



ESCENARIO REGIONAL DIFUSO Y SEGREGACIÓN SOCIO TERRITORIAL

El caso de Valparaíso

DIFFUSE REGIONAL SCENARIO AND SOCIO-TERRITORIAL
SEGREGATION

The case of Valparaiso

Iván Ariel Valdés San Martín

Especialista en Planificación Urbana y Regional
Universidad de Buenos Aires -UBA

RESUMEN

Este trabajo tiene por objetivo evidenciar la evolución de la difusión urbana de Valparaíso, en un marco temporal de 200 años, proceso que ha devenido en un escenario de segregación socio territorial, propiciado por las políticas de liberalización económica de los últimos 50 años. Además, cuenta con un objetivo intrínseco en su estructura de análisis, que es utilizar la aproximación sistémica de Luis Ainstein, la cual consta de tres momentos claves, como área central atrayente, principalmente por el puerto y su actividad, posteriormente ser el centro financiero temporal del nuevo país, lo que genera un proceso de urbanización masiva, la cual caracterizamos dos sub-etapas debido al tipo de políticas de desarrollo, el crecimiento exógeno, que es una política económica primaria-exportadora de minerales, que atrae gran cantidad de inmigrantes, esto genera un boom económico, que termina con la creación del salitre sintético y la construcción del Canal de Panamá, lo que deja al puerto fuera de las rutas comerciales, y luego, en esta misma etapa caracterizamos el crecimiento endógeno, marcado por el periodo de industrialización y la migración campo-ciudad de mitad del S.XX. Finalmente este trabajo entrega el marco económico desde 1973 al periodo actual, el cual inserta a esta ciudad, ya convertida en área metropolitana en el contexto de economía global, a costa de un shockeante proceso de liberalización económica, profundizado en los años de democracia, que da como resultado un territorio dirigido por el mercado más que por la planificación, evidenciando una urbanización segmentada y discontinua en su área metropolitana.

Palabras clave: Difusión urbana, área metropolitana, Latinoamérica.

Bloque temático: 3. Dinámica Urbana. **Temas:** Evolución Histórica

ABSTRACT

The objective of this work is to demonstrate the evolution of the urban diffusion of Valparaíso, in a time frame of 200 years, a process that has become a scenario of socio-territorial segregation, fostered by the economic liberalization policies of the last 50 years. In addition, it has an intrinsic objective in its

analysis structure, which is to use the systemic approach of Luis Ainstein, which consists of three key moments, as an attractive central area, mainly due to the port and its activity, later being the temporary financial center of the new country, which generates a process of massive urbanization, which we characterize in two sub-stages due to the type of development policies, exogenous growth, which is a primary economic policy-export of minerals, which attracts a large number of immigrants, This generates an economic boom, which ends with the creation of synthetic saltpeter and the construction of the Panama Canal, which leaves the port off the commercial routes, and then, at this same stage, we characterize endogenous growth, marked by the period of industrialization and rural-city migration in the middle of the 20th century. Finally, this work provides the economic framework from 1973 to the current period, which inserts this city, already converted into a metropolitan area in the context of global economy, at the cost of a shocking process of economic liberalization, deepened in the years of democracy, which It results in a territory directed by the market rather than by planning, evidencing a segmented and discontinuous urbanization in its metropolitan area..

Keywords: Urban Diffusion, metropolitan area, Latin American.

Introducción

Este trabajo analiza los tipos de difusión que existieron y que actualmente se desarrollan en Valparaíso, para eso hemos utilizado una aproximación sistémica de Luis Ainstein, la cual divide en tres Estadios esta evolución urbana. Se ha dividido un periodo de doscientos años, de acorde a las características que plantea, En la etapa de área central veremos los factores regionales que se dieron para que Valparaíso fuera el puerto principal de Chile, en una segunda etapa llamada de urbanización masiva, veremos como la atracción de la actividad portuaria aumenta exponencialmente su población, y como resultante analizaremos los últimos 50 años de políticas neoliberales que acercan a este territorio a la descripción de una urbanización segmentada y discontinua.

1. Objetivos de la Investigación

1.1 Hipótesis que guía la investigación

La política neo-liberal, es el resultado histórico de procesos de dominación, este panorama fue impulsado por la última dictadura, y profundizada en la posterior democracia, esto permitió la inserción del puerto de Valparaíso en la nueva configuración económica mundial, desde la vía asiática principalmente, como punto de distribución de productos, este relativo nuevo panorama externo e interno que re-impulsó a la región Pacífica en el transporte mundial, regional y nacional.

Este cambio de factores reactivó la actividad portuaria y las demandas de servicios asociados, esto ha acelerado un incipiente proceso de crecimiento poblacional con la consecución de absorción de municipios para formar una gran área metropolitana. Y a largo plazo, una futura conurbación con la Capital Santiago. Este escenario ha dado un auge a proyectos de infraestructura de conectividad interna que han propiciado los factores de localización de manera diversa con diferentes actores involucrados, los estatales, privados e insurgentes, con vivienda social, desarrollos privados formales y algunos irregulares, tales como “campamentos” y ventas de terreno fuera del marco legal, lo que ha dado como resultado una segregación socio territorial urbana de característica difusa.

1.2 Objetivo General

Documentar el proceso histórico de localización en Valparaíso con perspectiva en el contexto global y local en el cual está inserto y sus consecuencias planteadas desde la planificación urbana y regional

1.3 Objetivos Específicos

1. Caracterizar los hechos históricamente de como se ha dado este proceso bajo la aproximación sistémica que plantea Ainstein
2. Correlacionar los factores externos e internos y sus consecuencias en el desarrollo urbano.
3. Caracterizar los tipos de difusión que se han dado en estos tres momentos históricos

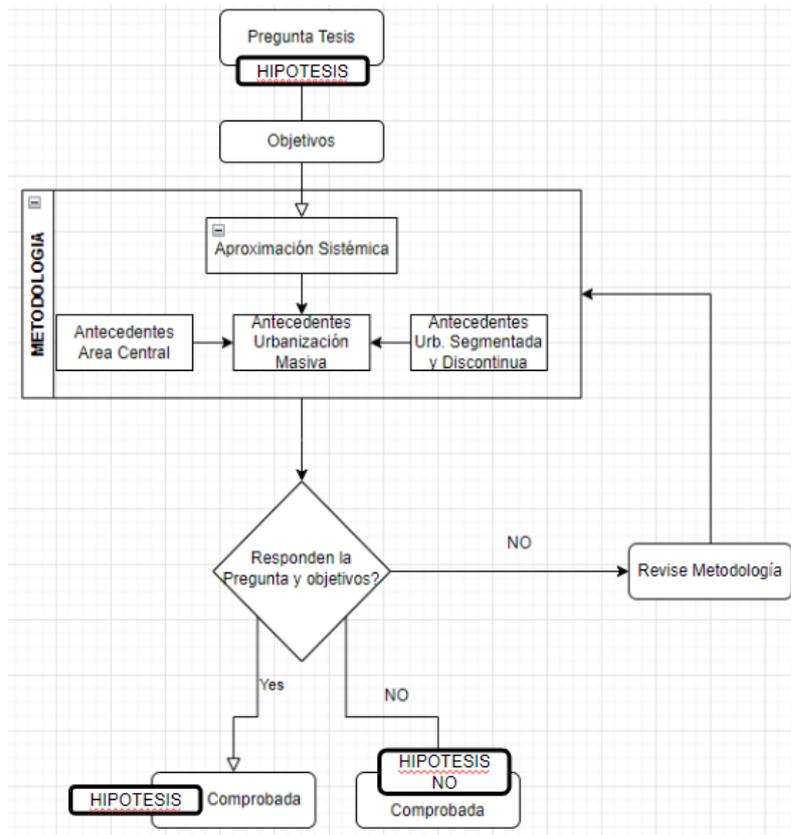
1.4 Caracterización de los Periodos

Aproximación sistémica que plantea que los escenarios urbanos pasan por tres etapas históricas (Ainstein,2012).

Áreas Centrales Únicas	Urbanización Masiva	Urbanización segmentada y discontinua
Largos periodos, pasaje entre entidades urbanas simples- Caseríos, aldeas, a áreas centrales unidas de jerarquía baja	Ciudades con atracción regional Ciudades con procesos de industrialización (oferta laboral - urbanization pull factors-) Expulsión de los sectores agrarios-urbanization push factors- Suburbanización de densidades	A escala urbana se dan menores densidades globales que el estadio precedente. Continuación de los procesos de suburbanización de 2do orden -periurbanización cuasi autónoma y socialmente selectiva (edge cities)

	<p>medias</p> <p>Ciudad Compacta - tamaños de pequeño a metropolitano</p> <p>Características policéntricas</p> <p>accesibilidad a través de oferta pública y masiva</p> <p>Jerarquía relativa a sus diversas áreas centrales</p> <p>Conformación físico funcional - modelo global radio concéntricos-</p> <p>A nivel institucional, pluralidad de jurisdicciones con sede en la ciudad originaria</p> <p>A nivel regional articulación a nivel intermedio con sectores no urbanizados</p>	<p>Las redes policéntricas de áreas centrales pierden nitidez sus límites y jerarquías relativas debido a la descentralización desconcentrada del sector terciario.</p> <p>Modo automotor privado es el principal.</p> <p>Tecnologías de comunicación no presencial. las modalidades deslocalizadas se vuelven hegemónicas.</p> <p>Pluri Jurisdiccionalidad de las aglomeraciones y competitividad entre ellas.</p> <p>A nivel regional la segmentación física y funcional da paso a los archipiélagos urbanos, de diversas temáticas económicas.</p> <p>La incidencia global prima sobre lo local.</p>
--	---	---

Tabla 01. Aproximación Sistémica de Luis Ainstein. Elaboración Propia



Flujo 01. Estructura Investigación-Metodología Sistémica de Luis Ainstein. Elaboración Propia

1.5.- Síntesis de los procesos que guían la investigación

Estadio	Caracterización	Población	Infraestructura	Servicios	Medios de transporte	Conectividad	Políticas Urbanas y de Viviendas
Conformación Área central (1770-1810)	Muelle básico, ciudad defensiva militarmente con carácter de fuerte	Pueblos autóctonos / Criollos / Españoles Militares	Cerros equipados con cañones y Fuertes militares / Equipamiento eclesiástico/ Camino Buenos Aires Santiago Valparaíso	Protección Militar desde el puerto / Servicios religiosos	Bueyes y caballos	Camino Internacional y caminos a Santiago para caballos y bueyes / Apertura comercial Puertos	1759 La Corona española reconoce la tenencia de la tierra a los criollos americanos.
Consolidación Área central (1810-1860)	Puerto principal, labores militares y de exportación	Migración Campo ciudad	Primer Muelle / Creación de los Almacenes fiscales /	Protección militar desde el Estado	Tranvía entre Valparaíso y Viña con carros de Sangre/	Conformación de la Armada / primeros barcos chilenos/ Apertura de puertos al comercio Internacional	
Urbanización Masiva -Primera etapa - Crecimiento exógeno (1860-1940)	Centro Financiero de las exportaciones mineras	Migración Campo ciudad / Inmigración Internacional- Valparaíso comienza a expandirse hacia Viña	Puerto como eje principal Trenes/ Carreteras Estatales	Agua Potable en algunos sectores/ Alumbrado público Áreas Centrales	Tranvías eléctricos / Ascensores cerros	Valparaíso como centro comercial marítimo del salitre	1883 Concesiones y Franquicias para la construcción de habitaciones para obreros 1888 Reglamento de Construcción de Conventillos Mun. Santiago 1892 Ley de Comunas Autónoma Ley 1838 - 1906 Ley de habitaciones Obreras 1925 Huelga de la Liga de Arrendatarios 1925 Ley de la Vivienda, Decreto 261 -50% de reducción en la propiedades declaradas insalubres 1925 Ley 308 Crea el Consejo de Bienestar Social 1936 Caja de Habitación popular Viviendas
Urbanización masiva- Crecimiento endógeno (1940-1973)	Impulso de la industrialización Estatal	-Conurbación Valpo Viña. Crecimiento Interno / consolidación de población en los cerros y alrededores	Áreas de desarrollo industrial: Tecnificación de la Sociedad / Derechos Sociales a través de los cuerpos sindicales	Ampliación de los servicios públicos estatales en áreas consolidadas / Conjuntos habitacionales / Tenencia de la tierra	Trolebuses Electricos / Colectivos automotores	Mejora de la conectividad interna, infraestructura industrial	1952 Término de la Caja de Habitación Popular 1953 Corporación de la Vivienda (CORVI): se crean los Planes Nacionales de Vivienda, 1959 Creación del Decreto fuerza Ley D.F.L 2 1964 Operación sitio 1970 Boom Operaciones Sitio. desde 1952 a 1970 1970-1973 Estatización de Empresas de construcción de viviendas, intervención del mercado especulativo. 1974 Comités Habitacionales Comunales -
Urbanización Segmentada y discontinua - Dictadura y Liberalización económica (1973-1990)	Liberación de las restricciones impositivas/ Desindustrialización	-Unión de las áreas centrales de las comunas del AMV	Venta de empresas estatales: Debilitamiento de Sindicatos/ Aumento de Servicios	Privatización de Servicios públicos/ Diversos canales - públicos y privados- obtención de la vivienda	Crecimiento del Automotor privado	Renovación urbana de áreas industriales, privatización del puerto. Supremacía del transporte colectivo automotor hacia las periferias	1978 Subsidio habitacional 1979 Programa de Erradicación de campamentos 1978-1995 Programa de Vivienda Básica, Programa Especial de Trabajadores, Vivienda Progresiva, Subsidio Rural
Urbanización Segmentada -Democracia Neoliberal - Concesiones (1990-2020)	Ley de concesiones de infraestructura pública:	-Consolidación de las áreas centrales costeras y proceso de absorción de nuevas comunas a través de la conectividad	Carreteras y Puertos Concesionados/ Creación de Organismos Estatales de fiscalización	Consolidación de las privatizaciones de los servicios públicos/ Urbanizaciones privadas	Peak de ingreso de automotores privados exportados	Conectividad a través del uso del automotor privado y la conexión no-presencial	1995 Leasing Habitacional 1996 Plan de Mejoramiento de Barrios (PMB) - Quiero mi barrio. 2006 Protección del Patrimonio Familiar (PPPF): 2013 Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO): 2014 Política nacional de desarrollo urbano (PNDU) 2015 Programa de Integración Social y Territorial (PRIS):

Tabla 02. Síntesis Estadios de Desarrollo. Elab. propia

1.2. Ubicación

El Área Metropolitana de Valparaíso (AMV), emplazada en el complejo relieve costero de la V Región, al sur de la desembocadura del río Aconcagua, caracterizado por una franja transicional de colinas que contactan la estrecha planicie costera con la Cordillera de la Costa. La población de Valparaíso, Viña del Mar y Concón se distribuyen en la planicie litoral y en sus cerros colindantes, mientras que la de Quilpué y Villa Alemana se emplaza en torno al estero Marga-Marga, correspondiente a una de las numerosas cuencas hidrográficas costeras que modelan el relieve local.

2.- Primer Estadío - Área central

Conformación Área central 1770-1810	Consolidación Área Central 1810-1860:
	
<p>Puerto de salida hacia el imperio español. A nivel urbano se comienza a crear la trama de los primeros barrios Apertura comercial, conectividad interna hacia Santiago.</p>	<p>Aparece el ferrocarril. Fortalecimiento del Estado, difusión temprana hacia los cerros. Conexión ferroviaria con Santiago, Crecimiento poblacional aparece Viña del Mar. Comienzan los servicios básicos en zonas de clase alta.</p>

Fig. 01. Crecimiento Mancha Urbana Primer estadío -Área central. Elab. Propia

2.1 Conformación Área Central 1770 - 1810

2.1.1 Panorama Económico

La apertura comercial de 1778 del imperio español, permitió a Valparaíso ser el puerto de triangulación entre Callao y Buenos Aires (Arias,2022); de manera regional, ser el punto medio y de salida entre la producción minera del norte, la agraria del sur y la administrativa de Santiago. Este panorama permitió desarrollarlo como puerto principal.

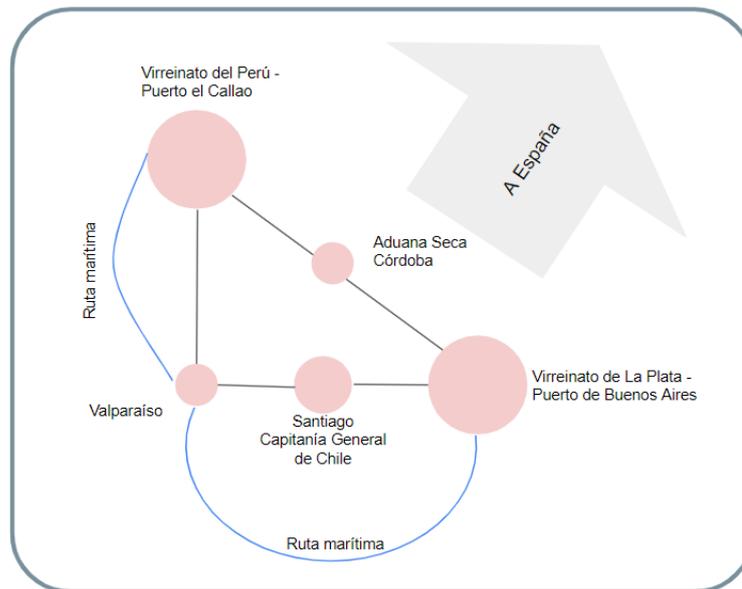


Fig.02 Configuración Continental Elab. Propia

2.1.2 Configuración Urbana

Primera etapa: formación del núcleo portuario a partir de mediados del siglo XVI, fundación de la ciudad, ubicaciones espontáneas “e inicio de la trama de la ciudad; Segunda Etapa: instalación durante el siglo XVII de un sistema fortificaciones militares abarcando distintos puntos de la bahía confiriéndole a la población la condición de plaza militar; Tercera Etapa: ocupación del sector del Almendral a modo del desdoblamiento del núcleo original e inicio de una ocupación dispersa de las quebradas inmediatas al borde costero, fenómenos ambos que acontecen durante el siglo XVIII”.(Pinto.1976)

2.1.3 Movilidad Urbana e Interregional

Conectividad terrestre por el camino colonial que une Buenos Aires, Santiago y Valparaíso. Utilización de carretas tiradas por bueyes.

2.2 Área Central - Consolidación 1810-1860

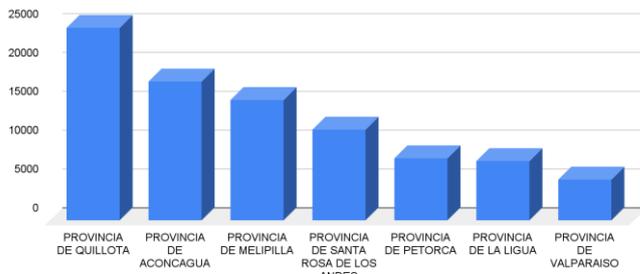
2.2.1 Panorama Economico

La actividad comercial es la venta de salitre peruano y boliviano, principalmente a Gran Bretaña, acorde al llamado de “Desarrollo hacia afuera”, que toma el país posterior a su independencia, dejando de lado la industrialización. Se accede a la toma de créditos para infraestructura ferroviaria y naval, y comienzan a aflorar los primeros Bancos.

2.2.2 Población

En 1813 Valparaíso no llega ni al 1% de la población (0.65%) del país. 50 años después la población se ha multiplicado 14 veces, lo que indica la consolidación del área central de esta etapa. Las poblaciones pobres del centro, son erradicadas y se movilizan a los cerros.

POBLACION V REGION - CENSO 1813



Año	Población Valparaíso
1813	5.317,00
1835	24.316,00
1854	52.652,00
1865	74.731,00

Gráfico 01. Cuadro Población Regional 1813 (INE -MEMORIA CHILENA) - Población Valparaíso. Fuentes diversas. Elaboración propia

2.2.4 Configuración Urbana

El comercio pobla sus barrios centrales, Puerto y el Almendral, ubicados en la mayor planicie del sector. “El urbanismo en esta época descansa, en definitiva, en la construcción o edificación privada —sobre todo porque la mayoría de los inmuebles están en manos de particulares—, sujeta a las ordenanzas de policía que imponen limitaciones en materias de uso y construcción de edificios”.(Cordero, 2017) Se suma la infraestructura pública de iluminación y agua potable.

2.2.5 Movilidad Intraurbana y conectividad regional

En 1810 primer servicio de transporte público, por carruajes rudimentarios, para 1840 se consolidan los coches de Posta o de alquiler y comienza el pago de patentes.

3. Segundo estadio - Urbanización Masiva

1860 - 1940 Urbanización Masiva - Primera parte - Crecimiento Exógeno	1940-1970 Urbanización masiva - Segunda Parte - Crecimiento Endógeno
<p>CBD /1868-1873 Boom salitrero, 1876 renovación centro histórico /Conurbación Valparaíso - Viña del mar, aparición de Quilpué y Villa Alemana</p>	<p>Crisis del '29, Decadencia del Salitre / Apertura del canal de Panamá / Rol director del Estado - Consolidación de los transportes públicos, aparición de Con Con al norte. Consolidación de Quilpué y Villa Alemana</p>

Fig 03. Crecimiento Mancha Urbana Segundo estadio -Urbanización masiva. Elab. Propia

3.1 Urbanización Masiva - Crecimiento Exógeno 1860 - 1940

3.1.1 Panorama económico

Valparaíso canaliza el 75% de las ventas de salitre que crece entre 1868 y 1873 en un 700%. La administración del puerto estaba en manos de los Almacenes Fiscales. Para este crecimiento, Chile

usurpó los territorios de Perú y Bolivia con la Guerra del Pacífico, sumado a la llegada de bancos europeos que dan inicio a su CBD.

3.1.2 Comienzo de los marcos jurídicos nacionales

En esta época tuvo dos leyes propias, que se suman a la de Comuna Autónoma de 1891, y a la Ley de Habitaciones Obreras de 1906. Estas son "Ley sobre Transformación de la ciudad de Valparaíso de 11 de diciembre de 1876 y Ley Nº 1.887, de 6 de diciembre de 1906, sobre Trabajos que ordenan ejecutar para reparar daños causados a la ciudad de Valparaíso por el terremoto de agosto de ese año ambas de corte higienista. Esta última norma introduce lo que más adelante será la técnica de la planificación urbana." (Cordero, 2017)

En 1925 se crea el Consejo de Bienestar social que promueve la construcción de viviendas a través de cooperativas.

3.1.3 Configuración Urbana

En su Centro comienzan obras de expansión hacia el mar, diversas obras post terremoto de 1906 darán una renovación higienista al centro de la ciudad.

La población mayoritaria se ubica en los cerros en los cerros más que en el Plan (sus barrios fundacionales) y la ocupación de Viña del Mar produce la conurbación entre estas comunas.

3.1.4 Movilidad Intraurbana y conectividad regional

En 1863 comienzan a operar la empresa norteamericana del ferrocarril urbano y ferrocarril Santiago Valparaíso de capitales públicos y privados¹, esta conectividad impulsará Quilpue y Villa Alemana, En la ciudad operan tranvías a tracción animal, que serán reemplazados en 1904 por eléctricos operativos hasta 1945 pero en decadencia y superados por el automotor colectivo desde fines de la década del '20.

Se implementan los funiculares y ascensores (1886-1932), que estancaron en su crecimiento al aumentar la población sobre la cota 100 (Castillo y Vila, 2017).

3.2 Urbanización Masiva - Crecimiento Endógeno 1940 - 1973

3.2.1 Panorama Económico

Término del Boom Salitrero, apertura del Canal de Panamá, crisis del '29, sumado la primera y segunda guerra mundial, llevó al país a una debacle, de la cual se busco salir con la dirección del mercado interno por parte del Estado a través de la industrialización. Se crea CORFO - Corporación de Fomento - en 1939 el cual impulsó la formación de cientos de empresas. Esta etapa termina con el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973) controlando 500 empresas estatales.

3.2.2 Marco Jurídico - Rol estatal

El Estado comienza asumir un rol director en el proceso de urbanización de las ciudades chilenas (Mansilla, Fuenzalida; 2010). Se crean los planes reguladores de las ciudades y luego los planes intercomunales. Se modifica el Decreto con Fuerza de Ley Nº 224, del Ministerio de Hacienda, fija el Texto de la Ley General de Construcciones y Urbanización, este decreto de 1931 y modificado en 1953 busca centrarse en la regularización de los asentamientos, aspectos constructivos y la armonización de la planificación regional (Cordero, 2017).

En 1960 se crea la empresa del estado encargada de administrar, la mantención y la explotación de los puertos de Chile, EMPORCHI, que era administrado hasta ese entonces por el Servicio Nacional de Aduanas.

3.2.3 Configuración Urbana

Crece la conurbación Valparaíso - Viña del Mar. En 30 años se cuadruplican las poblaciones de Quilpúe y Villa Alemana y al norte de la región aparece Con-Con.

El Estado busca, paliar el déficit de viviendas y tenencia con la construcción de conjuntos

¹ El ferrocarril de Valparaíso a Santiago. BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Memoria Chilena. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-599.html> . Accedido en 1/5/2022.

habitacionales a través de la CORVI, cooperativas y con las Operaciones Sitio en los 60's que buscan terminar con las villas miserias. Fue durante el periodo 1970-1973 que se normó para que el Estado proveyera completamente la vivienda y el espacio urbano, ya que el trabajador/obrero debía dedicarse completamente a la producción.

3.2.5 Movilidad intraurbana y Regional

Cambian los tranvías eléctricos, por Trolebuses estatales (1953-1981) administrados por la Empresa Nacional de Transporte; la que cambia en 1953 a Empresa de Transporte Colectivos del Estado (ETCE). El Automotor colectivo comienza a superar al ferrocarril.

4. Tercer Estadío - Urbanización Segmentada y Discontinua

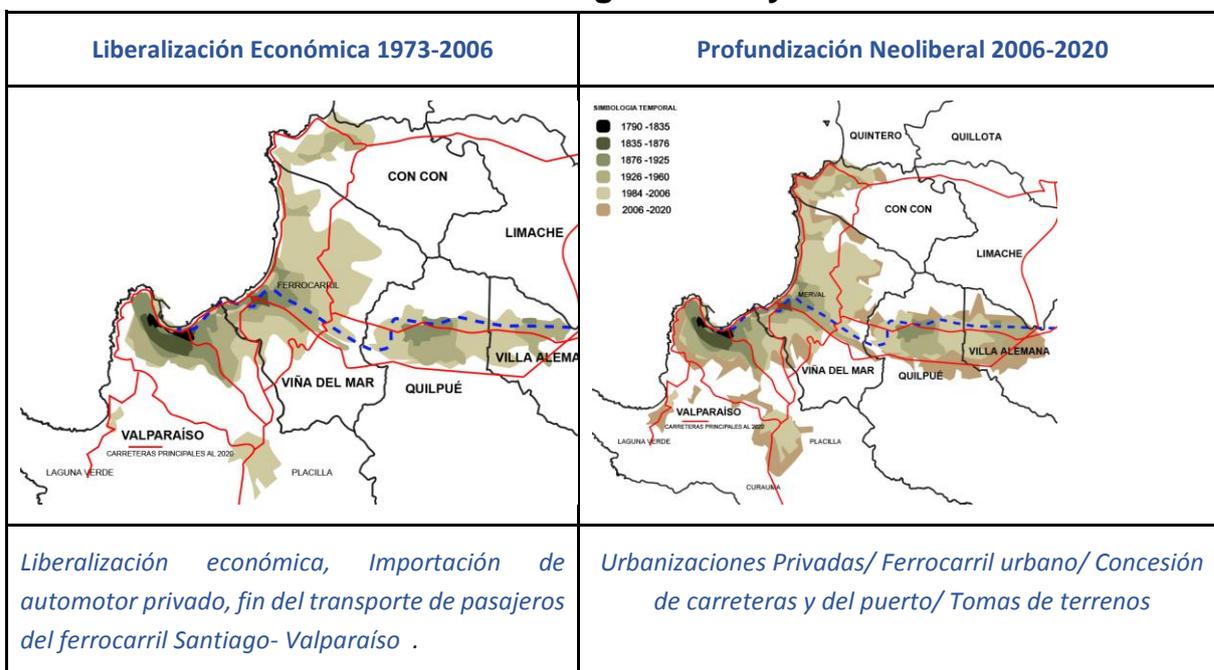


Fig 04. Crecimiento Mancha Urbana Tercer estadío -Urbanización segmentada y discontinua. Elab. Propia

4.1 Liberalización económica globalizada 1973 - 1990

4.1.1 Panorama económico

La dictadura militar implantó reformas liberales, 725 empresas estatales fueron vendidas a bajo costo (Monckeberg,2001), la reforma agraria fue revertida y se trabajó fuertemente en la reformulación del sistema bancario y financiero en ámbitos de consumo, créditos hipotecarios y empresas, lo que derivó en una grave crisis el año 1982.

La desindustrialización dio paso a los servicios, y en Valparaíso, los sindicatos fueron limitados en sus atributos, también se privatizaron servicios públicos, y se fomentó un sistema mixto en torno a los planes sociales de vivienda. En la política de desarrollo urbano de 1979 consideró que el suelo urbano no era escaso y que su uso estaba condicionado a las actividades económicas, política que duró hasta 1985 pero que sus efectos repercuten hasta hoy. (Zunino, Hidalgo:2010).

4.1.2 Movilidad Intra Urbana y Regional

En 1986 cesa transporte público del ferrocarril Santiago-Valparaíso, A nivel intraurbano desde 1982 a la actualidad los trolebuses pasan del Estado a una empresa privada (Morrinson, 2006).

Crecimiento del Automotor Privado por sobre el Colectivo

A mitad del siglo XX, a la industria automotriz el Estado la protegió con un arancel de importación de automóviles de 300%. Pero, en la segunda mitad de los años 70 predominan las importaciones por sobre la producción nacional se ha mantenido en casi la totalidad del período 1976-1991, marcando una profunda diferencia con el período previo (Correa, 1994).

Parque automotriz Nacional Particular y Población

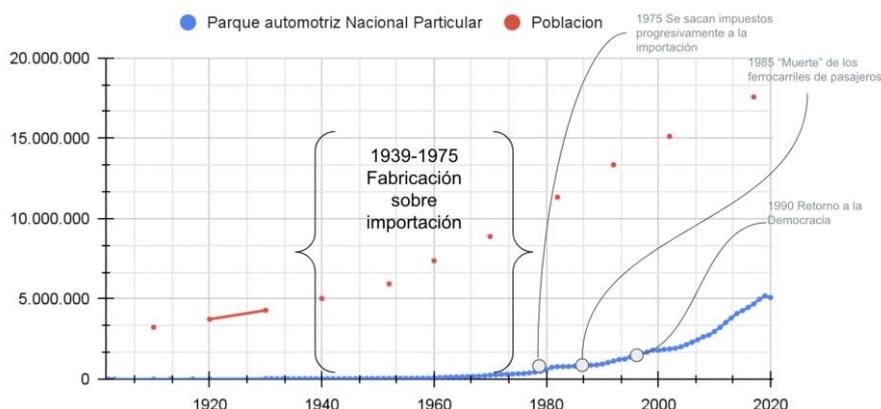


Gráfico 02. Parque Automotriz. Políticas sobre la industria y población Nacional. Elaboración Propia

4.2 Profundización Neoliberal 1990-2020

4.2.1 Panorama Económico

La democracia modernizó el país desde un Estado de rol gerencial, a través de la concesión de las infraestructuras urbanas a actualizar, a través de la Ley de Concesiones (Decreto MOP N° 900), que permite al Ministerio de Obras Públicas otorgar en concesión toda obra pública. Eso implicó la licitación del puerto y las carreteras.

4.2.2 Vivienda

En materia de vivienda, productos financieros como el Leasing habitacional, el préstamo hipotecario desde la banca privada, urbanizaciones privadas de gran escala, son cambios que se han dado en este proceso de reconversión económica. El uso predominante del automotor privado ha potenciado grandes urbanizaciones periféricas y nuevos barrios cerrados llamados condominios, son el resultado de una política centrada en los números y no en la calidad, "en la política de financiamiento de vivienda social del Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha sido un éxito cuantitativo.(...) Entre 1980 y 2005, ha facilitado la construcción de más de medio millón de viviendas sociales en el país" (Rodríguez, 2005). Sin embargo, muchos de esos proyectos terminaron convertidos en guetos urbanos.

Actualmente, la política cuantitativa ha ido paulatinamente dando paso a nuevas leyes centradas en los aspectos cualitativos de diversa escala, así nacen programas como Quiero mi Barrio el año 2006, la Política Nacional de Desarrollo Urbano 2014, el que recoge indicadores cuantitativos y cualitativos y el PRIMS en Valparaíso que busca la integración urbana de poblaciones vulnerables.

4.2.2 Desarrollo Urbano Actual Urbanización Segmentada y Discontinua

El AMV, reúne las zonas urbanas de Viña del Mar, Valparaíso, Quilpué, Villa Alemana y Concón, con 951.311 habitantes (INE, 2017), lo que implica más del 5% del total de población nacional. Esto lo convierte en la segunda mayor agrupación urbana de Chile. De esta área es Viña del Mar la que posee mayor cantidad de habitantes con 334.248 y la sigue Valparaíso con 296.655 habitantes. Este fenómeno constata los crecimientos mayores de población proporcionalmente se han dado en las comunas periféricas del AMV (Hidalgo, Borsdorf; 2005) también se constata que el crecimiento ha tenido un auge del parque de viviendas de tipo barrio cerrado que han aflorado en los últimos años en los márgenes de la ciudad, mientras que en el borde costero se ha dado más la tipología predominante de construcción en altura. Los receptores de estas viviendas han correspondido a sectores medios y medios-bajos en la primera y en la segunda tipología corresponde a medios-altos y altos.

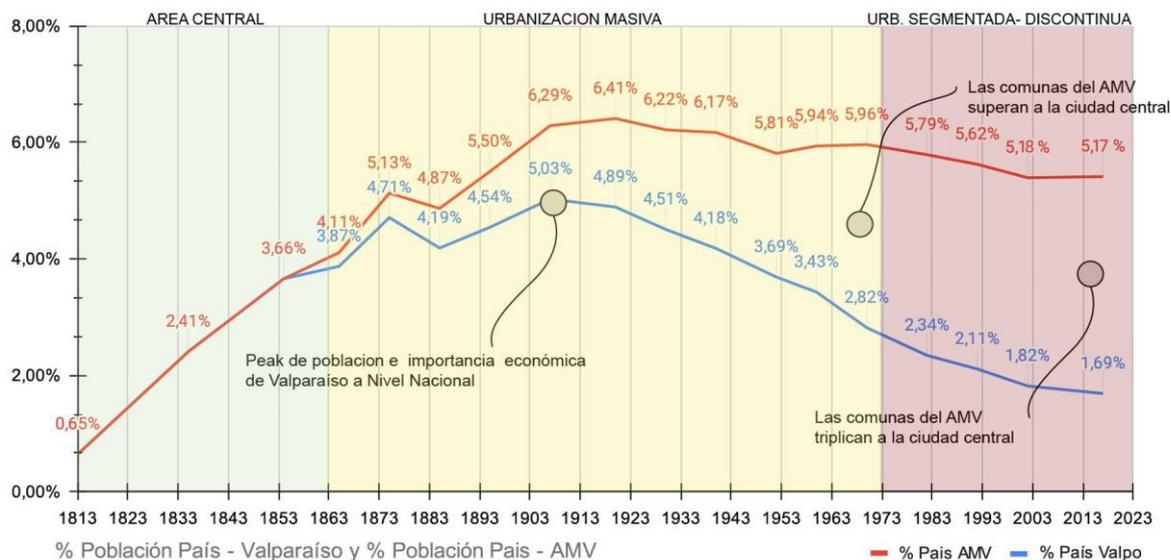


Gráfico. 03 Porcentaje AMV-País. Elaboración propia a partir de datos del INE

Hecho inédito en el país es la urbanización privada de Curauma que tiene 30.000 habitantes (2023), un Parque industrial, una sede universitaria y que sus terrenos en donde planean expandirse, es mayor que la superficie urbana de Viña del Mar (Masilla, Fuenzalida;2010), por lo que estaría poblada solo a un 15% de su proyección inicial (Hidalgo, Borsdorf; 2005). También se han desarrollado una serie de malls, que han cambiado la cara al comercio minoritario como Shoppings, Malls e Hipermercados. Este tipo de desarrollo se ha podido plantear gracias a la rápida conectividad entre dos centros administrativos del país que son Santiago y Valparaíso , esta conectividad corresponde a autopistas concesionadas, lo que ha propiciado ciertas localizaciones por sobre otras, que derivan de sus ramales y salidas con peaje.

De manera contraria se ha dado el nuevo trayecto del camino de La Pólvora y su ramal Ruta F-730 el que conectó un nuevo espacio de servicios asociados al Puerto llamado ZEAL (Zona de Extensión de Apoyo Logístico), el cual duplicó desde 2008 la superficie de almacenamiento del puerto y que sacó la circulación de camiones de la ciudad², y re-conectó con mejor infraestructura vial a Laguna Verde, en donde la venta de terrenos forestales y la parcelación fuera de norma ha propiciado un crecimiento exponencial, hechos que tienen en jaque al municipio de Valparaíso que ha tenido que responder urgente a los servicios de retiro de basura, policía y servicios de agua potable. Además existen estudios que el vertedero colindante contamina las napas de agua de este sector.

En esta etapa, Viña del Mar lidera el crecimiento poblacional, como también de construcción de viviendas en el último periodo (Hidalgo, Borsdorf: 2005) y también tiene el mayor índice de asentamientos urbanos (Poduje, 2020). Esta comuna también tiene la mayor cantidad de viviendas desocupadas.

² Segun su página web. www.zeal.cl, Acceso 04-03-2023

5.-Conclusiones

Uno de los aportes que este trabajo pudo encontrar es que la urbanización segmentada y discontinua es el resultado del proceso histórico de conformación del Área Metropolitana de Valparaíso, que se va desarrollando de acuerdo a los marcos legales, la auto-concepción sobre el territorio y el aumento de la población.

El CBD histórico y las renovaciones de corte higienista aún sobreviven en el núcleo central, las soluciones habitacionales en los límites de la ciudad fueron absorbidas. Los frentes de costa se han ido poblando con edificaciones en altura desde la década del '70.

En cuanto a movilidad colectiva, aún funcionan sus ascensores y funiculares, sus trolebuses que reemplazaron a los tranvías, y el ferrocarril urbano ha tenido un nuevo auge dada su renovación. Sin embargo es el automotor privado es el de mayor uso.

En materia de vivienda fue un proceso incremental que paso de aspectos cuantitativos a cualitativos, que poco a poco ha dado paso a desarrollos urbanos privados de gran escala, la infraestructura y la administración del puerto evidencian el paso del rol director del Estado a uno gerencial, posterior a las leyes de concesiones.

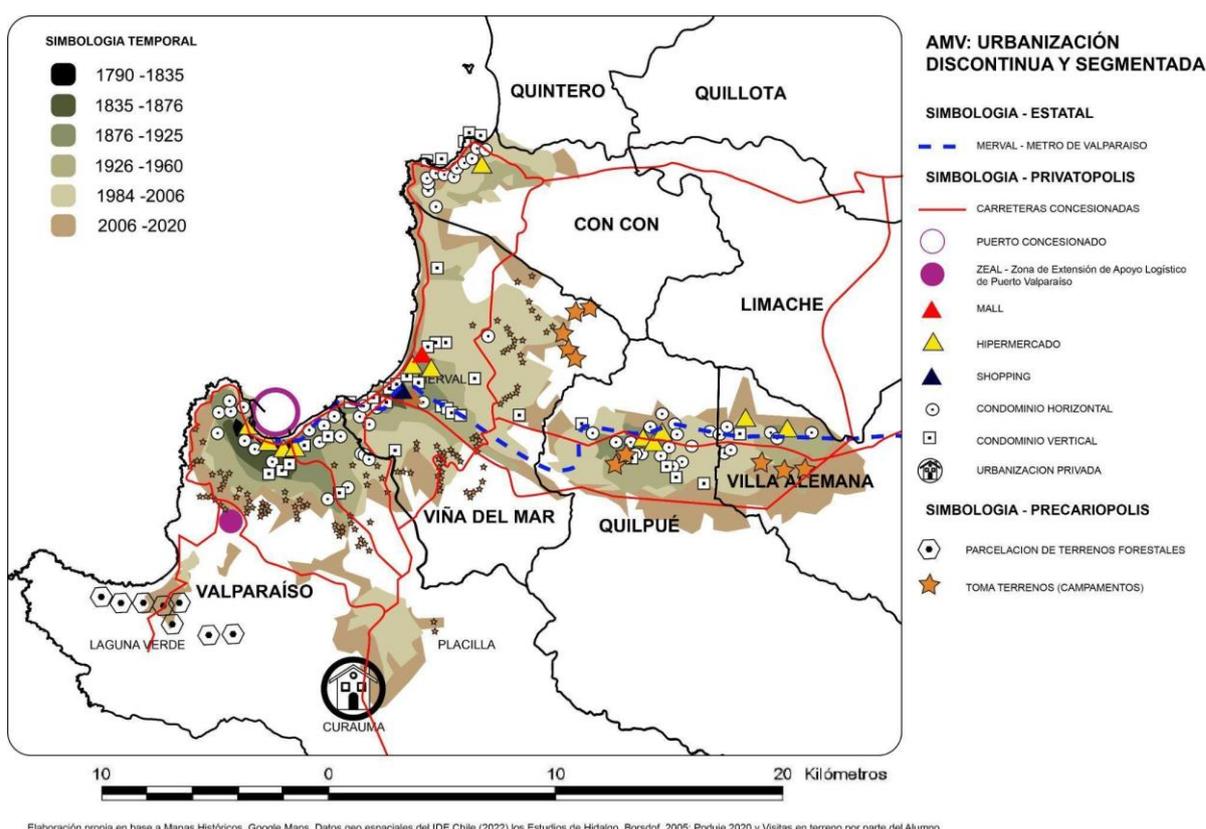
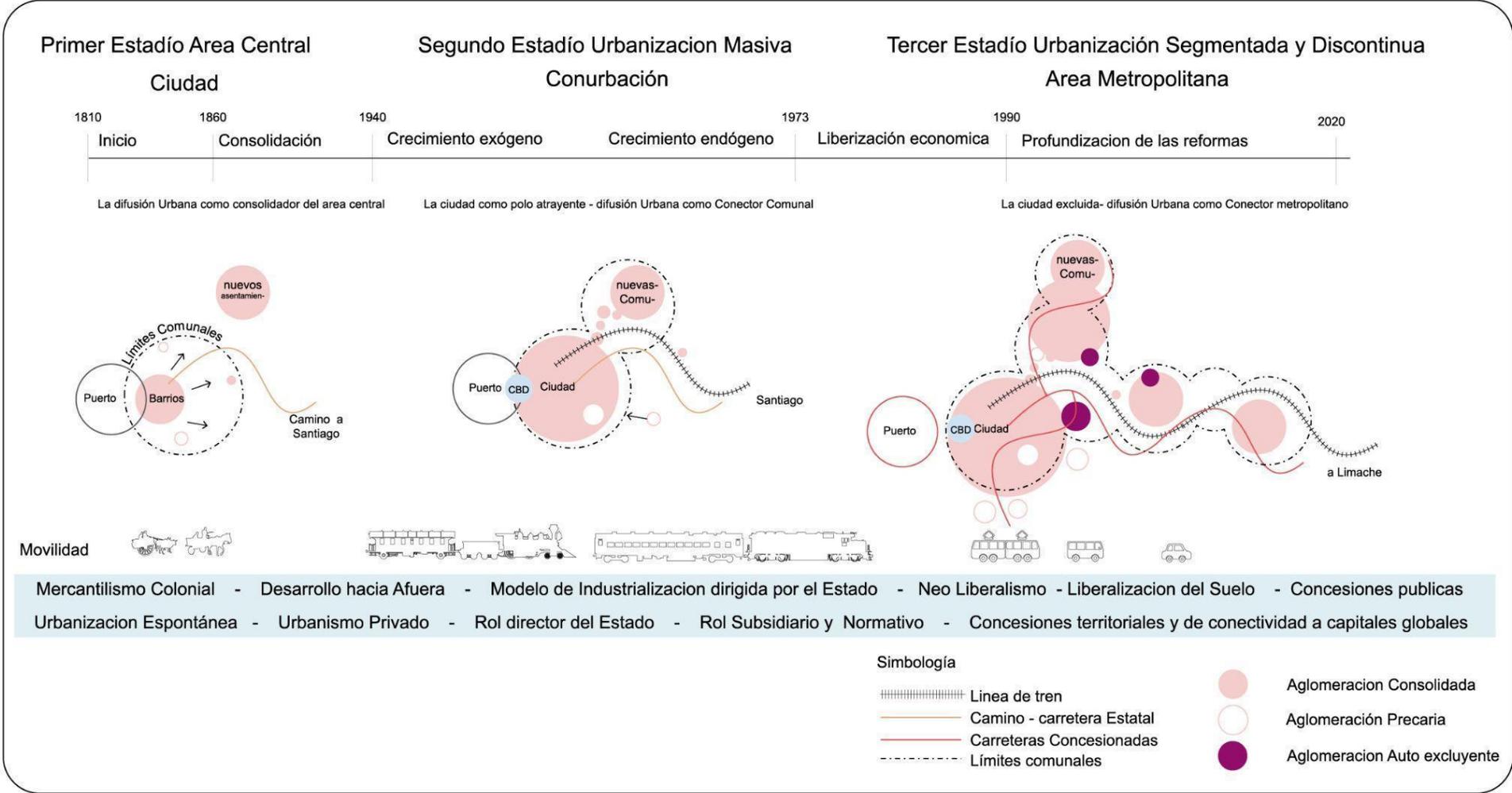


Fig 05. Urbanización Discontinua y Segmentada Actual. (IDE:2020; Hidalgo, Borsdorf:2005, Poduje:2020).
Elaboración Propia

La difusión urbana que está trabajo monográfico evidencia es que es un un proceso físico/funcional, que se manifiesta a través del aumento de población y sus patrones de localización, el cual se produce por variados factores, como el crecimiento vegetativo de la población, la atracción que produce la ciudad y las oportunidades de ubicación.

Evidenciamos tres caracterizaciones de este proceso



Conclusiones. Elab. Propia. 2023

Fig.06 Difusión Urbana histórica. Elaboración Propia

5.1 Área Central - Difusión como consolidador del área central

Se evidenció desde la localización central por el puerto hacia los cerros de Valparaíso (Comuna), la población crece, esta difusión interna tracciona hacia los límites administrativos de la comuna.

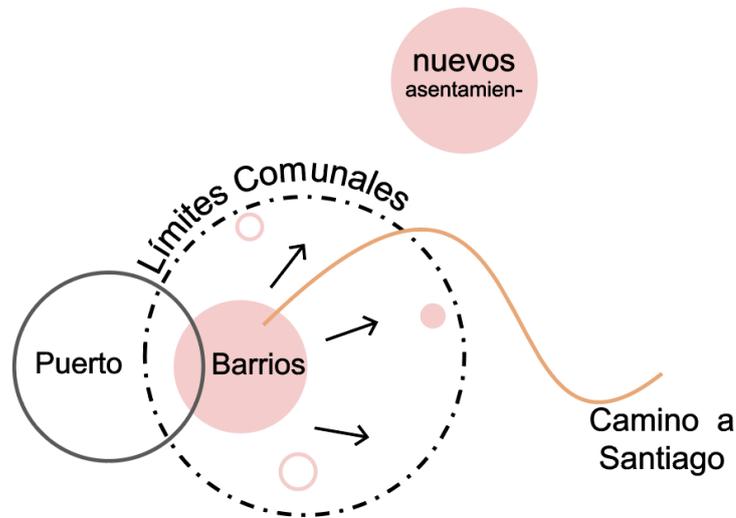


Fig.7. Difusión Urbana como consolidador del área central. Elaboración Propia

En esta primera etapa, la Infraestructura militar, naval y de transporte actúa como apoyo a la aglomeración, la difusión se manifiesta en 2 sentidos por una parte disgrega el centro (lo que fue la expulsión de las poblaciones más pobres a la periferia en 1840), o sea que es direccionalmente centro-periferia y una difusión resultante de la atracción del Área central (y la localización de las clases acomodadas y extranjeros- en los cerros) que con el tiempo tracciona al Estado para crecer y consolidar el centro comunal de Valparaíso. De esta forma, las diferentes aglomeraciones van caracterizando barrios de diferentes actividades, muchas de ellas ligadas al puerto que es el leitmotiv de la ciudad, con una administración estatal en crecimiento. Este proceso promovido por la difusión lo convierte en un área central.

5.2 Urbanización Masiva - Difusión como conector comunal

La difusión de la población, se da como alternativa al área central, los asentamientos son conectados a través de la infraestructura vial y por transporte colectivo principalmente, esta conectividad hizo crecer a las comunas aledañas al área central, sin desafiar su jerarquía relativa.

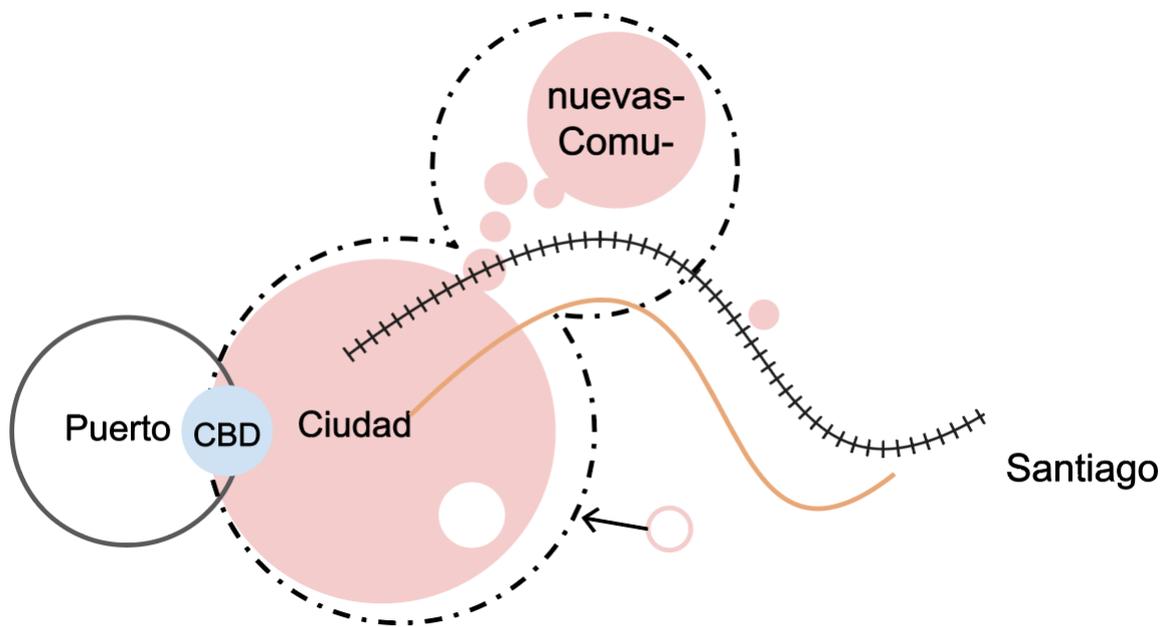


Fig.8. Difusión Urbana como conector comunal. Elaboración Propia

Características de este proceso son que la Infraestructura ferroviaria, de autopistas y portuaria es en este periodo mayoritariamente estatal, esto permite que Valparaíso se expanda y conurbe con Viña del mar. La difusión inicial del estadio pasado aumenta su escala, el centro de la ciudad se consolida a través de la infraestructura sanitaria y de movilidad colectiva. Valparaíso crea su CBD gracias a la venta de minerales traídos del norte, Gran Bretaña, controla el mercado para luego dar paso a las potencias del Atlántico norte. El Estado va paulatinamente asumiendo un rol director con la construcción y las normativas de la ciudad, basándose principalmente en aspectos físicos, constructivos y cuantitativos.

5.3 Urbanización Discontinua y Segmentada - Difusión como conector metropolitano

En este aspecto son la suma de comunas aledañas que se van sumando a la administración por la ampliación por difusión del área metropolitana (comunas ya conurbadas entre si -Villa Alemana y Quilpué) o por el crecimiento de estas comunas. En el interior del área metropolitana la jerarquía relativa de su comuna central va poco a poco siendo desafiada por las comunas que la componen, incluso una de ellas la supera en este periodo en población (Viña del Mar). El acercamiento a otras áreas metropolitanas enfrentará a la dirección o subordinación sobre la administración de esta área mayor, la conexión de dos áreas metropolitana hablaría de una megalópolis lo que sería la proyección de la actual etapa.

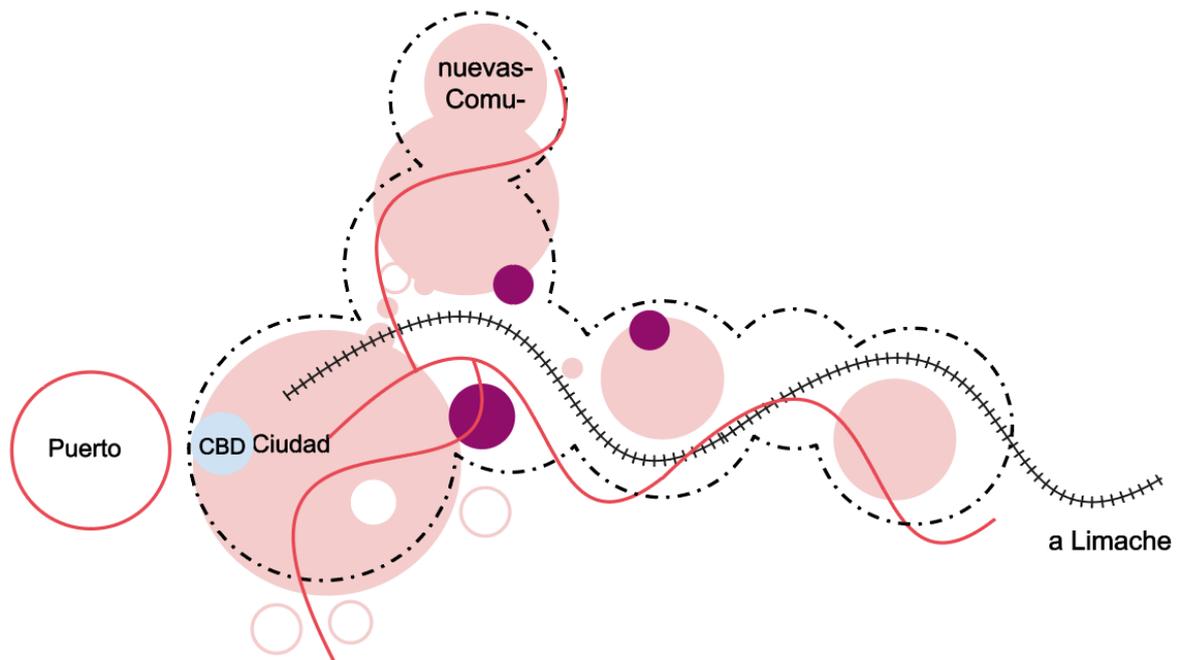


Fig.9. Difusión Urbana como conector del AMV. Elaboración Propia

Esta etapa actual está aún caracterizada por la Infraestructura portuaria y de autopistas que se concesionan por 20 años renovables, un 30% del terreno destinado al crecimiento del área metropolitana se concede al desarrollo de urbanización privada, el estado asume un rol gerencial de gobernanza metropolitana y los límites de las ciudades comienzan a ser difusos en su crecimiento, ya que hay zonas que buscan la inclusión, como otras la auto-exclusión, como resultado de este proceso histórico se unen al mismo tiempo una ciudad compacta en el centro, y una ciudad difusa en sus límites, Las privatizaciones contribuyen a crear una Precariópolis estatal, Privatópolis y Precariópolis insurgente. En esta última etapa el Estado ha creado Planes y programas de integración con variables tanto cualitativas, como mejora en la calidad de vida como cuantitativas, como cantidad de viviendas construidas, sin embargo el alto nivel de complejización de la administración, crea respuestas dispares en torno a la normativa y reglamentación, lo que habla de una fragmentación del territorio. En esta etapa el puerto es una entidad (o artefacto globalizado) separada de la ciudad.

AINSTEIN, LUIS. (2012). Estructuración urbana, institucionalidad y sustentabilidad de ciudades metropolitanas y regiones difusas: Miradas comparadas sobre Buenos Aires, Londres, Los Angeles, París, Tokio y Toronto. Eudeba.

ARIAS INCOLLA, MARÍA DE LA NIEVES, Comp.(2022), Intervenciones en el Patrimonio 1° Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Arte Gráfico Editorial Argentino, Buenos Aires. Pág. 17

PINTO, SONIA (1976) "Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago Valparaíso y su tráfico".. Universidad de Chile; Santiago, Región Metropolitana; Chile. Encontrado en https://wiki.ead.pucv.cl/El_camino_de_Valpara%C3%ADso_a_Santiago._Trazados_y_rutas_coloniales.#cite_note-5

MALASPINA, ALEJANDRO (1754-1810), en: Representaciones cartográficas de Chile (1768-1929). BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Memoria Chilena . Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-582244.html> . Accedido en 24/1/2022

CORDERO QUINZACARA, EDUARDO. (2017). La formación del Derecho urbanístico chileno a partir del siglo XIX: de la legislación urbanística al Derecho urbanístico integrado. Revista de derecho (Valdivia), 30(1), 127-152. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-09502017000100006>

CASTILLO, SIMÓN Y VILA, WALDO, (2017) Los tranvías de Valparaíso. El primer sistema de transporte público del puerto (1863 – 1953). Revista 180 (En Línea) N°40. Universidad Diego Portales Pág. 6. <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/412>. Acceso el 30 abril de 2022

MONCKEBERG, MARÍA OLIVIA (2001), El saqueo de los grupos económicos al Estado chileno. Santiago de Chile. Ediciones B.

MORRISON, ALLEN (2006), Los Trolebuses de Valparaíso. Página Web <http://www.tramz.com/cl/v/vas.html>. Acceso 02 de mayo 2022

CORREA, MARCELA (1994), La Demanda por Vehículos Motorizados, Contaminación Atmosférica y el Convertidor Catalítico. Universidad Católica de Chile. Ediciones UC. Documento electrónico. http://www.economia.uc.cl/docs/dt_165.pdf. Pág 16. Accedido 05/02/2022

RODRÍGUEZ, ALFREDO; SUGRANYES, ANA (editores) 2005, Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social Santiago de Chile : Ediciones SUR, Obtenido desde: <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=81>. [Consultado en: 29-03-2023]

ZUNINO, H; HIDALGO, R. (2011). La producción multi-escalar de la periferia urbana de las áreas metropolitanas de Valparaíso y Santiago, Chile. Elementos conceptuales y analíticos. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. No 55. pp 7 – 33.