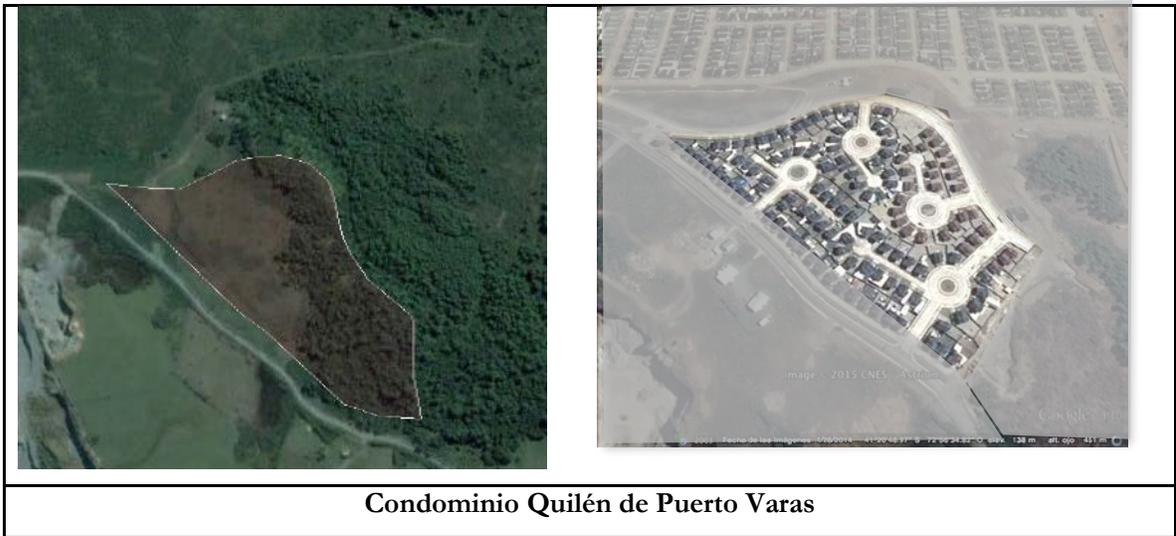
**Condominios Altos del Llanquihue, Los Arrayanes, Borde Lago.**



**Condominios Colonos del Llanquihue, Faro Los Colonos, y Loteo Centenario,**



**Condominio Altos de Puerto Varas.**



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes de Google Earth

El segundo tipo de crecimiento urbano que se observa es el del tipo “ciudad jardín”, en donde el conjunto de nuevas viviendas se construye siguiendo la trama del damero, pero la parcelación ofrece la posibilidad de que las viviendas cuenten con un patio posterior o anterior. El tamaño de la vivienda como del patio responden al valor de la vivienda. En la secuencia de imágenes a continuación se presentan algunos ejemplos de este tipo de crecimiento en Puerto Varas, demostrando como ha variado la trama y parcelación entre el año 2003 y 2014.

**Imagen 21: Urbanizaciones tipo “Ciudad Jardín” en Puerto Varas en el año 2014.**





**Condominios Mirador de Volcanes, Villa Germania, Prados del Llanquihue, Villa Licanrayen**

Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes de Google Earth

### ***Espacio construido***

El análisis del espacio construido permite señalar que las principales variaciones en el plano vertical de la ciudad están dadas por la construcción de edificios en altura en distintos puntos de la ciudad y que llegan a alcanzar los 21m de altura (7 pisos), tal como se observa en el conjunto de fotos a continuación.



Hotel Cumbres



Hotel Radisson Puerto Varas (Ex Gran Hotel Colonos del Sur)



Proyecto Edificio Borde Lago. Inmobiliaria Altas Cumbres



Hotel – Casino Dreams Los Volcanes.



Edificio Los Colonos



Edificio Costanera.

En su mayoría dichos edificios albergan a hoteles y en menor medida, a oficinas. Es importante destacar que el PRC de Puerto Varas permite la construcción en altura de hasta 21m o 7 pisos en las zonas denominadas T, que se ubican en las zonas cercanas al borde del Lago Llanquihue, lo que ha favorecido la construcción de edificios, que si bien ofrecen una excelente vista a sus residentes, impiden que el resto de la ciudad disfrute de la vista hacia el Lago y los Volcanes Osorno y Calbuco.

Por su parte, las viviendas de los condominios nuevos se ubican principalmente en las zonas H, y en la mayoría de los casos, los modelos de casas mantienen una arquitectura y materialidad bastante similar, de acuerdo a su ubicación y precio. En su mayoría, dichas viviendas son de 1 o 2 pisos (de acuerdo a lo permitido en el PRC) y están construidas con materiales que responden a las últimas tecnologías constructivas y no a la tradicional construcción en madera o concreto de las casas construidas de manera individual (no asociadas a un conjunto inmobiliario)

Es posible señalar, que todas estas viviendas, en su forma, son asimilables a casas que se construyen en otras ciudades, por lo tanto no presenten ningún rasgo característico que las distinga por ubicarse en Puerto Varas, salvo por el uso del revestimiento “siding” en las paredes exteriores de las casas, que se utiliza puesto que ofrece una apariencia de madera con un buen rendimiento a la intemperie, que asegura su permanencia en el tiempo, aún en condiciones climatológicas extremas.<sup>18</sup>La identificación del tipo de viviendas nuevas construidas en Puerto Varas y su comparación con casas construidas en otras localidades, se presenta a continuación en la Tabla 15.

---

<sup>18</sup> [www.revestimientosexteriores.cl](http://www.revestimientosexteriores.cl)

**Tabla 15: Tipo de viviendas nuevas en Puerto Varas de acuerdo a su valor.**

Precio en UF (rango)	Proyectos			Proyecto asimilable
750 UF – 1200 UF	 <p>Colinas del Lago</p>	 <p>Brisas de Puerto Varas</p>	 <p>Mirador de Puerto Varas</p>	 <p>Proyecto Parque Sevilla, Los Angeles</p>
1200 UF – 2200 UF	 <p>Villa Casino</p>	 <p>Villa Germania</p>	 <p>Villa Licanrayen</p>	 <p>Proyecto Costa Verde San Pedro de la Paz</p>

2.200 UF  
– 3.500  
UF



**Altos de Puerto Varas**



**Quilen de Puerto Varas**



Oferta de casas en “Jardines de Peñaflo”,  
Región Metropolitana.



**Camino del Trebol**



**Prados del Llanquihue**



Oferta en proyecto “Ciudad del Sol”,  
Puente Alto, Región Metropolitana.

<p>3500 UF 4500 UF</p>				
	<p>Altos del Llanquihue</p>	<p>Terraza de los Alpes</p>	<p>Mirador de los Volcanes</p>	<p>Proyecto Hacienda Las Lastras, Talca</p>
<p>4.500 UF - 7.000 UF</p>				
	<p>Los Arrayanes</p>	<p>Mirador de Phillipi</p>	<p>Las Pataguas</p>	<p>Proyecto Singular Chamisero, Colina</p>

Sobre  
7.000  
UF



**Parcelas Doña Augusta**



**Parcelación El Pangué**



**Parque Ivian II**



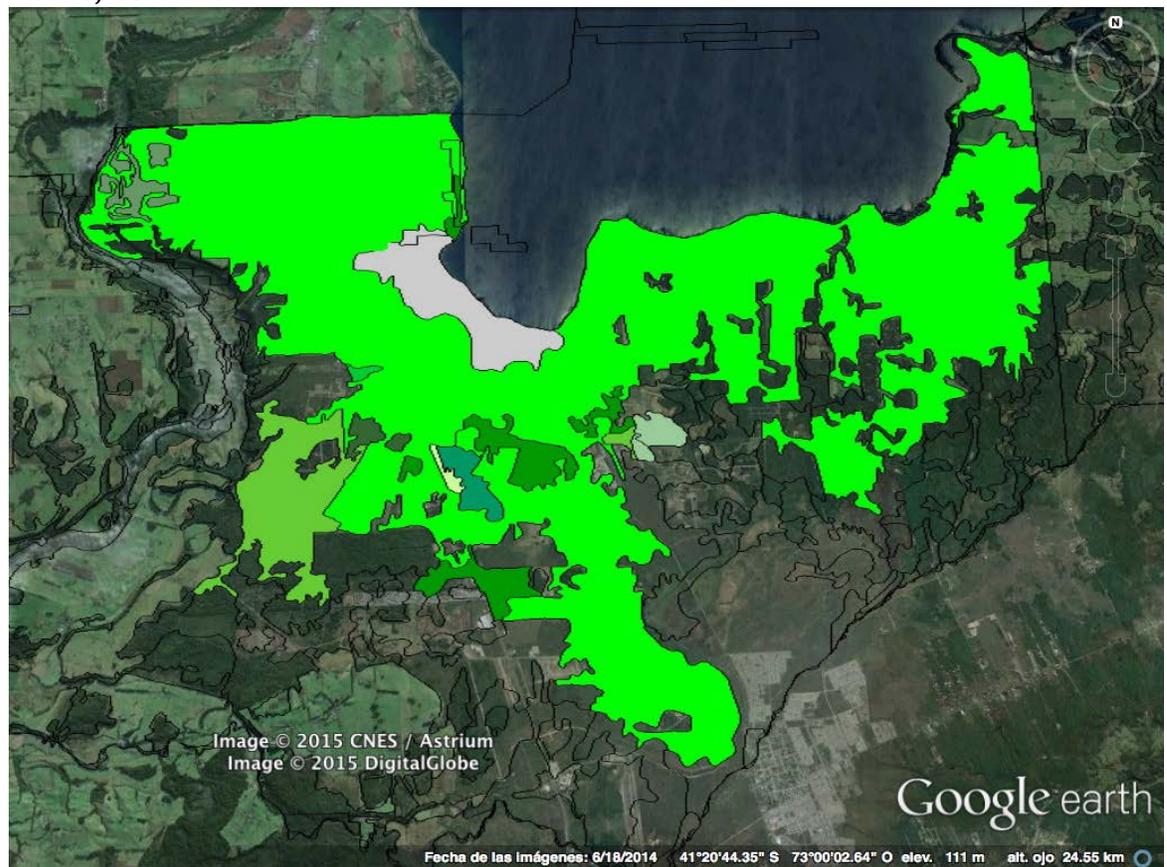
**Loteo Colonos del Lago Llanquihue**

Fuente: Elaboración propia.

## Cobertura y uso de suelo

El último elemento a analizar para comprender los cambios morfológicos que se han producido en Puerto Varas, corresponde a la variación de la cobertura y uso de suelo. De acuerdo al Catastro de Bosque Nativo, elaborado por Conaf en el año 1999, el tipo de uso de suelo en la zona periférica a la ciudad de Puerto Varas es principalmente del tipo “Pradera matorral”, en sus distintas categorías con predominancia de la pradera perenne. Tal como se observa en la Imagen 22, también es posible distinguir algunas zonas con tipo de uso “Bosque” en algunas de sus categorías.

**Imagen 22: Cobertura vegetal en la periferia de Puerto Varas de acuerdo a Catastro de Bosque Nativo, Conaf 1999.**



	Pradera matorral - Pradera perenne		Bosque renoval abierto
	Pradera matorral - Matorral semidenso		Renoval denso
	Pradera matorral – Matorral pradera abierto		Bosque Mixto_ Nativo plantación semidenso
	Pradera matorral – matorral pradera semidenso		Bosques – Nativo adulto- renoval semidenso
	Pradera matorral- Matorral arborescente semidenso		

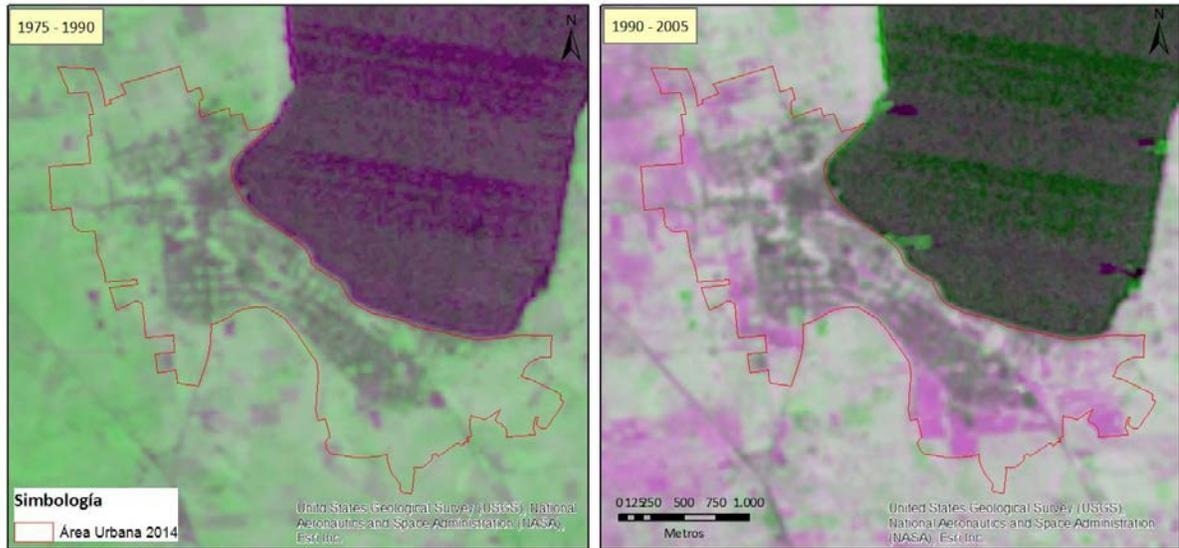
Fuente: Elaboración propia a partir de Catastro de Bosque Nativo, Conaf 1999; sobre imagen de Google Earth, enero 2014.

El análisis de la variación de la cobertura y uso de suelo en la zona periférica a la ciudad de Puerto Varas se realizó en dos etapas. La primera de ella mediante el análisis de la variación del NDVI (Índice de vegetación diferencial normalizado) para fotografías satelitales de los años 1975, 1990 y 2005 obtenidas del servicio de imágenes de ESRI Landast, de manera de poder comprender como la cobertura vegetal varió durante el periodo 1990 – 2003. La lectura de las imágenes permite señalar que sin bien el tipo de cobertura vegetal “pradera y matorrales<sup>19</sup>” se mantuvo, su área disminuyó notoriamente, en favor del aumento del suelo urbano. Tal como se muestra en la Imagen 23, las áreas que se presentan como verdes, fueron más brillantes en 1990 que en 1975 (y por lo tanto, hay una porción significativa de vegetación verde más vigorosa). En tanto que las áreas que se presentan en color magenta significan que eran más brillantes en 1975 que en 1990. De acuerdo a las imágenes, la porción de áreas magentas ha aumentado si se compara la situación 1975 – 1990 – con la imagen de 1990 – 2005, con una expansión de la ciudad hacia sus zonas periféricas.

---

<sup>19</sup> La Guía Descriptiva de las Praderas Naturales de Chile propone una clasificación de dichas áreas de distribución zonal del país, agrupándolas en cinco tipos. Para la zona en estudio corresponde la clasificación Pastizales templado lluviosos, definido como formaciones herbáceas puras o asociadas a bosque y/o arbustos constituidos principalmente por plantas perennes, en su mayoría rizomatozas que desarrollan un césped continuo y que se distribuyen desde la VII a XII regiones. [http://boletindeproren.sag.gob.cl/mayo2004/pdf\\_externo/praderas.pdf](http://boletindeproren.sag.gob.cl/mayo2004/pdf_externo/praderas.pdf)

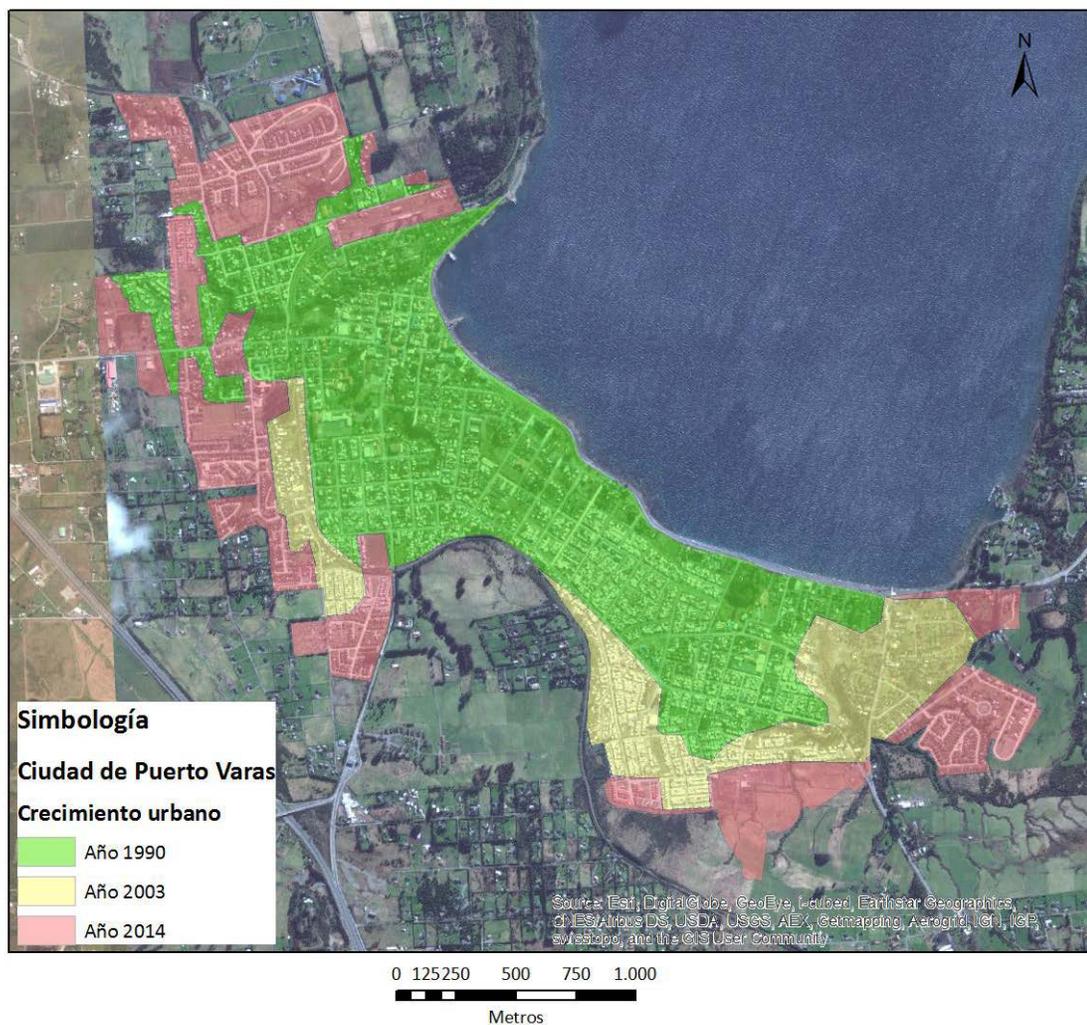
**Imagen 23: Variación del NDVI 1975 - 2003**



Fuente: BCN, 2014. Basado en ESRI – USGS (2014): Servicio de imágenes, variación NDVI 1975 – 2005.

Para la situación al año 2014, se superpuso la imagen del área urbana determinada para el año 1990 sobre la situación actual, de manera de demostrar que la ciudad ha continuado su proceso expansivo hacia las zonas periféricas, tal como se observa en la Imagen 24. De acuerdo a los datos obtenidos luego del procesamiento de la información, para el año 1990 la ciudad alcanzaba una área de 224,3 há.; que aumentaron a 298,7 há en el año 2003 (74,4 há más) y a 440,1 há en el año 2014. Es decir, en un periodo de 23 años, la ciudad dobló su área urbana.

Imagen 24: Crecimiento del área urbana de Puerto Varas entre 1990 y 2014.



Fuente: Biblioteca Congreso Nacional. Basado en Google Earth Pro: Imágenes Alta resolución 2003 a 2014 ESRI – USGS (2014): Servicio de Imágenes, variación NDVI 1975 – 1990.

## 8. CONCLUSIONES

Los resultados de esta investigación permiten concluir que es posible distinguir una tendencia hacia la homogenización del paisaje urbano periférico de la ciudad de Puerto Varas, producto básicamente de la presión constante que ejerce el mercado inmobiliario para la construcción de viviendas similares en suburbios o condominios cerrados con características asimilables a otros condominios ubicados en diversas ciudades de Chile. Pese a que Puerto Varas se ofrece a sus visitantes como una ciudad singular y única en el sur de Chile, estas singularidades están dadas más bien por sus paisajes naturales, su inigualable vista hacia el lago Llanquihue y los volcanes Osorno y Calbuco y una cada vez menos, tradición alemana asociada a los colonos germanos que ocuparon la zona a fines del siglo XIX. Actualmente, la ciudad se debate entre los servicios que quiere ofrecer a sus visitantes, la satisfacción de las demandas que ejercen los nuevos habitantes, que buscan replicar su antiguo modelo de vida urbana pero en un nuevo y más pequeño entorno, y cubrir las necesidades de los antiguos y más pobres habitantes de la ciudad, que ven como su estilo de vida se ha visto alterado.

En materia de gestión municipal es posible señalar que la administración de la comuna responde a la necesidad de adecuar los sistemas urbano – territoriales a las nuevas demandas que ha generado por una parte el explosivo aumento de la población de la ciudad, y por otra, el turismo que hace colapsar la ciudad en la época estival. Se trata de una planificación reactiva y que pese a los esfuerzos, hasta ahora no ha logrado anticiparse a los problemas ambientales, económicos y sociales que ya se vislumbran para la ciudad, y que lo más probable se agudicen si es que la actual tasa de crecimiento se mantiene.

En materia ambiental, son las periferias externas de la ciudad las que ya sufren las consecuencias de esta gestión, dado que se han perdido importantes áreas de suelos productivos en pos de una urbanización que ha pavimentado suelos que antes eran los encargados de absorber el agua lluvia que hoy cae y escurre a la ciudad colapsando los sistemas de aguas lluvias. Asimismo, las urbanizaciones han llegado a colindar con zonas de bosques nativos o incluso con reservas como el Parque Phillipi, en donde no existe una zona buffer que amortigue el impacto que ejerce la urbanización en las zonas naturales, con las consecuentes pérdidas de biodiversidad y contaminación.

En materia social, existen diferentes impactos asociados al crecimiento y expansión de la ciudad. El primero de ellos se relaciona con la administración de la ciudad. La construcción de nuevos conjuntos habitacionales ha obligado a la instalación de diversa infraestructura urbana como iluminación, pavimentación, alcantarillado y los consecuentes servicios asociados, en detrimento de la periferia interior o más pobre de la ciudad, localizada en el barrio Colón y Puerto Chico, en donde todavía es

posible observar calles de tierras y deficiente infraestructura urbana. El segundo de los impactos corresponde a la pérdida de la calidad de vida que reconocían los antiguos habitantes de la ciudad. En contraste con los nuevos habitantes, que reconocen mejor uso del tiempo por la cercanía de sus hogares al comercio, colegio, servicios, así como la posibilidad de vivir en un entorno privilegiado; los antiguos habitantes han visto como ha crecido la congestión en la ciudad, como demoran los trámites y se alargan las filas en los bancos, como se desabastecen más rápido los supermercados, y sobre todo, ya no existe el espíritu de “pueblo chico”, en donde la gente se saluda y se relaciona de igual manera sin que la condición social sea determinante de dichas relaciones.

En materia económica, las principales conclusiones al respecto tienen que ver con que efectivamente han sido la industria salmonera y la industria turística las principales responsables del auge de Puerto Varas en los últimos 15 años. La primera, básicamente porque significó un impulso para la economía local y la ya analizada llegada de nuevos habitantes a la región, que ha determinado una creciente demanda por viviendas para distintos estratos socioeconómicos. En este punto parece importante destacar que existe una oferta de viviendas cuya publicidad podría catalogarse de engañosa si es que se analizan los mensajes y fotos con las que se ofrecen (como por ejemplo: Mirador de Puerto Varas, Brisas de Puerto Varas, Altos de Puerto Varas), pero que se ubican en zonas periféricas donde la vista no permite ver ninguno de los atractivos de la ciudad, sino más bien, la casa del vecino, o peor aún, su pandereta. Por su parte, la industria turística ha permitido posicionar a Puerto Varas y sus alrededores como uno de los principales destinos tanto para turistas nacionales como extranjeros, con una oferta que se mantiene durante todo el año. La promoción de la ciudad ha favorecido la migración por amenidad y con ello la pérdida de comercio local a favor de marcas nacionales e incluso transnacionales.

Respecto de la imagen urbana de la ciudad, antes de concluir si el crecimiento y expansión de la ciudad constituyen una amenaza a la imagen de Puerto Varas, primero es necesario hacer algunas distinciones respecto de cuál es la imagen amenazada. Como se presentó en el capítulo correspondiente, la ciudad de Puerto Varas, no cuenta con sólo UNA imagen. Existe aquella que se le presenta al turista y que está básicamente vinculada a los atractivos naturales que ofrece la ciudad tales como las vistas hacia el Lago Llanquihue y los volcanes, el reconocimiento del patrimonio arquitectónico heredado de la colonización alemana y la posibilidad de encontrar en Chile una ciudad con aires europeos que ofrece servicios y entretenimiento durante el año. ¿Es esta una imagen de Puerto Varas? Sí, lo es y a mi parecer, se está viendo amenazada debido a la posibilidad de que se transforme en una “escenografía” de la ciudad que alguna vez fue y que su arquitectura sólo albergue al comercio de marcas transnacionales, muchas de las

cuales ya se ha instalado en la ciudad, ocupando el nicho de los productores y comerciantes locales, así como de sus propios residentes. Es necesario destacar el esfuerzo que realizan organizaciones ciudadanas, arquitectónicas y el mismo municipio por proteger la zona patrimonial, manteniendo la arquitectura característica de la ciudad y evitar que pese a estar cercana a la zona comercial, esta se vea afectada con el surgimiento de nuevos artefactos urbanos. Sin embargo, la imagen de la ciudad también es aquella que considera a la ciudad en su conjunto, con sus periferias, interiores y exteriores; y en este sentido, la expansión y crecimiento de la ciudad sí pueden ser consideradas una amenaza real (y ya evidente) para la imagen urbana de la ciudad de Puerto Varas, puesto que como ya hemos visto, el surgimiento de una serie de artefactos urbanos no han contribuido a mantener el patrimonio arquitectónico, cultural y natural de la ciudad, sino que muy por el contrario, han logrado crear una imagen similar a la de otros muchos suburbios y centro comerciales que han surgido a lo largo de todo Chile. Quizás no se trate de la imagen evidente o recurrente de la ciudad, pero sí de la que observan a diario sus habitantes, nuevos y antiguos, y que difícilmente encuentran en ella los atractivos por los cuales decidieron mantenerse o venir a vivir a esta ciudad.

Proyectando la situación actual de Puerto Varas, es posible concluir que si no se adoptan medidas que favorezcan el desarrollo local y un crecimiento armónico y ordenado de la ciudad, que respete su entorno y que ofrezca a sus habitantes las mismas virtudes que le ofrece a sus visitantes, Puerto Varas corre el riesgo de convertirse en una ciudad colapsada, convertida en una escenografía de lo que alguna vez fue, difícil de distinguir respecto de otras ciudades medianas del país, y que solo será atractiva desde su costanera hacia el Lago.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

- Arenas, F., & Bustos, N. (1996). Evolución y caracterización del sistema urbano - chileno en el período intercensal 1982 - 1992. *Revista de Geografía Norte Grande* (23), 41-46.
- Arias, P. (2003). *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos urbanos de dispersión urbana*. Sevilla, España: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Azócar, G., Sanhueza, R., & Henríquez, C. (2003). Cambio en los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia: el caso de Chillán en Chile Central. *EURE*, XXIX (87), 79-92.
- Barton, J. (1997). ¿Revolución Azul? El impacto regional de la acuicultura del Salmon en Chile. *EURE*, XXII (68), 57-76.
- Becerril-Sanchez, T., Méndez, J., & Garrocho, C. (2013). Urbanizaciones cerradas y transformaciones socioespaciales en Metepec, Estado de México. *EURE*, 39 (117), 191-213.
- Bolovo, H. (25 de Septiembre de 2014). Secretario de la Cámara de Comercio y Turismo de Puerto Varas. (D. Zaviezo, Entrevistador)
- Borja, J. (2011). Borja, J. (2011). ¿ Un cambio de ciclo o un cambio de época? Siete líneas para la reflexión y la acción. *Urban*, (1), 83-90. *Urban* (1), 83-90.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure*, XXIX (86), 37-49.
- Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización. *Nueva Sociedad* (243), 39-66.
- Briceno, M., & Gil, B. (2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, 46 (1), 11-33.
- Burke, P. (2001). La lectura material a través de las imágenes. En P. Burke, *Visto y no visto, el uso de la imagen como documento histórico* (T. d. Lozoya, Trad., págs. 101- 127). Barcelona, España: Crítica.
- Buzo, I. (2004). *Apuntes de Geografía Humana*. Recuperado el 25 de junio de 2014, de Morfología Urbana: [http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia\\_urbana.html](http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia_urbana.html)
- Capel, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana en España*. (A. Romero, Ed.) Barcelona, España: Ediciones Asenet.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. (Vol. I). Barcelona, España: Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (2003). *La cosmópolis y la ciudad*. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (2009). Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía* (70), 7-32.
- CEHU., E. d. (2011). *Ciudades con calidad de vida: Diagnósticos Estratégicos de Ciudades Chilenas. Sistema Urbano Puerto Montt - Puerto Varas*. (M. d. Urbanismo, Ed.) Santiago, Chile.
- Correa, R. L. (1986). A Periferia Urbana. *GEOSUL* (2), 70 - 78.
- de Mattos, C. (2001). Metropolitización y suburbanización. *EURE*, 27 (80), 1-3.

- de Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Geografía Norte Grande* , 47, 81-104.
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. Monclús, *La Ciudad Dispersa*. Barcelona, España: Centre Cultural Contemporania de Barcelona.
- División de Planificación Regional-Departamento de Competitividad Regional. (2004). *Documentos regionales. Caracterización de la Población: Región de Los Lagos*. Ministerio de Planificación y Cooperación.
- Ducci, M. E. (1998). Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? ¿Qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente? *EURE* , 24 (72), 85 -94.
- Enríquez, J. A. (2008). Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México. *Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales* , I (1).
- Fernández, O. (4 de julio de 2010). *Puerto Varas dobla su población en 20 años y se convierte en la alternativa residencial del sur*. Recuperado el 17 de noviembre de 2014, de La Tercera: [http://diario.latercera.com/2010/07/04/01/contenido/9\\_31549\\_9.shtml](http://diario.latercera.com/2010/07/04/01/contenido/9_31549_9.shtml)
- Fernández, R. (2011). Un planeta de metrópolis (en crisis). Explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo. *Habitat y Sociedad* (2), 205 - 239.
- González, R., Nakayama, L., Marionni, S., & Otero, A. (2009). Las movilidades del turismo y las migraciones de amenidad: problemática y contradicciones en el desarrollo de centros turísticos de montaña. *Revista de Geografía Norte Grande* , 44, 75-92.
- Harvey, D. (2004). Mundos urbanos posibles. En A. M. Ramos, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (págs. 177- 198). Barcelona, España: Edicions UPC.
- Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *New left review* , 53, 23-39.
- Harvey, D. (26 de Noviembre de 2000). El nuevo urbanismo y la trampa comunitaria. *Diario La Vanguardia* , pág. 34.
- Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1999 – 2000). *EURE* , XXX (91), 29-52.
- Hidalgo, R., & Arenas, F. (2003). Vivienda y ciudad para todos. Utopías y realidades de las políticas habitacionales en la segunda mitad del siglo XX. *Tiempo y Espacio* , 13, 113- 131.
- Hidalgo, R., & Zunino, H. (2012). Negocio inmobiliario y migración por estilos de vida en Araucanía lacustre. *AUS* , 11, 10 -13.
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., & Plaza, F. (2009). Parcelas de agrado alrededor de Santiago y Valparaíso. ¿Migración por amenidad a la chilena? *Revista de Geografía Norte Grand* , 44, 93-112.
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., & Sánchez, R. (2007). Hacia un nuevo tejido urbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile. *Ciudad y territorio- Estudios Territoriales* , XXXIX (151), 115.

- Hidalgo, R., Zunino, H., & Paulsen, A. (2014). Dinámicas migratorias y segunda residencia en la nor-Patagonia chilena: geografías descriptivas de su gobernanza y sustentabilidad (1992-2012). En R. S. Axel Borsdorf, *Los riesgos traen oportunidades. Transformaciones globales en los Andes sudamericanos* (págs. 247 - 262). Santiago, Chile: SerieGEOLibros N°20.
- Huber, C. (24 de Septiembre de 2014). Subdirectora Regional CORFO. (D. Zaviezo, Entrevistador)
- Indovina, F. (2004). La ciudad difusa. En A. M. Ramos, *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos* (págs. 49-59). Barcelona, España: Edicions UPC.
- Katz, J., Iizuka, M., & Muñoz, S. (2011). *Creciendo en base a los recursos naturales, "tragedias de los comunes" y el futuro de la industria salmonera chilena*. CEPAL, Serie Desarrollo Productivo. Santiago: División de Desarrollo Productivo y Empresarial.
- Llambrich, C. M. (2002). La utilización de SIG para el análisis de la transformación del paisaje litoral del centro de la Costa Brava en los últimos 50 años. *Ciencia y tecnología de la información geográfica en un mundo globalizado: X Congreso del Grupo de Métodos Cuantitativos, Sistemas de Información Geográfica y Teledetección*, (pág. 26).
- Lynch, K. (2004). *La Imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Mapocho, C. (2014). *Actualización del Plan de Desarrollo Comunal de Puerto Varas 2013 - 2018*. Ilustre Municipalidad de Puerto Varas, Puerto Varas.
- Maturana, F., & Aguayo, P. M. (2007). *Medición de la superficie ocupada por las ciudades de Chile de más de 15.000 habitantes: 1993 - 2003*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Observatorio Urbano .
- Mawromatis, C. (2002). Movilidad en los suburbios dispersos y el Nuevo Urbanismo en los Estados Unidos de América: ¿Importación irreflexiva desde Chile? *Revista de Urbanismo* (5).
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo . (2011). *Ciudades con Calidad de Vida: Diagnósticos Estratégicos de Ciudades Chilenas. Sistema Urbano Puerto Montt - Puerto Varas*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo , Equipo de Estudios y Evaluaciones. Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos., Santiago .
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2007). *Análisis de Tendencias de Localización Etapa I Caso: Sistema Urbano Puerto Montt - Alerce - Puerto Varas*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano. Dpto. de Proyectos Urbanos, Santaigo.
- Monclús, F. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico - urbanísticas. En *La Ciudad Dispersa* (págs. 5-15). Barcelona, España: Centre Cultural Contemporania de Barcelona.
- Moss, L. (2006). The amenity migrants: seeking and sustaining mountains and their cultures 2006 pp. 3-25 .
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización . Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Muñoz, F. (2013). Contra la Urbanización: De los paisajes pantone al paisaje productivo. *"Paisajes productivo" VIII Curso de urbanismo 2013*, (págs. 19-34). Bilbao.

- Naselli, C. A. (1992). *De Ciudades. Formas y paisajes*. (M. L. Rivarola, Ed.) ASunción, Paraguay: Arquna.
- Nel.lo, O. (14 de abril de 2009). *Paisaje, plan y política*. Recuperado el 14 de junio de 2014, de Carajillo de la ciudad: [http://cafedelasciudades.com.cr/carajillo/1\\_art4.htm](http://cafedelasciudades.com.cr/carajillo/1_art4.htm)
- Nogué, J. (2007). Territorios sin discurso, paisajes sin imaginario. Retos y dilemas. *Ería* (73-74), 373-382.
- Ramirez, J., & Silva, I. (2008). Globalización y desarrollo regional : Evolución económica de las regiones chilenas, 1990 - 2002. *Revista de la Cepal* (95), 103-124.
- Riveros, F. (1992). Efectos Regionales de las políticas económicas Chile: 1974 - 1986. *EURE*, XVIII (54), 31-48.
- Romero, M. (30 de Septiembre de 2013). *Construcción de nuevo mall en Puerto Varas ya tapó la vista de su tradicional iglesia*. Recuperado el 16 de Abril de 2015, de La Segunda online: <http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/09/882240/construccion-de-nuevo-mall-en-puerto-varas-ya-tapo-la-vista-de-su-tradicional-iglesia>
- Rovira, A. (2000). Puerto Montt: El paso de ciudad menor a centro de desarrollo interregional en una ciudad del sur de Chile. *Espacio y Desarrollo* (12), 83- 102.
- Sassen, S. (2007). El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: Ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *EURE*, XXXIII (100), 9-34.
- Sassen, S. (2008). Formatos espaciales y dinámicas subyacentes . En F. Muñoz, *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales* (pág. 215). Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Sassen, S. (2008). Formatos espaciales y dinámicas subyacentes . En F. Muñoz, *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. (págs. 7-9). Barcelona, España: Gustavo Gili.
- SECPLA., S. C. (2012). *Plan Desarrollo Comunal 2012 - 2017 Puerto Varas*. (I. M. Varas, Ed.) Puerto Varas, Chile.
- Sorre, M. (1962). *El paisaje urbano*. (M. j. Aguilar, Trad.) Buenos Aires, Argentina : Ediciones 3.
- Stefanick, L., González, R., & Sánchez, N. (2012). En Busca del Paraíso. *Estudios y Perspectivas del Turismo*, 21, 1114- 1141.
- Tello, E. (2006). La transformación del territorio, antes y después de 1950: Un lugar de encuentro transdisciplinar para el estudio del paisaje. *AREAS* (25), 5-11.
- Tepano, M. (25 de Septiembre de 2014). Director SECPLA. *Municipalidad de Puerto Varas*. (D. Zaviezo, Entrevistador)
- Universidad de Concepción . (2014). *Informe Ambiental. Adecuación Estudios Previos Actualización Plan Regulador Intercomunal Ribera Lago Llanquihue e Hinterland Puerto Montt*. Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región de Los Lagos.
- Vidal-Koppmann, S. (2005). Ciudades amuralladas. La paradoja urbana de la globalización. *La Frontera. Realidades y representaciones*, (págs. 127 - 147). Buenos Aires.

## 10. ANEXOS

**Anexo 1: Listado de proyectos inmobiliarios en Puerto Varas 2001- 2014**

	Proyecto	Inmobiliaria	Etapas	Año inicio	Cantidad de casas	Modelos	Sup (m2) Por casa	Precio UF
1	CAMINO DEL TREBOL II	MARTABID	I	2011	23	PUCON	93,52	2955
			II	2013	29	LLANQUIHUE	92,36	
					YELCHO	96,1		
2	LOMAS DEL LAGO	SOCOVESA	I (BORDE LAGO)	2013	215	A	104	3600
			II			B	130	
						A	110	
			III			B	122	
						A	104	3815
						B	130	4595
3	ALTOS DE LLANQUIHUE	ALTAS CUMBRES	I	2007	110	BAKER	90,93	
						CHILCO	79,91	
						VOLCAN OSORNO	102,4	
						VOLCAN OSORNO NVA. AMPLIADA	128,03	
4	LOTEO BARRIO RESIDENCIAL LOS ARRAYANES DE PUERTO VARAS	CEDIEM	LOS PIDENES	2003	75			
			LOS CHOROYES					
			LAS BANDURRIAS					
			LOS QUEL'TEHUES			CAPRI	145	4100
						NAPOLI I	145	4800
			LAS TAGUAS			NAPOLI II	135	4700
						MILANO	194	5800
						PIAMONTE	159,74	5500
TOSCANA	187,67	7000						

	Proyecto	Inmobiliaria	Etapas	Año inicio	Cantidad de casas	Modelos	Sup (m2) Por casa	Precio UF
5	TERRAZA DE LOS ALPES	CEDIEM			37		129	
7	MIRADOR DE PHILLIPI	ALTAS CUMBRES	I	2012	55	VOLCAN OSORNO 3.0	110	4070
			II			VOLCAN OSORNO 3.1	115	4050
			III			DON VICENTE	163	7500
						DON BERNARDO	171	7045
8	LAS PATAGUAS	Inmobiliaria LAS PATAGUAS			36			
10	MIRADOR DE VOLCANES	ALTAS CUMBRES		2003	15		Entre 80 y 100	2500
					118		Entre 100 y 120	2750
					12		mayor a 120 m	3000
12	PRADOS DEL LLANQUIHUE	ALTAS CUMBRES		2002	85		65	
							77	
15	ALTOS DE PUERTO VARAS	VARCOM	I	2011	14	RUPANCO	81,03	2500
					10	RANCO	94,17	3000
18	COLINAS DEL LAGO	Inmobiliaria FELMER	I	2011	62	ALELÍ	44,27	825
			II		77	JAZMIN	30,1	720
19	BRISAS DE PUERTO VARAS	VARCOM	I	2013	94	AROMO	46,32	1175
			II	2014	75			
			III	2015	99			
			IV	2016	38			
			V	2017	68	MAITEN	46,22	1160
			VI	2018	48			
			VII	2019	76			
			VIII	2020	102			
			IX	2021	91			
			X	2022	66			
21	COLONOS DEL	ALTAS CUMBRES		2002	85		65	

	Proyecto	Inmobiliaria	Etapas	Año inicio	Cantidad de casas	Modelos	Sup (m2) Por casa	Precio UF
	LLANQUIHUE						77	
22	FARO DE LOS COLONOS	ALTAS CUMBRES	VI	2001	100	PUELO	123,3	3600
						PETROHUE	147,14	4100
						RALÚN	165,34	4600
24	QUILÉN DE PUERTO VARAS	GPR	IV	2011	28	ULMO	81,82	2379
25	MIRADOR DE PUERTO VARAS	GPR	I	2012	719	LLANQUIHUE	74,79	2000
						RUPANCO	63,69	1500
						MAIHUE	48,39	1000
						CANELO	44,74	1238
						MAÑÍO	55,65	1464
						CIPRÉS	61,65	1666
						LENGA	71,39	2025
26	CONDominio LAS ENCINAS	María Angélica Nualart Arquitectura y Construcción			20	CALBUCO	135	4085
						OSORNO	140	
	GRANEROS DE PUERTO VARAS	Inmobiliaria Del Lago	I	2004	148	EL NOGAL	140	5650
						EL MELI	130	5190
						EL CANELO	140	5650
						EL MAITÉN	120	4740
						EL CIRUELILLO	140	5650
						AVELLANO	136	5190

**Anexo 2: Loteos y parcelaciones en Puerto Varas**

NOMBRE
Parcelación Bellavista
Parque Ivian I
Parque Ivian II
Prados del Llanquihue
Parcelas Doña Augusta
Parcelas Las Palmas/Palmeras
Loteo Antué
Parque Residencial Santa Inés
Club de Campo Residencial Puerto Varas
Loteo Cumbres del Lago
El Bosque de Puerto Varas I
El Bosque de Puerto Varas II
Loteo Los Volcanes
Loteo La Cachimba
Loteo Costa del Lago
Loteo Altos del Llanquihue
Loteo Colonos del Llanquihue II
Parcelación La Fabrica
Loteo El Copihue
Loteo Las Araucarias
Loteo Santa Augusta
Loteo Las Bahías
Loteo El Pangué
Parcelación Lomas Panorámicas Pto. Varas
Parcelación Lomas Del Ciprés
Parcelación Alto Verde
Parcelación Puerto Rosales
Parcelación Colonos Del Lago Llanquihue II
Loteo Molino Viejo
Loteo Bosque Vida