

Las vías fluviales se han conformado como una importante ventaja para el desarrollo de centros de control político, intercambio comercial y cultural y, en su efecto, han contribuido al desarrollo y avance de los pueblos. A su vez, el desarrollo de dichos centros, en muchos casos, ha gatillado el surgimiento de economías regionales y nacionales de alta complejidad.

A pesar de ello, algunos de estos centros de intercambio enfrentados a cambios estructurales en los sistemas políticos, redireccionamientos en las vinculaciones económicas y flujos comerciales, así como a los constantes y a veces radicales cambios tecnológicos, tanto en los sistemas productivos, como en las culturas de consumo, han visto disminuido su poder de gravitación, restándole relevancia en el concierto económico y social de los sistemas regionales en los que se insertan. En muchos casos, esto ha motivado el diseño e implementación de importantes políticas de innovación y fomento económico, teniendo como uno de sus ejes estratégicos la regeneración de sus frentes fluviales y marítimos, buscando generar opciones de desarrollo económico desde la puesta en valor y fortalecimiento de sus amenidades.

## **Valdivia**

Tal como muchas ciudades del mundo, Valdivia es una ciudad fluvial que se ha visto enfrentada no solo a cambios radicales en su estructura económica y relevancia regional, sino también al cambio en la función e importancia de su río como facilitador de desarrollo. Como veremos a continuación, diferentes han sido los roles de este a lo largo del tiempo:

### *Del rol militar a la Venecia del Sur*

Durante el periodo de la conquista y posterior colonia española, la ciudad fué considerada como un enclave estratégico para la corona para asegurar el avance de la conquista hacia el cono sur, lo cual motivó, entre otras cosas, la construcción de un complejo sistema de resguardo militar en su sistema fluvial. Los ríos permitirían su subsistencia en un ambiente inestable al facilitar la vinculación directa de la ciudad con los principales puertos del Virreinato del Perú. Sin embargo, tras el devenir de la independencia, la ciudad perdería momentáneamente su importancia geopolítica, por unos treinta años, hasta mediados del S.XIX.

A partir de la puesta en marcha del plan de colonización por parte del Estado de Chile y el arribo de inmigrantes alemanes a la ciudad de Valdivia a partir de 1850, se empezó a gestar una intensa actividad económica y recreacional en torno a los principales ríos de la ciudad, que le otorgó un nuevo impulso y relevancia a la ciudad y a sus ríos. El periodo industrial valdiviano, asociado inicialmente a la colonización, vio cómo el vigor de la economía agrícola regional se transformaba en productos elaborados en las industrias que se apostaban en las riberas de la ciudad. Sus ríos se transformarían entonces en las principales vías y motores de intercambio, tanto con las áreas rurales cercanas a la ciudad, como con el comercio nacional e incluso internacional, generándose directas vinculaciones a través de él con puertos en Europa y Estados Unidos. En sus bordes se desarrollaron ferias y muelles de atraque para la carga y descarga de productos, junto a una incesante actividad de cabotaje que alimentaba molinos, curtiembres, aserraderos y zapaterías. Esta intensa actividad industrial ligada al río, con el paso del tiempo, comenzaría a combinarse con actividades de ocio que paulatinamente transformarían la ciudad, dando paso, por ejemplo, a la consolidación del antiguo malecón como un área de goce de las familias valdivianas y posteriormente, a la costanera. Junto a ello, se vería un intenso uso del río con fines recreacionales y deportivos que complementarían su función económica y comercial.



*Malecón tras el terremoto de 1960. (Fuente: Colección Steinbrug, UC Berkeley).*

La ciudad de entonces fue reconocida como la “Venecia del sur” por su bella arquitectura e incesante vida en torno al río, la cual se vería diezmada casi en su totalidad tras el megaterremoto del año 1960, fecha que marca la finalización del período industrial de la ciudad tras la destrucción de gran parte de sus industrias.

### *La ciudad Post-Industrial*

El abatimiento de la economía industrial tras el terremoto de 1960 ha implicado una serie de desafíos para la ciudad en su tránsito hacia un modelo de desarrollo post-industrial. Tras un largo período de estancamiento, la ciudad poco a poco ha ido reconfigurando tanto su

economía - migrando hacia la industria del conocimiento, control administrativo y servicios comerciales - como sus espacios urbanos, particularmente en torno al río. En estas reconfiguraciones ha sido clave el impulso obtenido tras la creación de la Región de los Ríos y su investidura como capital regional el año 2007, que le confirió mayor autonomía en la gestión de sus recursos, a pesar del fuerte centralismo que impera en el país. En este contexto, Valdivia es reconocida actualmente como una de las ciudades con mejor calidad de vida de Chile, lo cual ha motivado a un creciente número de profesionales a asentarse en la ciudad.

A pesar de lo anterior, la dinamización económica sigue siendo un tema pendiente para la ciudad, a pesar de que la región se encuentra levemente por sobre el promedio de crecimiento a nivel nacional [1]. De acuerdo al índice de Calidad de Vida Urbano, la comuna de Valdivia se presenta como la tercera capital regional con mejor calidad de vida lo cual contrasta con el sexto lugar en que esta se encuentra en la dimensión “Ambiente de Negocios” y séptimo lugar en “Condiciones Laborales” (CChC, 2019). Tomando en cuenta que el sector terciario y la migración por amenidades [2] son algunas de las principales dinámicas que hoy se perciben en la ciudad, resulta necesario revisar el rol de su configuración urbana y particularmente de su río como una ventaja comparativa frente a otras ciudades, fortaleciendo la ciudad como un destino potencialmente competitivo por la alta calidad de vida que ofrece para técnicos y profesionales calificados y empresas remotas.

En esta línea se han gestado una serie de iniciativas en paralelo y a veces superpuestas, las cuales, a pesar de su acción atomizada, han ido reposicionando el río como un eje estratégico de desarrollo para la ciudad.

Entre estas medidas, uno de los aspectos que probablemente más ha aportado a la puesta en valor del río ha sido la inversión pública que poco a poco ha contribuido a mejorar su estándar urbano. Ejemplo de ello es la extensión de la costanera hacia el barrio Estación, la construcción de la “Costanera Cultural” y la forzada renovación del muelle Schuster tras el terremoto del año 2010, que dio paso a la creación de la “Costanera de la Ciencia” (imagen siguiente).



*Costanera de la Ciencia. (Fuente: Roberto Burgos Mann)*

Junto a ello, se han sumado importantes esfuerzos para renovar alrededor de 4 kilómetros de borde fluvial durante los últimos dos años, con el objetivo de mejorar el estándar de su infraestructura y equipamiento (imagen siguiente). Estas inversiones han ido consagrando progresivamente el rol del río como un eje destinado al ocio y a la contemplación, impactando positivamente la calidad de vida de los valdivianos y el potenciamiento de la imagen de la ciudad como destino turístico y residencial.



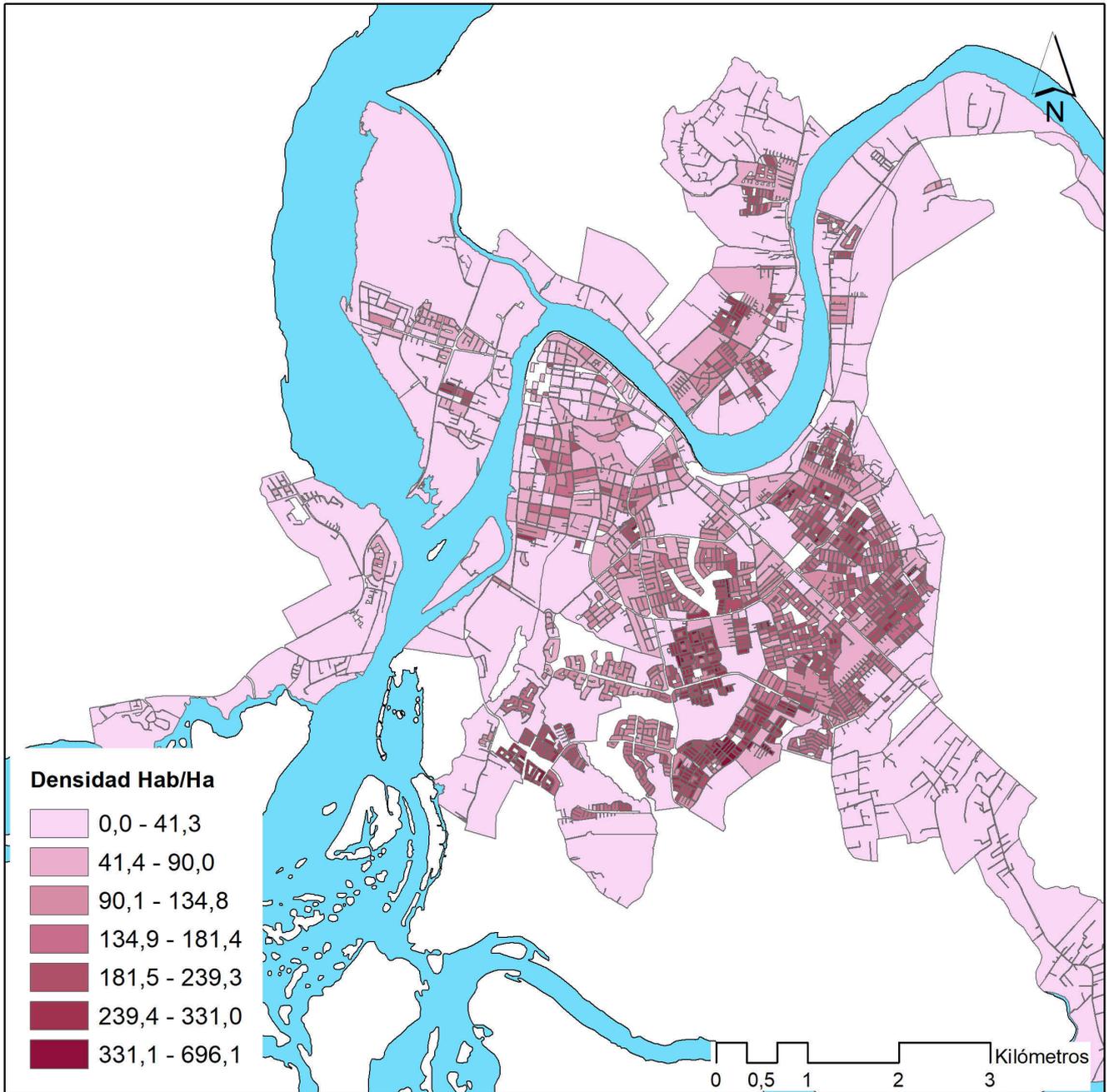
*Renovación de sector Helipuerto, parte de los 4 kilómetros de renovación del paseo costanera. (Fuente: Roberto Burgos Mann).*



*Costanera Cultural. (Fuente: arckcisur.cl)*

Desde el mundo privado también han surgido iniciativas. Un ejemplo de ello ha sido el impulso al transporte fluvial de pasajeros, un largo anhelo de la ciudad que, sin embargo, ha enfrentado serios problemas de financiamiento y gestión para su concreción. Un ejemplo de ello es el caso del Transporte Fluvial Sustentable (TFS), una innovadora iniciativa privada, que llegó al borde de la quiebra al no poder concretarse como un sistema de transporte público. La iniciativa se enfrentó no solo a la imposibilidad de obtener subsidios de transporte, sino a su falta de competitividad como sistema al enfrentarse a un modelo urbano que era incapaz de proveer la demanda necesaria para mantener un servicio como tal. En tal sentido la ciudad, que busca discursivamente volcarse hacia el río, en la práctica

ha ido creciendo progresivamente hacia el interior, manteniendo así sus riberas subutilizadas y el potencial de éstas, desaprovechado. Esto, en gran medida debido a la ausencia de herramientas de gestión de suelo por parte de los organismos públicos que promueven su desarrollo y densificación, que en la práctica justifiquen una mayor inversión pública, así como un mayor incentivo a la inversión privada en torno al río. En concreto, la baja densidad de desarrollo urbano permitida en sus bordes resta viabilidad al desarrollo de un transporte fluvial de pasajeros debido a la baja demanda con que este cuenta en las condiciones actuales (imagen siguiente).



*Densidad de población en Valdivia. (Fuente: Roberto Burgos Mann).*

Producto de ello, nuevos desarrollos inmobiliarios como los que se presentan en la imagen

siguiente, reflejan que en general, existen opciones de mayor rentabilidad para la inversión inmobiliaria, siendo aún poco atractivo regenerar y densificar el borde río para fines residenciales o comerciales. Esta situación ha sido facilitada por un instrumento de regulación de suelo (Plan Regulador Comunal) que ha favorecido el desarrollo de la ciudad por extensión por sobre su regeneración y densificación en torno a las zonas ribereñas.



*Vista nuevos desarrollos inmobiliarios de baja densidad con frente fluvial. (Fuente: Google).*

Otro agravante para la limitada reactivación del río como eje de desarrollo urbano es la baja existencia de servicios y comercio en su entorno. Al respecto, la creación de la Región de los Ríos trajo consigo un importante proyecto que contribuiría al potenciamiento del río, como es el Centro Cívico de la Región de Los Ríos (imagen siguiente), el cual contemplaba la construcción de más de 35 mil m<sup>2</sup> de oficinas y servicios públicos en 4 hectáreas de borde fluvial que fomentarían el desarrollo de servicios y comercio en su entorno. Sin embargo, transcurridos 9 años desde la finalización del estudio preinversional para su desarrollo, aún existe incertidumbre respecto su concreción.



*Vista del Centro Cívico de Los Ríos. (Fuente:biobio.cl)*

Finalmente, y quizás el aspecto de mayor importancia en la consolidación del borde fluvial, resulta la necesidad de democratizar el acceso al río. Actualmente, a pesar de las inversiones públicas desarrolladas, no existen facilidades para que los ciudadanos hagan uso éste. En este escenario se observa como imprescindible para la activación fluvial y la consolidación del río como eje de recreación y generación de una cultura local, la integración de marinas públicas y el dar continuidad a los paseos fluviales que fomenten la vinculación de actividades náuticas, deportivas y recreativas con las formas de vida de los ciudadanos, que hagan aún más atractiva la ciudad, permitiendo integrar efectivamente el uso del río a sus vidas cotidianas, más allá del mero valor paisajístico y discursivo que éste tiene.

## **Conclusiones**

Valdivia se encuentra aún en un estado de transición urbana y económica donde la valoración de atributos locacionales y naturales resultan clave para su diferenciación respecto a otras urbes y la generación de un nuevo dinamismo económico. El río se conforma como un eje de alto potencial sobre el cual se han desarrollado diferentes iniciativas de valor, las cuales aún no logran volver a hacer gravitar la ciudad en torno a este, como lo fue en períodos anteriores. Para hacerlo, el municipio, el gobierno regional, los grupos ciudadanos y la empresa privada deberán aunar esfuerzos para construir una

visión urbana consensuada para su futuro que se traduzca en un plan estratégico que permita proyectar, concatenar y dar sentido a la inversión pública y privada. En ello, la integración de nuevos usos, la densificación urbana en torno al río y la democratización de su acceso serán fundamentales para lograr que Valdivia se consolide como una ciudad fluvial con un mayor dinamismo económico y una alta calidad de vida.

## Notas

[1] La región presenta una variación promedio del PIB entre 2013 y 2018 de 2.4%, mientras que el promedio nacional es de 2.2% (Banco Central, 2018).

[2] La migración por amenidades está constituida por migrantes que deciden trasladar su residencia a lugares donde se percibe que tienen mejor calidad medioambiental y/o una cultura distintiva, aspectos de los cuales se espera, contribuyan a mejorar su calidad de vida (Moss & Glorioso, 2015).

## Referencias

Banco Central. (2018). PIB Regional. Accedido desde sitio web: <https://www.bcentral.cl/areas/estadisticas/pib-regional>

CChC. (2019). Índice de Calidad de Vida Urbano. Santiago: Chile. Accedido desde sitio web: [https://www.cchc.cl/centrodeinformacion/archivos\\_detalle/icvu-2019-resumen-ejecutivo](https://www.cchc.cl/centrodeinformacion/archivos_detalle/icvu-2019-resumen-ejecutivo)

Guarda, G. (2001). La Nueva Historia de Valdivia. Ediciones Universidad Católica de Chile.

Moss, L, Glorioso, R. (2014). Global Amenity Migration: Transforming Rural Culture Economy and Landscape. New Ecology Press.

---

*Head Image: Vista desde el malecón de Valdivia en la década de 1930. (Fuente: Enterreno.com).*