

# Expertos locales y el desarrollo inmobiliario

*Estudio realizado por la consultora Tinsa identificó que Puerto Montt es la comuna que más proyectos tiene en desarrollo, con 22 iniciativas: 10 de casas y 12 de departamentos. Por eso, entendidos en la materia analizan lo que le falta a la ciudad para dar respuesta a este desafío.*

## CIUDAD COMPLEJA "CONSTRUYENDO DESIGUALDAD"

Vivienda es el espacio físico que cumple con la condición de proyectarse en el tiempo y que posee un núcleo familiar. Esto es, un hogar para toda la vida, de construcción sólida y permanente. Asimismo, ya fuera del ámbito de la vivienda en sí, quedarían otras relaciones referentes al urbanismo, como ubicación, cercanía a las redes de transporte, a los lugares de trabajo y a los equipamientos de la ciudad (parques, áreas verdes, plazas, etc).

En la actualidad, el sector residencial de la comuna de Puerto Montt, es de 93.172 unidades de viviendas (datos Censo 2017), un número ciertamente considerable si se tiene en cuenta una población en torno a los 213.119 habitantes. Al menos una vivienda por cada cuatro personas. Ahora bien, de este número se resta que más de 6.655 permanecen vacías sin que sus propietarios las ocupen o estén en proceso de arriendo.

Si analizamos los números y hacemos las equivalencias correspondientes, entre el número de habitantes y el número de viviendas construidas, podemos darnos cuenta de que no existe mayor diferencia e incluso se puede hacer calcular un aproximado de al menos 4 personas por vivienda, como lo mencionábamos anteriormente.

En la capital regional, entre 2020 y 2021, se ha observado una masiva construcción de viviendas y de equipamiento de servicios, dando la impresión de que el número de habitantes superaría la cantidad de viviendas construidas, dejando un déficit,



**Patricio Cruz F.**  
Arquitecto, Magister EE,  
Académico Universidad  
de Los Lagos

lo que justificaría la masiva construcción, pero como podemos observar, esto no es así. Entonces, aquí podríamos plantearnos una serie de interrogantes, pero yo me detendré en dos: ¿A qué se debe esta gran cantidad de obras en ejecución? Y ¿qué tan asequibles, monetariamente hablando, son estas construcciones para toda la población de nuestra ciudad?

La primera interrogante encuentra su respuesta en dos grandes razones, que aquí intento sintetizar.

### 1.- CIUDAD PUERTO:

En un periodo prolongado Puerto Montt se ha destacado por ser un polo productivo en relación directa con el mar, cordón industrial Chinquihue (Plantas de proceso, astilleros, servicios de transporte marítimos, puertos, etc.). Respecto a esta situación se debe tener en cuenta los principios acerca de que la actividad atrae población

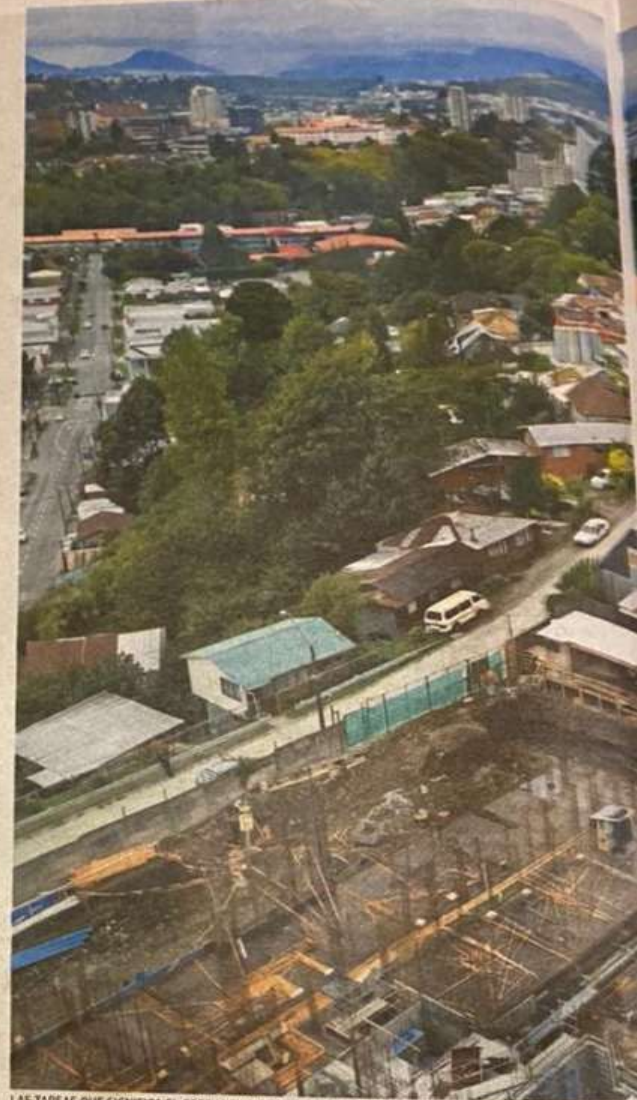
y la población atrae actividades, en una directa relación.

Esto último puede ser entendido como un factor de progreso. La relevancia de las ciudades se mide por el nivel de actividad que es capaz de generar. No obstante, por otro lado implica circunstancias negativas como: segregación, una estratificación desde las clases de mayor adquisición hasta aquellas en riesgo de exclusión social. Como consecuencia se origina lo que en los últimos tiempos se ha denominado el "Cuarto mundo", concepto que se refiere a la población que vive en condición de desprotección, marginación o riesgo social en áreas pertenecientes al mundo industrializado. Y en nuestra ciudad se estaría conformando por hacinamiento en las periferias urbanas.

### 2.- DISPOSICIÓN EN EL TERRITORIO:

La concepción de "vivienda digna" contempla una ubicación que permita la interconexión con los servicios, con el esparcimiento, con la recreación, con la conectividad entre regiones o ciudades, etc. Por lo tanto la preferencia al construir un inmueble es a situarse en ciudades que presenten estas características. Puerto Montt está emplazada estratégicamente y cumple con todo lo descrito anteriormente.

Debido a esto nuestra población se hace cada vez más urbana produciéndose un desequilibrio en la distribución de habitantes en el territorio. Existen amplias áreas despobladas y deprimidas frente a otras con



LAS TAREAS QUE SIGNIFICA EL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN, ES LA MATERIA ABORDADA POR LOS

densidades considerables.

Esta perspectiva implica una serie de problemas cuya importancia se incrementa con respecto a una situación donde la población esté más homogéneamente repartida. Por otro lado, se encuentra el tema de las infraestructuras. Cuanto mayor es la densidad de población o el tamaño de una ciudad, mayor debe ser el tamaño y condición de las infraestructuras de servicios.

Si hilamos más profundo y vemos más allá, la masiva construcción, que aparentemente parece cubrir la demanda actual y proyectada hacia futuro, nos muestra, en el realismo práctico, que no es así. Es decir, existe un segmento de la población que no tiene, ni tendrá acceso a una vivienda digna.

La segunda interrogante hace referencia a cuán asequibles son la gran cantidad de inmuebles que se construyen en la ac-

tualidad, dentro de los sectores de nuestra ciudad, que cumplen con los estándares de "vivienda digna" (entiéndase este concepto, como se define anteriormente). Esto porque se observa que las viviendas construidas y las en proceso, están ocupando todas las áreas que se consideran como "ubicación privilegiada", es decir, zonas con servicios, esparcimiento, red de transporte, conectividad y espacios públicos.

Todas estas viviendas fluctúan entre 2.500 UF a 4.000 UF, valores que claramente no son asequibles a un grupo no menor de la población de Puerto Montt de y sus alrededores. Hago referencia a las zonas donde se emplazan las construcciones, al gran número de éstas y a sus valores, con el afán de visibilizar lo que está ocurriendo. Y es que esta masiva construcción, lo que construye es segregación, puesto que aquellas familias

que no poseen este poder adquisitivo, están obligados a segregarse hacia la periferia de Puerto Montt, adquiriendo viviendas con déficit de servicios, falta de conectividad, hacinamiento, esto solo por hacer referencia al lugar, pues si hablamos de las viviendas, éstas cumplen, tan solo, con los requerimientos mínimos exigibles. Esta suma no garantiza para un gran número de la población, de nuestra ciudad, una vivienda digna.

Hoy producto de la contingencia vivida por esta pandemia, se va creando una conciencia que abre discusión, a nivel sindical, social, empresarial universitario, en torno a la vivienda y lo que concebimos como digno para esta.

Por mi parte, espero que discusiones que hoy se abren no se queden tan solo en es podamos generar reales cambios. Visibilizar la desigualdad es tan solo una parte.



FELIPE CONSTANZA/AGENCIA UNO



# PUERTO MONTT: ¿CIUDAD SUSTENTABLE Y AMIGABLE?

Las ciudades son sistemas altamente complejos que crecen, innovan y modernizan su infraestructura, pero también se deterioran en forma acelerada generando niveles altos de diferenciación y segregación socio urbana.

Las intervenciones en los espacios urbanos no son neutrales, es así como podemos ver una multiplicidad de proyectos inmobiliarios que por doquier terminan transformándose en verdaderos "guetos verticales" con la correspondiente estigmatización social de sus habitantes; diseños viales que privilegian el uso del automóvil y que limitan severamente vivir peatonalmente la ciudad; la constante privatización de los espacios urbanos, generando una gentrificación que favorece a personas de altos ingresos y provoca la expulsión de otros habitantes, tanto de sectores urbanos como rurales. La ciudad de Puerto Montt no está exenta de tales peligros. ¿Cómo abordar el crecimiento de Puerto Montt, que viene experimentando una transformación acelerada desde los años 90?

No se puede seguir obviando que ese crecimiento no ha configurado una ciudad sustentable. Hemos ido perdiendo el borde costero, éste se ha poblado de mega construcciones que, en otros países con sentido de la integración armónica del desarrollo con el medio ambiente, no podrían haber sido jamás aprobados.

Hoy existe una perfilada especulación por terrenos urbanos cada vez más escasos provocada por una demanda en aumento para nuevos proyectos inmobiliarios, ello ha incre-



**Dr. Carlos Haefner**  
Instituto de Gestión e Industria, Universidad Austral de Chile (Puerto Montt).

mentado los valores en las propiedades, las parcelas de agrado y arriendos en general.

En un contexto de pandemia que está haciendo estragos al empleo con la consiguiente precarización de la vida, no debe sorprendernos la proliferación de asentamientos precarios ("campamentos en tomas ilegales") que son el rostro de la desigualdad de un modo de vida urbano desregulado.

Ya que estamos en medio de una vorágine electoral, donde los candidatos despliegan buenas intenciones para la ciudad y sus habitantes, sería muy relevante que nos plantearan cuestiones de fondo para resolver aspectos del diagnóstico que todos ya tenemos internalizado. Vale decir, que sistemas de decisiones estratégicas se han diseñado o pretenden diseñar (e implementar) para lograr una gobernanza urbana que permita configurar en serio una ciudad sustentable y

amigable.

Hay preguntas mínimas que deberíamos hacernos que nos permiten orientar la discusión: ¿Cuál es la calidad del aire que respiramos? ¿Nuestros barrios disponen de jardines y arborización suficiente? ¿Es posible caminar sin riesgo por nuestras calles de día y de noche? ¿Cuántos kilómetros de ciclovías están operativas? ¿Hay parques urbanos que permitan el encuentro comunitario? ¿Disponemos de equipamiento urbano orientado al cuidado del medio ambiente y reciclaje? ¿Cuántos de nuestros ciudadanos no tienen acceso a servicios básicos? ¿Existe un sistema de transporte público de calidad? ¿Existe igualdad de derechos para acceder a sistemas de educación y salud en la ciudad? ¿Cómo estamos preservando nuestro patrimonio y fortaleciendo la identidad cultural? ¿Nuestros diseños urbanos son amigables con los adultos mayores? Me temo que muchas de esas preguntas no son fáciles de contestar satisfactoriamente. Pero lo relevante es que son preguntas que no podemos seguir evitando si el objetivo es gobernar y no administrar.

Debemos consensuar un proceso que permita lograr la gobernanza necesaria para planear prospectivamente escenarios que permitan desplegar regulaciones significativas que eviten seguir encaminados a un desarrollo urbano caótico, como el que se ha observado desde hace un tiempo en la ciudad y, complementariamente, poder recuperar los espacios públicos ampliamente deteriorados y abandonados que limitan, por ejemplo, la posibilidad de convertir a la ciudad en un destino turístico de importancia.

## TO INMOBILIARIO

lucación superior - brinda un dinamismo comparable con el de las ciudades más grandes y pobladas en un territorio de actividades turísticas en esta condición de prioridad para el país. El desafío de la ciudad será crecer y ser atractiva, pero manteniendo su estructura y funcionalidad.

bre a los diferentes actores de la ciudad (no más corto plazo; mediano y largo es lo que necesita la planificación de nuestra ciudad).

En línea con los objetivos de nuestro actual plan regulador que se encuentra en proceso, debemos tomar la idea de la ciudad de "15 minutos", donde los equipamientos, servicios y espacios públicos estén en múltiples subcentros distribuidos transversalmente en la ciudad y cercanos a todos los ciudadanos.



**Drago Vodanovic**  
Escuela de Arquitectura

existentes y los que se vienen, sino que también esos otros elementos que nos afectan en el diario vivir. El auto privado hay que desincentivarlo con un plan de transporte público robusto y complejo, como en las ciudades del primer mundo: buenos y coordinados buses, trenes livianos, ascensores, ciclovías y bulevares deben poblar la ciudad e invitarnos a recorrerla a pie, en bicideta y en scooter, que nos olvidemos de que necesitamos el auto.

Un elemento clave para lograr una ciudad que soporte los crecimientos que estamos experimentando es el espacio público, éste debe desarrollarse a la par para complementar

ceso y los que se pudiesen considerar existentes deben emerger y desarrollarse con urgencia, no es viable tener calidad de vida sin espacios verdes para el desarrollo de una vida integral.

Finalmente, la infraestructura verde es otro elemento y concepto fundamental a incorporar urgentemente, debemos entender que los mal llamados "accidentes geográficos" de nuestras urbes deben pasar a ser la infraestructura y motor de las mismas: los cerros, laderas, humedales, lagunas, etc., deben pasar a ser reactivados como espacios públicos abiertos y elementos que nos ayuden a lograr los equilibrios eco-





sión de otros habitantes, tanto de sectores urbanos como rurales. La ciudad de Puerto Montt no está exenta de tales peligros. ¿Cómo abordar el crecimiento de Puerto Montt, que viene experimentando una transformación acelerada desde los años 90?

No se puede seguir obviando que ese crecimiento no ha configurado una ciudad sustentable. Hemos ido perdiendo el borde costero, éste se ha poblado de mega construcciones que, en otros países con sentido de la integración armónica del desarrollo con el medio ambiente, no podrían haber sido jamás aprobados.

Hoy existe una perfilada especulación por terrenos urbanos cada vez más escasos provocada por una demanda en aumento para nuevos proyectos inmobiliarios, ello ha incre-

En un contexto de pandemia que está haciendo estragos al empleo con la consiguiente precarización de la vida, no debe sorprendernos la proliferación de asentamientos precarios ("campamentos en tomas ilegales") que son el rostro de la desigualdad en un modo de vida urbano desregulado.

Ya que estamos en medio de una vorágine electoral, donde los candidatos despliegan buenas intenciones para la ciudad y sus habitantes, sería muy relevante que nos plantearan cuestiones de fondo para resolver aspectos del diagnóstico que todos ya tenemos internalizado. Vale decir, que sistemas de decisiones estratégicas se han diseñado o pretenden diseñar (e implementar) para lograr una gobernanza urbana que permita configurar en serio una ciudad sustentable y

En un contexto de pandemia que está haciendo estragos al empleo con la consiguiente precarización de la vida, no debe sorprendernos la proliferación de asentamientos precarios ("campamentos en tomas ilegales") que son el rostro de la desigualdad en un modo de vida urbano desregulado.

Debemos consensuar un proceso que permita lograr la gobernanza necesaria para plantear prospectivamente escenarios que permitan desplegar regulaciones significativas que eviten seguir encaminados a un desarrollo urbano caótico, como el que se ha observado desde hace un tiempo en la ciudad y, complementariamente, poder recuperar los espacios públicos ampliamente deteriorados y abandonados que limitan, por ejemplo, la posibilidad de convertir a la ciudad en un destino turístico de importancia.

## CRECIMIENTO INMOBILIARIO

Recientemente ha aparecido en la prensa la ciudad de Puerto Montt como una de las líderes nacionales en cantidad de proyectos inmobiliarios en proceso de desarrollo. Esto no debe sorprendernos, puesto que la condición de capital regional en un lugar tan estratégico del país hace de Puerto Montt una ciudad nodo, un punto clave de conexión del sur austral del país con el centro-norte. Además, la relevancia nacional e internacional de la industria del salmón nos hace un foco productivo industrial clave, donde la ganadería y agricultura también aportan con potentes porciones de figuración. Sumado a lo anterior, la condición de ciudad universitaria -sí, hace tiempo que superamos los 20.000 estu-

diantes de educación superior en la ciudad- brinda un dinamismo sólo comparable con el de ser una urbe parte de un sistema de ciudades y poblados que comparten un territorio de grandes atractivos turísticos que aportan a esta condición de ciudad principal para el país.

De esta manera, es clave entender los desafíos de la ciudad. Ésta, seguirá creciendo y haciéndose más atractiva, pero su infraestructura y funcionamiento deben crecer a la par para evitar problemas serios que afecten la calidad de vida de sus habitantes.

Sus instrumentos de planificación deberán tener agilidad y pertinencia en su validación y operación, además de consistencia en espacios de tiempo razonables que den certidum-

bre a los diferentes actores de la ciudad (no más corto plazo; mediano y largo es lo que necesita la planificación de nuestra ciudad).

En línea con los objetivos de nuestro actual plan regulador que se encuentra en proceso, debemos tomar la idea de la ciudad de "15 minutos", donde los equipamientos, servicios y espacios públicos estén en múltiples subcentros distribuidos transversalmente en la ciudad y cercanos a todos los ciudadanos -a 15 minutos de distancia.

La infraestructura de la ciudad deberá ponerse al día. No nos referimos sólo a la infraestructura tradicional asociadas a la vialidad del automóvil, la que sin dudas debe alcanzar los desafíos de conectividad



**Drago Vodanovic**  
Decano Facultad de  
Arquitectura Artes y  
Diseño Universidad  
San Sebastián.

existentes y los que se vienen, sino que también esos otros elementos que nos afectan en el diario vivir. El auto privado hay que desincentivarlo con un plan de transporte público robusto y complejo, como en las ciudades del primer mundo: buenos y coordinados buses, trenes livianos, ascensores, ciclovías y bulevares deben poblar la ciudad e invitarnos a recorrerla a pie, en bicicleta y en scooter, que nos olvidemos de que necesitamos el auto.

Un elemento clave para lograr una ciudad que soporte los crecimientos que estamos experimentando es el espacio público, éste debe desarrollarse a la par para complementar a las viviendas y las oficinas, la calidad de vida de la ciudad se la juega en el espacio público. Plazas y parques deben equiparse a como de lugar.

Parques urbanos, los prometidos, los que están en pro-

ceso y los que se pudiesen considerar existentes deben emerger y desarrollarse con urgencia, no es viable tener calidad de vida sin espacios verdes para el desarrollo de una vida integral.

Finalmente, la infraestructura verde es otro elemento y concepto fundamental a incorporar urgentemente, debemos entender que los mal llamados "accidentes geográficos" de nuestras urbes deben pasar a ser la infraestructura y motor de las mismas: los cerros, laderas, humedales, lagunas, etc., deben pasar a ser reactivados como espacios públicos abiertos y elementos que nos ayuden a lograr los equilibrios ecológicos perdidos, a ser las piezas claves para la resiliencia de nuestras ciudades cuando nos encontremos con un próximo evento como los sismos, inundaciones, tsunamis o incendios.

... a mí, en ninguna está mi nom- en el Gobierno del presidente dignas a los chilenos.