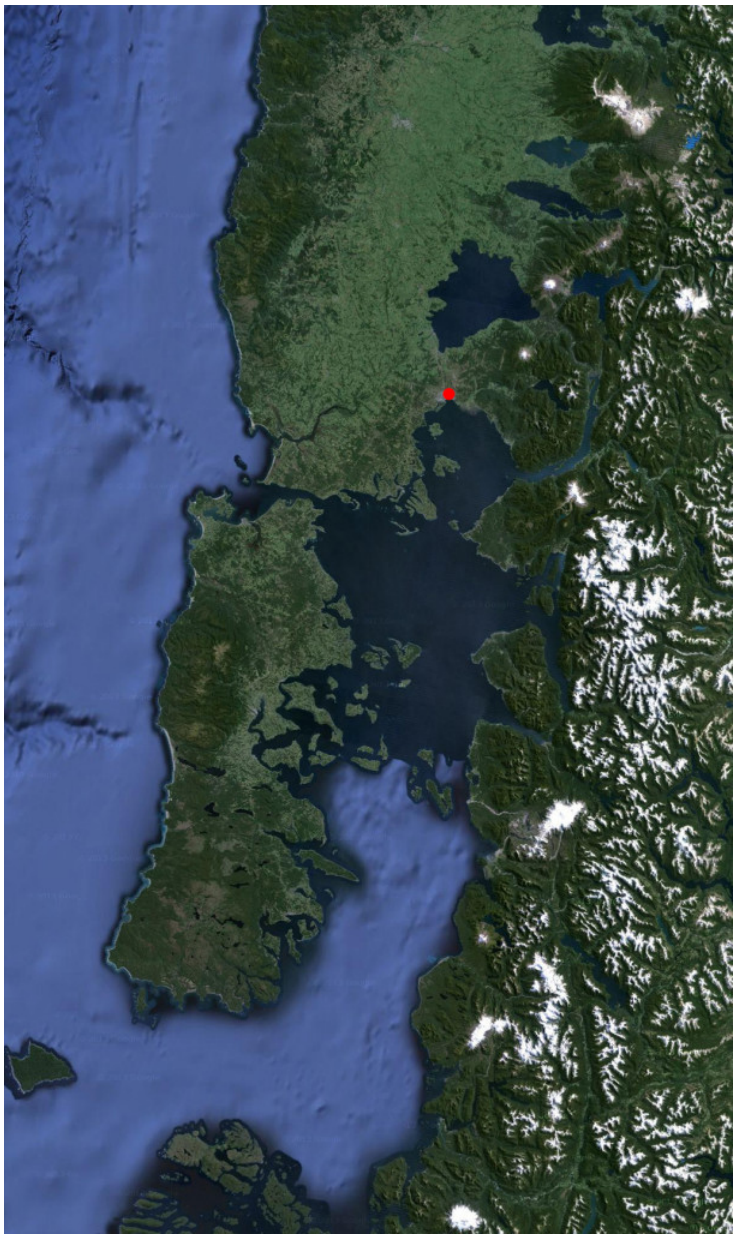
La ciudad de Puerto Montt es sin dudas un lugar de relevancia no sólo a nivel regional, sino que desde la comprensión del territorio Chileno un punto clave desde la óptica geopolítica, geográfica, productiva, social y turística. En la búsqueda por comprender sus problemas y potenciales en cuanto ciudad–puerto vemos que esta misma condición de escala macro territorial ha brindado las principales oportunidades, así como generado los mayores obstáculos para un desarrollo adecuado en cuanto a la necesaria relación y complemento entre el territorio y -lo que en el sur de Chile popularmente se llama- el maritorio (territorio marino).

Formación del asentamiento

Puerto Montt se ubica justo en un punto de inflexión de la geografía, exactamente en el lugar donde confluyen diferentes elementos que conforman el paisaje chileno, cordilleras, lagos, ríos, valle, mar, fiordos, desembocaduras, islas. Lugar de transición geográfica donde esta porción del continente se fragmenta, aparece el mar interior y se desarrolla el 90% del borde costero del país en múltiples archipiélagos, fiordos, estuarios, penínsulas, golfos, etc.

Este territorio fue formado en un continuo proceso de glaciaciones, movimientos tectónicos y volcánicos los cuales fueron esculpiendo paulatinamente el paisaje hasta hace unos 14 mil años, con la última glaciación denominada “Llanquihue” (equivalente a la de Wisconsin en norte américa). Estas condiciones generaron entre otros aspectos el adelantamiento de los volcanes Osorno y Calbuco hacia la depresión intermedia generando con ello que gran parte de los grandes lagos se desplazaran también hacia oriente ocupando estos enormes cuerpos de agua gran parte de las planicies de la región. Las glaciaciones por su parte no sólo formaron los lagos existentes, sino que además produjeron el rompimiento por abrasión y empuje de varios de ellos, dentro de los cuales se destaca la apertura del actual seno de Reloncaví (ex lago) en su borde suroriente, produciéndose su vinculación con el mar interior del archipiélago de Chiloé y el océano pacífico a través del canal de Chacao.

Fotografía aérea de la región



geográfica de Puerto Montt. (Imagen realizada por el autor en base a fotografías de Google Earth)

La apertura de este enorme lago y su vinculación con el mar generaron que entre las características principales de este seno se encuentra su cercanía con los lagos ubicados en la depresión intermedia y su condición de resguardo, tanto de los

fuertes vientos predominantes como de las marejadas que atraviesan constantemente el océano pacífico. El vaciamiento de este gran lago generó además el aterrazamiento de su cuenca en el sector nororiente (actual ubicación de la ciudad de Puerto Montt), terrazas que fueron rápidamente cubiertas por la vegetación, destacándose principalmente la aparición de bosques de Alerce (Fitzroya Cupressoides) los cuales llegaban hasta el mar.

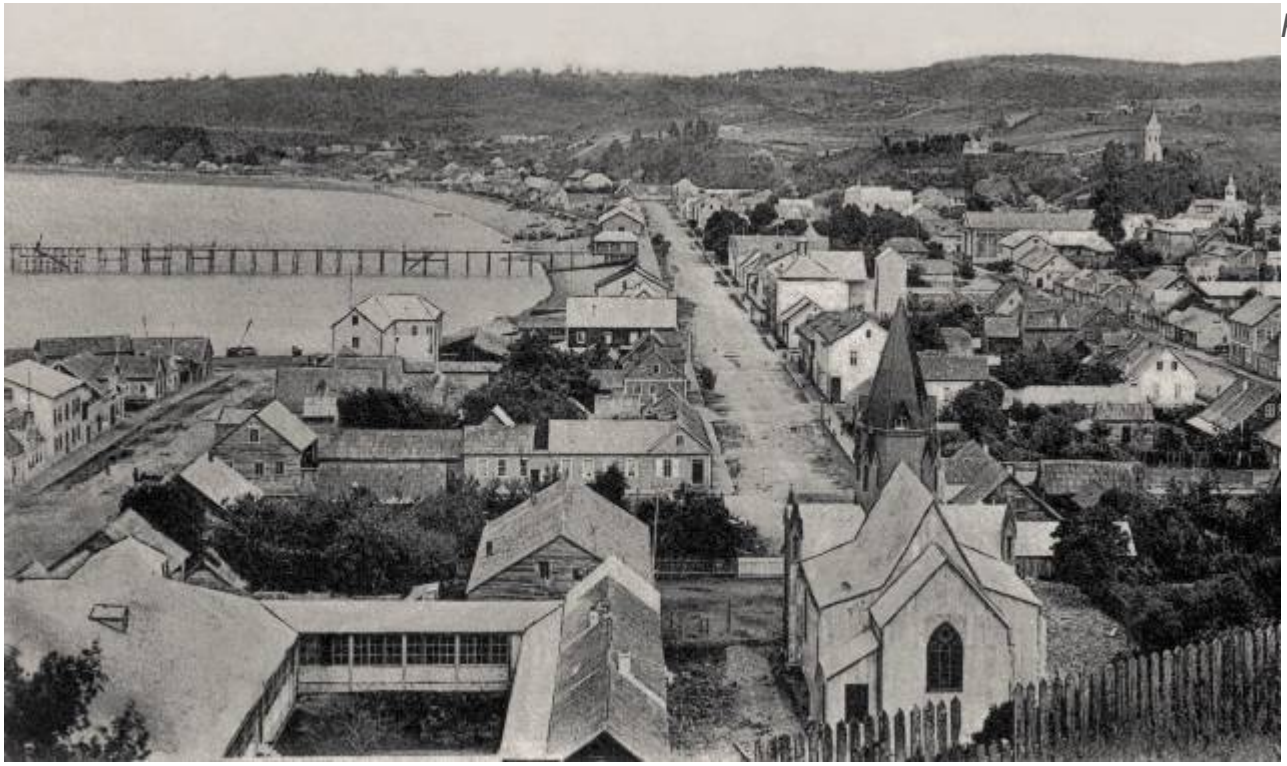
Fundación y desarrollo

La ciudad de Puerto Montt se funda el 12 de Febrero del año 1853 en el sector denominado los Astilleros de Melipullí (en mapudungun 4 colinas), el cual ya era visitado continuamente por hacheros provenientes del archipiélago de Chiloé y Calbuco en busca de la madera de los grandes Alerces. Sin embargo las labores de desmonte, apertura de terrenos y calles se comienzan en el año 1851 con mano de obra provenientes de las islas cercanas.

Definiciones geopolíticas relativas a la colonización del territorio sur del país – históricamente dividido en la Araucanía – propician la fundación de Puerto Montt, la que se produce a partir de la necesidad de contar con un puerto capaz de recibir tanto a los inmigrantes alemanes (principales colonos de la región), como a las provisiones necesarias para desarrollar el proceso de colonización de la cuenca del lago Llanquihue y el territorio comprendido entre éste y la ciudad de Osorno. La ubicación específica de Puerto Montt satisface así dos condiciones fundamentales: la cercanía al lago Llanquihue (aproximadamente 18 kilómetros), como las condiciones portuarias que este lugar tenía en prácticamente todo su borde costero, las que se entienden en dos sectores. El primero de ellos correspondiente al área del actual centro de la ciudad, donde el borde continental se encuentra completamente expuesto al seno de Reloncaví, comienzo de lo que se conoce en términos turísticos como la Patagonia verde. En segundo lugar, el canal de Tenglo, sector conformado por un canal de 300 metros de ancho en promedio conformado por el sector continental y la isla del mismo nombre en su costado sur. Esto genera un canal de 4 kilómetros de extensión que se encuentra completamente protegido de los vientos predominantes y marejadas.

El primer barco con inmigrantes alemanes denominado “Susana” llega el 28 de Noviembre del año 1852 desde el Puerto de Hamburgo con 104 pasajeros, utilizando la ruta del Cabo de Hornos. Estos viajes, que originalmente cubrían con regularidad las rutas desde Alemania hasta California, eran realizados por la naviera “Godeffroy”. El último viaje realizado por esta naviera bajo el contrato del estado chileno en función a la ley de colonización se realizó en el año 1880 con el velero “Karnak”.

Tras la primera etapa de llegada de los colonos alemanes y su posterior instalación, se comenzó a desarrollar un incipiente comercio asociado al intercambio de materias primas producidas en estos “nuevos” territorios. En este ámbito, las continuas migraciones tanto de habitantes Chilotes desde el sur, como de extranjeros provenientes de Europa, fomentaron un intercambio comercial inédito que consolidó la condición de ciudad puerto, el que se estableció específicamente en la actual calle Antonio Varas, la que se desarrolla de manera paralela al borde costero de oriente a poniente, y que por su cercanía al mar permitió que esta primera hilera de manzanas de la ciudad tuviera un doble frente urbanamente muy activo, el primero hacia el norte donde se consolidó el comercio, y por el lado sur el cabotaje y bodegaje de los producto. Esto trajo como consecuencia la proliferación de muelles que generaban un bordemar lleno de vida, y una estructura urbana muy apropiada para la función portuaria así como para el desarrollo de la ciudad.



Puerto Montt de 1985. (Fotografía del Centro de estudios del Patrimonio histórico de la provincia de Llanquihue, propiedad de Alejandro Torres, https://ceph-puerto-montt.blogspot.com)

En este contexto se comienza a producir la especialización de dos nuevos enclaves de gran intensidad y vínculo tierra-mar, los cuales se suman al borde de desembarco ya existente. El primero de ellos es el muelle existente frente a la plaza de armas, el cual toma el rol de muelle de embarque y desembarco de pasajeros. El segundo ubicado en Angelmó (interior del canal de Tenglo), que por sus condiciones geográficas de resguardo y protección se constituye en el principal punto de recalado de las embarcaciones menores provenientes de las islas cercanas. Esto último es lo que genera el inicio del puerto productivo actual en el sector donde hasta hoy se encuentra ubicado. Esta incipiente actividad portuaria se desarrolla paulatinamente y acompañada de la actividad económica llega a desplegarse en un territorio portuario mucho más amplio al actual, abarcando prácticamente 4 kilómetros de bordemar, desde el actual Angelmó por el poniente hasta es sector de Pichipelluco por el oriente, emplazándose cercanos al borde diversas infraestructuras asociadas a industrias y comercio. Tal vez se puede establecer a esta época como la de más floreciente relación de la ciudad de Puerto Montt con su

borde costero, sin duda en cuanto a que gran parte de la ciudad vivía del puerto y viceversa, pero también en términos de coherencia espacial y estructura urbana entre la ciudad y el borde.

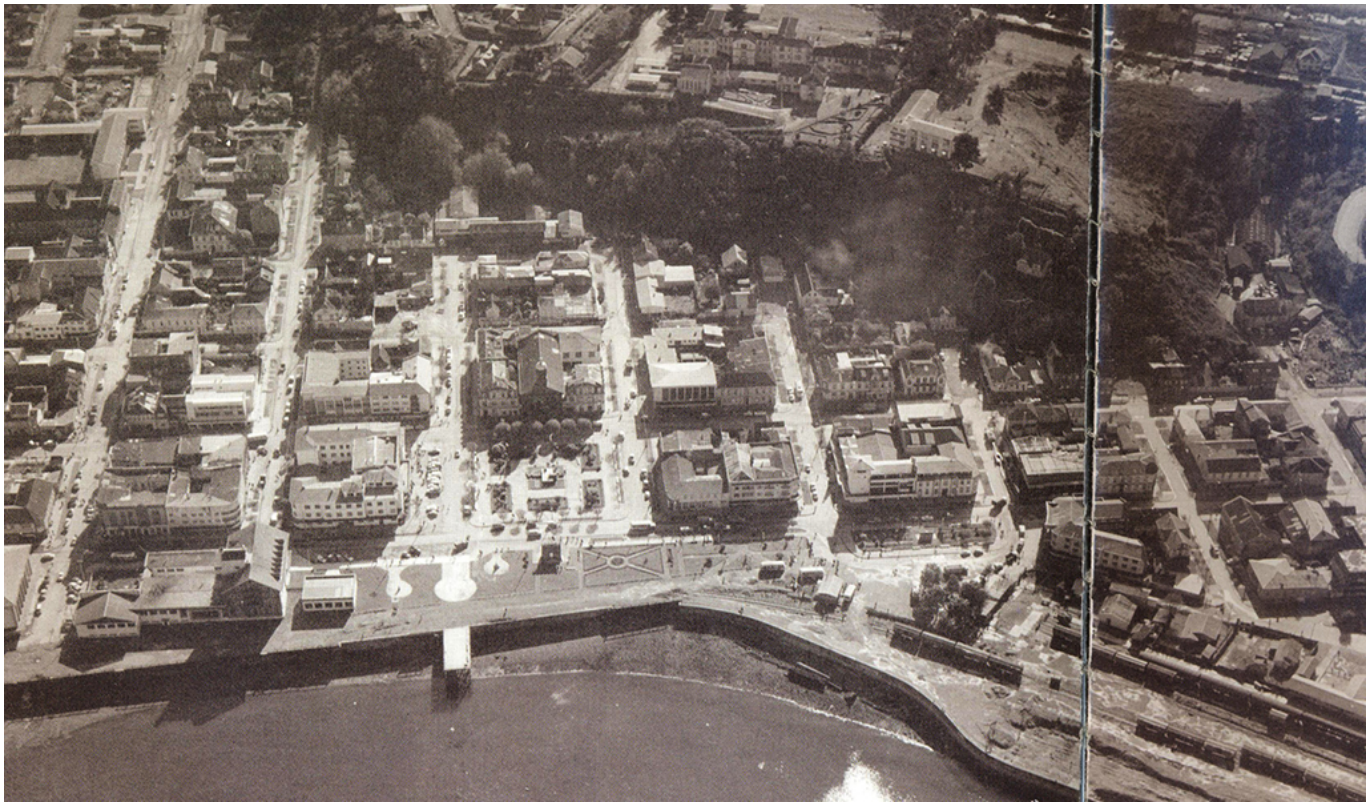
Tensiones entre escalas: entre las acciones relativas al territorio sur austral de Chile y el desarrollo de Puerto Montt ciudad

A fines del siglo XIX el estado chileno en un afán de mejorar sus condiciones de conectividad y desarrollo industrial (asociado principalmente a la extracción de materias primas) y como parte del proceso de consolidación del territorio (dividido hasta hace algunos años por la zona de la Araucanía) potencia el desarrollo y avance del ferrocarril desde Santiago hacia el sur del país, llegando en el año 1912 a la ciudad de Puerto Montt. Esto trajo como principal consecuencia que la relación portuaria que había cultivado la ciudad de Puerto Montt con el norte del país, en cuanto al abastecimiento de materias primas, fuera desplazada por el ferrocarril. Este cambio no sólo transforma las lógicas productivas y de transporte existentes, sino que transforma la ciudad y su relación con el mar de manera definitiva.

El proyecto original de ferrocarril contempla su llegada al seno de Reloncaví por el costado poniente de la ciudad, conectándose directamente con el puerto de manera estratégica, sin embargo y como una manera de potenciar el turismo y la productividad de la cuenca del lago Llanquihue (particularmente de las ciudades de Puerto Octay, Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas), el estado toma la decisión de desplazar el trazado ferroviario hacia el borde de este lago, quedando con ello la estación terminal de ferrocarriles en el sector oriente de la ciudad de Puerto Montt, opuesto a la ubicación del puerto.

Con la llegada del tren la relación del puerto con la ciudad y su territorio cambia radicalmente, transformándose en un puerto de funcionamiento acotado, que recibe materias primas desde el mar y que las traslada hacia el norte vía ferrocarril, prácticamente desvinculándose de la ciudad misma en pos de mantener su conexión estratégica nacional. Este nuevo rol del puerto generó rápidamente la necesidad de conectar el ferrocarril con el recinto portuario, lo que se tradujo en el

extender la línea férrea desde un costado a otro de la ciudad a lo largo de su borde costero, generando con ello una drástica barrera de desvinculación de la ciudad con el mar. A lo anterior se deben sumar otras externalidades negativas, como el uso de este borde para acopio de mercancías y la consecuente inhabilitación de esos espacios para el habitante de la ciudad.



Vista aérea sector centro de Puerto Montt, 1965. (Fotografía del libro "Puerto Montt", 1st edn, 2003, Corporación Cultural de Puerto Montt)

Las naturales necesidades de crecimiento de la actividad portuaria significaron que para el año 1930 se inició el proceso de ampliación y relleno del actual puerto, para lo cual se debió expropiar todos los terrenos colindantes y ganar así territorio al mar. En la década de los 70' se desarrolló el último gran relleno del borde el cual permitió ganar una gran extensión de terreno en el sector comprendido entre el actual puerto y la plaza de armas, permitiendo con ello la construcción del terminal de buses en el bordemar como remate del desarrollo nacional de la ruta

panamericana. Este ensanche permitió el traslado de las líneas de ferrocarriles, las cuales se desplazaron aproximadamente 50 metros hacia el interior del mar, manteniendo su condición de barrera entre la ciudad y su borde costero.





Fotografí

a de comparación del borde costero de 1957 con la actualidad. (Fotografía de 1957 del libro "Puerto Montt", 1st edn, 2003, Corporación Cultural de Puerto Montt. Fotografía actual sacada por el autor)

Esta historia de grandes operaciones consolida a Puerto Montt como un punto estratégico para el país, en términos geopolíticos como de conectividad. Sin embargo relega a su vida urbana a un segundo plano, perfilando a la ciudad como urbe de paso, nodo de servicios y conexión desde y hacia el sur austral chileno, con la consecuente falta de planificación urbana y más bien urbanización reactiva a las condiciones macro que la ciudad ha ido sufriendo. La estructura urbana que en sus orígenes pareció adecuada y coherente entre vida de tierra y vida de mar, queda obsoleta. La estructura de damero fundacional es incapaz de articular las diferentes terrazas de la ciudad, cada una de ellas se transforma en una unidad ensimismada correctamente articulada como estructura que dialoga en el sentido oriente-poniente, pero completamente incapaz de dialogar en el sentido norte-sur (tierra-mar, entre terrazas).

Puerto Montt hoy se encuentra en una nueva inflexión histórica, el puerto productivo de la ciudad es un hecho que se retirará de su ubicación urbana para instalarse con las adecuadas condiciones técnicas en el sector de Panitao, al sur poniente del seno de Reloncaví. A esta condición se suman indicadores en alza de visitas de cruceros a la región, la consolidación de la Patagonia como destino turístico internacional y la consolidación de Puerto Montt como centro de operación para industrias marinas y acuícolas de relevancia mundial. La idea de poder asumir estas condicionantes y poder perfilar a Puerto Montt a ser realmente una ciudad-puerto es sin dudas el desafío a enfrentar, que la ciudad reconozca su condición marítima en su estructura urbana es el único camino posible para que los nuevos cambios permitan un desarrollo adecuado y sustentable de esta privilegiada ciudad con su territorio y maritorio.

La historia de Puerto Montt nos plantea una serie de hitos asociados a su condición geopolítica y estratégica como motores de su progreso; el futuro próximo de esta ciudad considerará por primera vez un desarrollo histórico sin grandes infraestructuras y acciones estatales mayores como configuradores principales. El

radio urbano de Puerto Montt no tendrá puerto productivo ni infraestructura ferroviaria. Este escenario plantea entonces la necesidad de concebir a la ciudad de Puerto Montt como una entidad compleja y diversa, que debe hacerse cargo de su territorio de la manera más completa posible. Es aquí donde la arquitectura y el urbanismo adquieren un rol fundamental y serán – sin dudas – los motores principales para el desarrollo armónico de esta nueva ciudad, la que dejará de ser un mero hinterland de puerto y tendrá a éste como un complemento más de sus compleja estructura. Un diseño urbano complejo y una arquitectura de calidad permitirán el proyectar un nuevo waterfront, y fundamentalmente una estructura urbana que vuelva a mirar y relacionarse con el mar.

References

Canales, G., *Puerto Montt*, 1st edn, 2003, Corporación Cultural de Puerto Montt.

Lobos, J., *Chiloé an architectural guide*, 1st edn, 2006, Junta de Andalucía.

Rogers, R., *Ciudades para un pequeño planeta*, 1st edn, Ed. Gustavo Gilli, Sl, Barcelona.

10 concursos Nacionales. Iglesis Prat Arquitectos, 1st edn, Editorial FAU, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, universidad de Chile.

Valenzuela, L., “La ciudad en infraestructura: el proyecto desde las reparaciones”, *Ciudad y Arquitectura*, no. 146, pp. 42-45.

Muñoz, D., “Los paisajes del agua como expresiones de la realidad geográfica y cultural de la Patagonia”, *Arquitecturas del Sur,* no. 33, pp. 74-83.

Head Image: El borde costero de Puerto Montt. (Fotografía sacada por el autor)