

# CIRCULACION Y DESARROLLO DE LA PANAMERICANA EN OSORNO(1)

por JOSÉ RODRÍGUEZ ROJAS

La apertura de caminos de activo tráfico capta y atrae a importantes sectores de población, lo que se traduce físicamente en cambios en el paisaje geográfico con efectos negativos para la estructura urbana, cuando no se han previsto soluciones integrales.

En Osorno (sector "Chuyaca") hemos visualizado este proceso a través de observaciones sucesivas en el tiempo con respecto a la ocupación de los terrenos adyacentes a la Carretera Panamericana (ruta 5), esperando que sean un aporte útil para la corrección del modelado urbano, para definir las estrategias y políticas específicas con respecto a la adquisición de terrenos industriales, y reformulación de criterios de desarrollo urbano para ésta y otras ciudades con problemas similares.

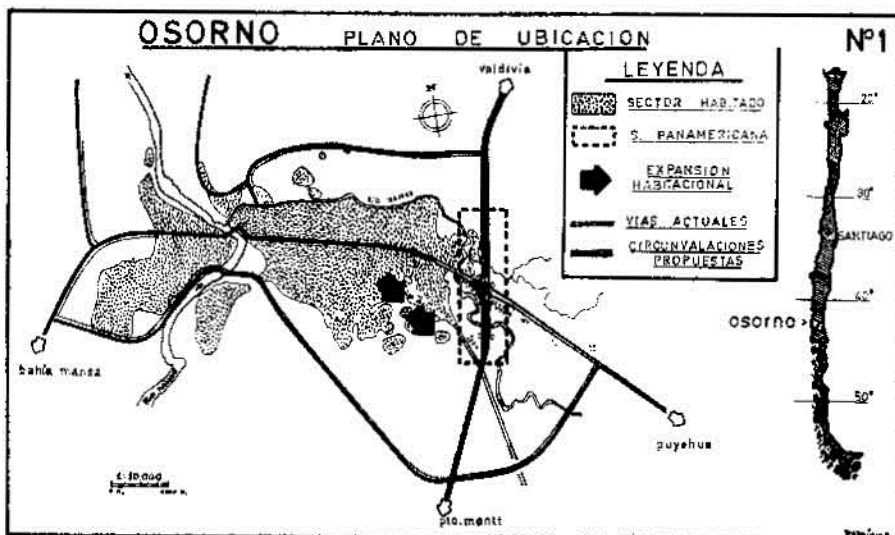
*Morfología.* Si observamos el plano N° 1, el sector que nos preocupa tiene una posición oriental (E) con respecto a la ciudad misma. Es una superficie ondulada, retrabajada por cursos fluviales que han conformado un sistema de microterrazas y pequeños valles de cierta profundidad.

El subsuelo es de canchagua muy visible en cortes de terreno. En los planos inclinados, las fuertes lluvias, posteriores a condiciones locales de sequía ambiental, han provocado deslizamientos que han afectado a terraplenes artificiales que el hombre ha construido para la estabilización de caminos y puentes.

El desnivel entre la superficie fluvial del río Damas y los altos sectores de las terrazas superiores es de aproximadamente 35 m. El retrabajamiento erosivo del río Damas tiende a disminuir, pues sus nacientes se ubican en sectores de "fiadis" los cuales irán desapareciendo de acuerdo a la introducción de nuevas

---

(1) El presente trabajo ha sido actualizado por experiencias del autor en el estudio preinversional para Osorno en 1967. Las conclusiones y recomendaciones son válidas a mediano plazo.



técnicas de aprovechamiento y recuperación de suelos que se aplicarían en la provincia (2).

Esta topografía ondulante dificulta por una parte la plena visual agravando la funcionalidad de la Panamericana; la visibilidad también es limitada por neblinas matinales y vespertinas que continuamente se ciernen en el sector, permaneciendo estacionarias debido a las condiciones locales del régimen de vientos en el área.

El Plano Regulador de la ciudad ha fijado la posibilidad de una laguna artificial en el río Damas en el contacto al estero Lutún, con un muro de contención ubicado 500 m. aguas abajo del puente carretero hacia Puyehue (3). Este proyecto es técnicamente factible, siempre que se especifique una mantención adecuada del nivel de las aguas (estiaje). Los planos están ya confeccionados, por lo tanto, sólo faltaría iniciar las expropiaciones y buscar apoyo presupuestario adecuado.

*El plano urbano.* La dispersión urbana ofrece numerosos inconvenientes. Rompe el equilibrio de la distribución demográfica, introduce perturbaciones en la evaluación del suelo, encarece y dificulta toda clase de servicios, impone ejecución de obras de elevado costo, crea capacidad ociosa en obras de urba-

(2) Existe un estudio de CORFO en este sentido. Como primera prioridad figuraría el sector NE de Puerto Octay.

(3) Esta iniciativa municipal sería conveniente implementarla pues ella tendría varios beneficios: hermostraría la entrada oriente de la ciudad, crearía un área verde de esparcimiento para la población y se complementaría con la construcción de moteles de turismo y hermoamiento de las riberas del río Damas.

nización (4), en fin, desperdicia esfuerzos al duplicar inversiones en diversos sectores de la ciudad. Mejor podría ser, quizás, pensar en una aglutinación urbana, densificación paulatina ocupando sitios eriazos, reconcentrando los núcleos de viviendas con sentido comunitario. En general, se ha definido para la ciudad de Osorno un crecimiento lineal aprovechando las condiciones naturales del valle del río Damas hacia el este, y su infraestructura delineada en el mismo sentido, combinando ambos criterios: expansión y aglutinación (5).

El uso de la Panamericana en Osorno, ha reforzado la tendencia lineal de la ciudad en sentido transversal EW, y su impacto fue tan repentino que ha creado "espacios vacíos" entre el antiguo suelo y éste aparecimiento de nuevas estructuras delineadas hacia la Panamericana. Además, ha provocado una continuidad de loteamientos sin la infraestructura básica, facilitándose el descontrol técnico en materia de ocupación ordenada del paisaje geográfico urbano.

El desarrollo dinámico hacia el oriente con tendencia a la especialización industrial y al equipamiento cultural-deportivo (centro Universitario; futuro recinto exposiciones SAGO; Country Club, etc.) ha sido un proceso muy reciente. La expansión urbana alargada es la tendencia normal y espontánea, esto se puede probar históricamente. El Plano Regulador consultaba en el área adyacente a la Carretera Panamericana misma, dentro de los límites urbanos, el uso agrícola (huertos) y áreas verdes en general, sin especificar usos mixtos. Las condiciones han variado desde la época de publicación de dicho plano (1960). En estos momentos existe una presión de parte de los industriales de la zona urbana central para acercarse a la Panamericana por su facilidad de acceso que crea condiciones favorables para la obtención de materias primas y su posterior comercialización.

Varias instalaciones industriales han sobrepasado la Carretera Panamericana y existe cierta presión local para estructurar a lo largo de dicha vía todo un equipamiento industrial. Han colaborado en este desorden, incluso la propia Municipalidad la que al adquirir terrenos marginales a esta vía, ha creado demandas mayores y, pretendiendo, además, establecer otro Parque Industrial al sur de la entrada oriental del camino Puerto Octay por la Panamericana misma (6).

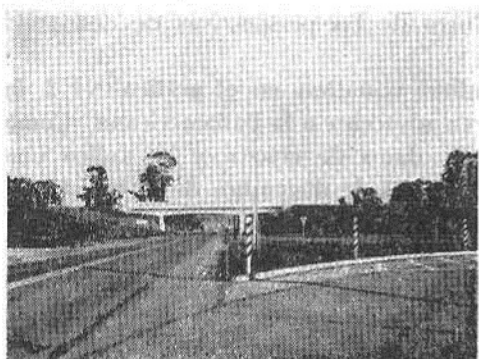
---

(4) Se ha logrado detectar en Osorno, por ejemplo, una capacidad ociosa en agua potable por debajo de la cota 50 m. a. aproximadamente; sin embargo existe un marcado interés en comprar terrenos para viviendas en terrazas altas por sobre los 60 m. de altitud, lo que implica duplicar inversiones en esta materia.

(5) La ciudad de Osorno es aproximadamente un cuadrilátero de 5 Km. de largo por 1 Km. de ancho, conteniendo aproximadamente 12.500 viviendas que corresponde, a 70.500 habitantes (1967).

(6) La Municipalidad local ha aceptado el ofrecimiento de venta de 25 Hás. de terreno adyacente la Carretera Panamericana para implementar un segundo Parque Industrial. Estos terrenos se ubican 1.500 m. al sur del trébol, costado poniente. Será importante insistir ante la Corporación Edilicia de la necesidad de reevaluar la factibilidad de dicha alternativa dando otras posibilidades de ubicación que el mismo estudio preinversional recomendará.



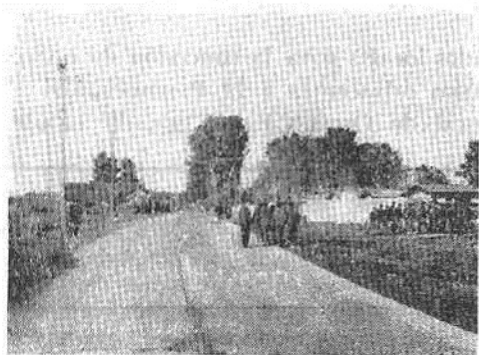
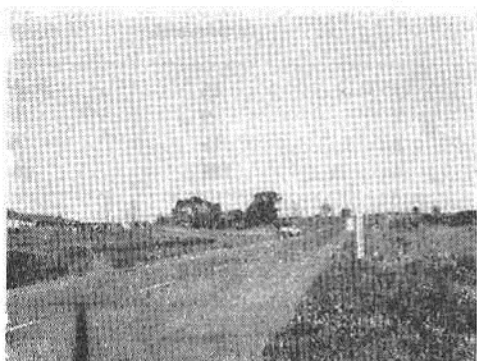


*Figura 3. Osorno: Paso a nivel y trébol caminero*

Vista tomada hacia el sur. A la izquierda se inicia el camino "Puyebue" hasta el límite internacional con área argentina (115 km.). Se observan señales indicando normas de tránsito y un eficiente equipamiento de luminarias con hermoseamiento de jardines.

*Figura 4. Osorno: Accesos contra libre uso Panamericana*

En 600 mt. de extensión podemos contabilizar cinco accesos que van contra normas de seguridad. Esta situación tiende a perpetuarse lo que genera trabas para el libre uso de la Panamericana.



*Figura 5 Osorno: Uso peatonal de accesos trébol*

Continuamente se usan los accesos de trébol como camino peatonal. La situación se agrava como se observa en primer plano: entrada de estudiantes a la Escuela Industrial

En todo caso, el enfoque dinámico integral considerará el "rol" que le corresponde a la ciudad de Osorno dentro de las perspectivas de desarrollo regional (7).

*La ocupación humana.* Se ha pretendido visualizar en el gráfico N° 2, la situación reinante a fines de 1965 en el área adyacente a la Panamericana. ¿Cómo fuente de información local se utilizaron datos de CORFO? y se aplicó una encuesta, cuya formulación correspondió al mes de diciembre de dicho año.

Las instalaciones industriales eran las siguientes:

N° 1. Fábrica de cecinas.

N° 2. Industria de calzado y curtiembre.

N° 3. Barraca de maderas.

N° 4. Cooperativa lechera; industria CALO.

Todas ellas conforman el siguiente cuadro:

N°	obreros permanentes	obreros eventuales	empleados	capacidad ocupada
1	18	0	3	33%
2	9	9	1	30%
3	18	6	1	50%
4	138	25	62	100%
	178	40	67	

El 18,3% de la fuerza laboral lo constituían obreros eventuales; sin embargo las perspectivas de ampliar la capacidad eran muy limitadas, a excepción de industrias CALO que tenía programas concretos en este sentido. La capacidad ocupada es baja porcentualmente, revelando deficiencias para colocar la producción en el mercado. Por ejemplo, la barraca de maderas debido a la paralización de las actividades en la construcción, buscaba mercados en la República Argentina sin lograr éxitos concretos.

En 1965 existía presión a las autoridades locales para la concesión de nuevos permisos para la instalación de industrias adyacentes a la Panamericana. A mediados de 1967, la Municipalidad local de Osorno había gestado la idea

(7) Aunque ORPLAN ha definido un rol eminentemente agrícola-ganadero a la provincia, sin embargo, su proceso de industrialización pudiese basarse en insumos agropecuarios, creando industrias básicas de desarrollo no necesariamente en Osorno, sino en una "escalada de procedimiento" continuo. De esta manera, se refuerzan los centros poblados de menos importancia en la provincia dando posibilidades de trabajo para la continua masa de migrantes que tienden a salir por la aplicación de técnicas productivas en el campo, especialmente en lecherías.

Este rol de "servicios y de concentración industrial-agropecuaria" se complementaría a la posibilidad de que el futuro desarrollo de la industria turística diversifique la base económica de la ciudad.

de un Parque Industrial (8) que hasta el momento no ha tenido vida propia por múltiples problemas de orden legal y falta de asesoría técnica adecuada, sin estudios previos de factibilidad.

Esta loable iniciativa municipal tuvo como primer paso encauzar el desarrollo industrial facilitando a los industriales interesados la compra de terrenos a un bajísimo costo. Pero para el tipo de industrias comprometidas en la adquisición, les es más conveniente una línea de créditos y franquicias tributarias fácilmente otorgables por organismos crediticios, que el terreno mismo, por muy barato que éste sea, agravado en este caso, pues se trata de terrenos sin urbanización. Este Parque Industrial Municipal ocupa una posición SW en el gráfico N° 2. Posee condiciones difíciles para el acceso por su topografía ondulante. Además, los informes preliminares sobre urbanización hacen encarecer considerablemente el costo de desagüe de aguas servidas ante la necesidad de construir una planta elevadora.

*Modos de vida y comentarios.* La ocupación espacial del área Panamericana en estudio, ha tenido una brusca aparición. Sólo en el camino antiguo a Puyehue existían algunas viviendas en sentido alargado; hoy en día existen desordenadamente.

Algunos resultados de la encuesta practicada en el sector (diciembre-1965) puede consultarse en la nota separada (9).

---

(8) Este parque Industrial Municipal fue dividido en trece lotes diferentes. Hasta fines de 1967, las siguientes eran las industrias interesadas, admitiendo que aproximadamente la mitad de los interesados actualmente producen en otros lugares de la ciudad y que han aprovechado la posibilidad de acercarse a la Panamericana.

<i>Referencia industrial</i>	<i>superficie (m<sup>2</sup>.)</i>
Maquinaria agrícola	8.260
Casas p.efabricadas	10.740
Fábrica de carrocerías	7.000
Industria eléctrica	4.450
Fábrica de tubos y bloques de cemento	8.870
Fábrica de materiales para construcción	8.960
Fábrica de maquinaria agrícola	7.000
Fábrica de abonos y productos químicos	6.400
Recuperadora de estaño	6.050
Alimentos concentrados	4.450
Cecinas FELCO	26.000
Fábrica de tapas y envases	2.180

Existe un retazo no asignado de 5.450 m<sup>2</sup>.

(9) *Número de habitaciones:* 83 (mejoras; establecimientos educacionales, etc.).

*Número de pisos:* 30% de dos pisos; el resto sólo de uno.

*Número de personas:* 610 (entre permanentes y eventuales).

*Servicios principales:* comestibles (6), cantinas y bares (4), deportivos (1), religiosos (3).

*Emplazamientos de habitaciones.* Las condiciones generales son desordenadas e irregulares. Se ubican de preferencia a lo largo de caminos y senderos. También en las márgenes del río Damas y en las cercanías al trébol mismo. La forma predominante es rectangular con instalaciones adosadas (cocinas-bodegas-pequeño comercio). El material predominante es la madera (70%); existe también la combinación madera-concreto; las "mejoras" ribereñas son de terciado, fonolas y palos.

La calidad de la construcción está de acuerdo al mayor o menor grado de permanencia de sus ocupantes. El 28% poseía casa propia y el 71% las arrienda. Sus ocupantes son en general temporales, esperando "dar un salto" hacia la ciudad misma. El equipamiento es deficitario: un 28,5% tiene agua potable y faltaban las conexiones domiciliarias de alcantarillado.

*Actividades de trabajo diario.* Un gran porcentaje de personas trabajan como obreros camineros en una Empresa Constructora que operaba en dicho sector construyendo los accesos del trébol. Los obreros industriales que efectivamente trabajan en las industrias instaladas cercanas a la Panamericana, no viven en dicho sector. Hemos detectado un mínimo, preferentemente obreros eventuales de dichas industrias.

Otras actividades de personas residentes en el sector son preferentemente de servicios (comercio-gasfitería-peluquería, etc.) (10).

La inestabilidad y calidad de los ocupantes no ha impedido que junto a las casitas y mejoras se hagan esfuerzos por obtener una utilidad a través de la mantención de huertos de pequeña superficie, conservando hábitos rurales. En las márgenes del río Damas y estero Lutún, aparecen huertos en laderas de poco declive y protegidas a la acción del viento, cuyo exiguo producto se destina al autoconsumo y comercio diario. Los principales productos son: chalotas, maíz, lechugas, zapallos, y flores, siendo estas últimas bastante bien aceptadas en el comercio central.

Otra actividad practicada principalmente por los niños, es la recolección de leña que en pequeños atados es llevada a los centros de venta ubicados en

educacionales (1), talleres reparadores (3), laboratorio de suelos MOP (1), gasfitería (2), mueblería (1), prostíbulo (1).

*Actividad económica predominante:* obreros camineros (35), obreros industriales (48), empleados particulares (4), empleados fiscales (3), actividades de campo (3), artesanos (5), gasfiterías y carpinterías (4), zapateros y curtidores (2), peluqueros y modistas (2), mueblistas (1), comerciantes (5).

Algunos datos fueron comparados con encuesta posterior del Centro Universitario local, destinada a detectar algunos problemas de alimentación en poblaciones marginales de la ciudad, incluyendo en este caso al sector "Chuyaca", objeto de nuestra preocupación.

(10) Se logró ubicar que el 85,7% de las mujeres saben tejer, pero sólo la mitad posee máquina de tejer. Tienen un mínimo de interés por comercializar sus productos debido más que todo a un desconocimiento de técnicas de tejido.



mercados y ferias cercanos. Existen también algunos animales que son utilizados para arrastre de carretelas y atados de leña, frecuentando a menudo la Carretera Panamericana en forma peligrosa.

Se observan incluso los estragos del invierno de 1965 sobre los Pequeños huertos ribereños del río Damas. El agua provocó incluso dificultades en viviendas más permanentes, inundando primeros pisos de varias habitaciones lo que obligó a efectuar trabajos de defensa fluvial.

*Condiciones humanas.* Las condiciones generales son de marginalidad y deterioro social, con déficit en equipamiento agravado por condiciones de constante migración en el área. Aunque estas características son aplicables también a otros sectores de la ciudad, el "sector Chuyaca" adyacente a la Panamericana, está acondicionado estratégicamente para recibir el primer impacto migratorio y el más inestable e indefinido, por ser la "puerta de entrada" de la migración rural proveniente del hinterland andino (este).

El sistema de circulación es un verdadero caos. Las detenciones de microbuses son muy continuas ocupando el trébol mismo como paradero de buses urbanos (línea N° 2). La entrada de estudiantes en la escuela industrial y los movimientos hacia la industria CALO por la Panamericana misma, ayudan al desorden en la utilización de las vías de acceso y tránsito. Agreguemos que en la época veraniega, el tránsito peatonal se intensifica por la Panamericana debido a la habilitación de un camping ribereño (río Damas).

*Conclusiones y recomendaciones.* La Carretera Panamericana debe ser una vía despejada, sin contactos directos, debiendo planearse convenientemente los cruces sobre nivel a una diferencia mínima de 2.000 m. (11).

Paralelamente debe irse hacia la funcionalidad del trébol Chuyaca existente. Aunque Osorno puede presentar un primer ejemplo de trébol (ver plano N° 2 en el extremo superior derecho), sin embargo, creará ciertos problemas su implementación: deberá educarse al automovilista para que lo use eficientemente. La Dirección Provincial de Vialidad ha dispuesto la colocación de un sistema de señalización controlando la velocidad, dirección y otras ordenanzas que permitan su uso racional y eficiente (12).

Además, ante la evidente presión de los industriales para instalarse cercanos a la Panamericana, es importante evaluar los proyectos de parques industriales con alternativas de localización urbana, rechazando en principio la idea de seguir instalándose adyacente a la Panamericana misma. Las iniciativas locales

---

(11) El estudio preinversional recomendará eliminar el acceso sur que se ubica a 1.200 m. del actual trébol, para ser reemplazado por uno más alejado (2.500 m.) en la misma dirección, que conectaría la futura circunvalación sur de la ciudad con el camino a Puerto Octay.

(12) Organismos locales han insistido autorizar la construcción de paraderos de microbuses (línea dos) sobre el trébol mismo.

debieran tener un amplio respaldo siempre que ellas reflejasen proyectos técnicamente factibles y consistentes. Para este propósito se necesitará una constante asesoría técnica a los datos especializados de organismos municipales y privados de la región.

¿Qué deberá hacerse a ambos lados de la Panamericana? Adyacente a ella misma se deberá despejar de instalaciones industriales futuras, e incluso, se deberá evitar hasta los permisos provisorios para construcciones. A este sector se le podrá dar un "rol" específico: área verde marginal a la Carretera Panamericana, hermo세ándolo e implementando la laguna artificial, como asimismo, complementándolo con lugares de esparcimiento y habilitación de camping ribereños al río Damas. En aquella oportunidad se consultaba la posibilidad de plantaciones de especies arbóreas autóctonas a ambos lados de la Carretera (por ejemplo, notros).

En el área que queda fuera del flujo directo de la Panamericana, deberá pensarse tal como lo propondrá el estudio preinversional para la ciudad, soluciones integrales:

- al occidente (a corto y mediano plazos): se densificará y reforzará la acción de cooperativas de viviendas y barrios residenciales para obreros; se definirán programas de remodelación de áreas deterioradas y se implementará la sectorización industrial internamente, combinándolo con centros artesanales y de servicios.
- al oriente (a mediano y largo plazos): se complementará el equipamiento educacional-deportivo con buenas posibilidades de combinarlo con un área mixta de vivienda-huerto (cercano al río Damas con límite norte al antiguo camino a Puyehue), para reforzar la idea tradicional de "tener una huertita" que es tan común en la familia con hábitos y modos de vida rural.

En resumen, la Carretera Panamericana (ruta 5) en Osorno debe protegerse al libre tránsito, planificar el uso adecuado del trébol y rotondas actuales o por instalarse, y sobre todo, debe adquirirse la "conciencia urbana" de orientar las decisiones de probable equipamiento industrial hacia sectores con buenas perspectivas de implementarlo en infraestructura y servicios. Este ordenamiento del espacio físico-geográfico debe estructurarse con bases realistas y objetivas, con posibilidades de mantenerse a mediano plazo.

No olvidemos, finalmente, que Osorno contará con una ruta pavimentada hasta el límite internacional (170 kilómetros), constituyéndose así este trébol como el eje vial de comunicaciones con la República Argentina, y la Carretera Panamericana (ruta 5) en la estructura física fundamental de estas interrelaciones.

## BIBLIOGRAFIA

1. BORCEL O., REINALDO. *La carretera Panamericana Norte* (1964).
2. DIRECCION DE VIALIDAD EN OSORNO: *Levantamientos de accesos al trébol Chuyaca* (1965).
3. ESCUELA AGRÍCOLA "A. MATTHEI" en OSORNO: *Sinopsis Climática de Osorno* (1965).
4. GEORGE, PIERRE. *Geografía Urbana* (1961).
5. MUNICIPALIDAD DE OSORNO. "Plano Regulador" y Estudios de proyectos específicos de desarrollo industrial en oficina Programación Municipal en 1967.
6. LEONHARDT C., JUAN Y PEÑA M., FEDERICO: *Puerto Montt: año 2000* (tesis 1967).
7. LÓPEZ M., ANTOLÍN. *Apuntes sobre Planificación Regional* (1964).
8. RODRÍGUEZ R., JOSÉ. *Algunas observaciones significativas sobre inundaciones del río Rahue...* (1965).
9. UNIVERSIDAD DE CHILE, OSORNO: *Alimentación, vestuario y vivienda de las poblaciones Doce de Octubre y Bienestar de la ciudad de Osorno* (1967).
10. WILSEY AND HAM. *Estudio preinversional de Osorno* por publicarse en 1968 (Ministerio de la Vivienda y Urbanismo).