

EL PLANO REGULADOR DE CONCEPCION

El Taller "AUCA" del Departamento de Arquitectura de la UTE de Concepción invitó a un grupo de arquitectos que ejercen en la zona a entregar un juicio crítico sobre los resultados obtenidos en la fisonomía y estructura urbana de la ciudad después de una década y media de aplicación del Plano Regulador.

Su descripción, alcances y planos aparecieron publicados por la Revista en el No 13 de 1968, páginas 25 al 29; de tal manera que se ha estimado innecesario reproducir aquí dichos antecedentes.

El cuestionario al que respondieron los entrevistados es el siguiente:

1

El Plano Regulador de Concepción está en vigencia aproximadamente hace 15 años:

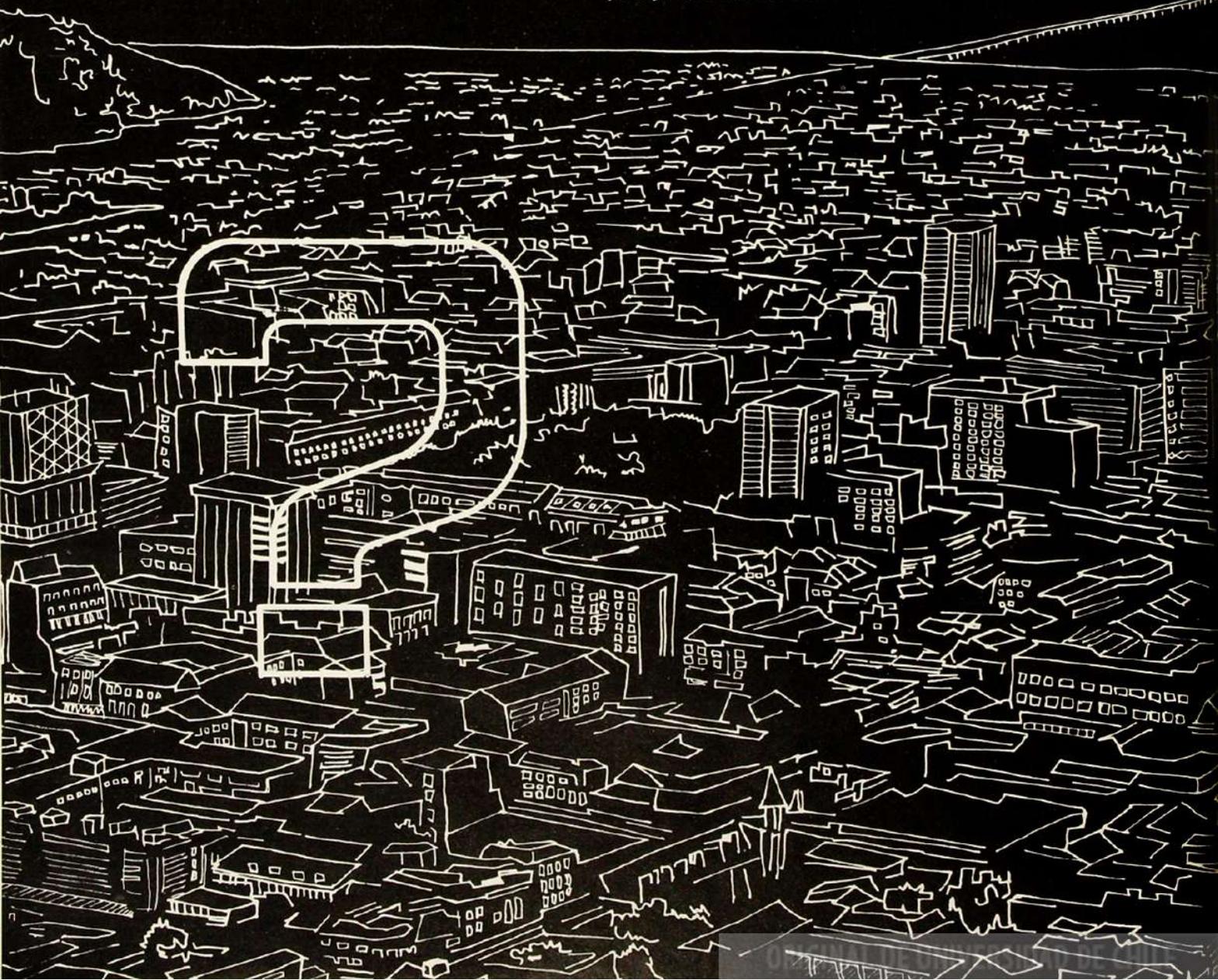
- a.-¿Cuáles de las proposiciones de él encuentra Ud., que aún son vigentes, y porqué?
- b.- ¿Cuáles proposiciones están superadas por el desarrollo urbano y cuáles deberían ser revisadas?

2

En la Metrópolis se habla de grandes proyectos impulsados por el Alcalde de la Comuna de Concepción o la iniciativa privada como ser:

- El Puerto excavado en la Bahía de Concepción
- La canalización del Río Bío - Bío
- La vía elevada Concepción - Chiguayante
- La urbanización del cerro Caracol
- Construcción de edificios en altura en Lonco y Pedro de Valdivia, etc.

¿Qué opinión le merecen estas ideas como Arquitecto, que ejerce en esta Zona?





JAIME GARCIA MOLINA.

Arquitecto. Magister en Planificación Urbana y Regional LIMA, Jefe Oficina de Planificación, U. de Concepción, Profesor de Urbanismo Depto. Arquitectura U.T.E. de Concepción.

EL PLANO REGULADOR

La naturaleza de mi afirmación me obliga a englobar las dos consultas que se formulan sobre la vigencia del Plano Regulador de Concepción en una sola respuesta.

Creo que el Plano Regulador de Concepción ya no tiene vigencia. Ha sido superado como instrumento del manejo urbanístico de la ciudad y como orientador de su desarrollo desde hace más de diez años, circunstancia que se ha hecho más evidente todavía, desde que se advierten las primeras consecuencias económicas y sociales del cambio de política producido en 1973.

Su valor instrumental estuvo limitado desde un principio por su carácter exclusivamente normativo, que resultó insuficiente para generar la necesaria acción que encauzará efectivamente a la ciudad en una proyección significativa.

Ante la falta de un programa de inversiones que las hiciera efectivas y sin el marco de una estrategia que las ordenara en el tiempo, sus proposiciones adquirieron un carácter anecdótico y no alcanzaron a ser cumplidas, independientemente de que pudieran ser discutibles.

En el momento de discutir las proposiciones del Plano Regulador de Concepción, conviene decir que, en su conjunto, sobreestructuraban a la ciudad sin sistematizarla, sin una cabal consideración de sus tradiciones formales y funcionales, imponiendo una concepción de sistemas de vida, una organización y una volumetría extraños. Sirvan de ejemplo a este respecto, las proposiciones: de un nivel social - especie de calle elevada discurriendo por terrazas continuas e interconectado sobre las calles con pasarelas, en volúmenes de edificación en placa -; de identificación preponderantemente aislada - en una zona lluviosa en la que el aumento de perímetro expuesto conlleva problemas de todo tipo -; etc.

Creo que cuando el desarrollo urbano supera las proposiciones de un Plano de Desarrollo Urbano, ha llegado el momento de encarar, no la revisión del Plano, sino la del problema, porque este es ahora diferente. Y una principal circunstancia que obliga a reencararlo reside en nuestra capacidad profesional para abordar el problema urbano que hoy es mucho más extenso que hace 15 años.

Me parece que la doble circunstancia de existir un problema y de tener la capacidad de abordarlo nos plantea, a los Arquitectos de Concepción, un deber que no podemos soslayar ni ceder.

LOS PROYECTOS ALCALDICIOS

Me parece necesario dejar en claro, en forma previa, que todos los ejemplos señalados en la consulta, son iniciativas del Alcalde de la Comuna de Concepción. Hago esta salvedad porque es significativo que tenga que ser el Jefe Comunal el que proponga iniciativas diversas para promover el desarrollo local a falta de un Plano que integre objetivamente proyectos consistentes con ese desarrollo deseado.

El conjunto de las ideas del Señor Alcalde - con ser muy reveladoras de su sensibilidad ante la falta de una dinámica y de su espíritu empresarial - son más del interés de la iniciativa privada que del deber de los agentes públicos, son muy parciales y son peligrosas. Parciales, porque inspiradas como están en una mentalidad ágil de hombre de negocios, inciden fundamentalmente en sectores de altos ingresos y sólo como consecuencia - sacar poblaciones marginales del Cerro Caracol para urbanizarlo - alcanzan a otros más humildes; y peligrosas, porque a falta del marco objetivo de un Plano, una estrategia o unas prioridades, pueden pasar - y de hecho han pasado - directamente de la concepción a la ejecución sin una prueba o control de sus costos reales y efectos.

Con respecto al Puerto excavado de la Bahía de Concepción, me remito a opiniones técnicas aparecidas en la prensa local que lo estiman "sobredimensionado e innecesario". Creo, sí, que la idea responde - utópicamente quizá - a la necesidad que se advierte en la zona de una base económica más sólida ahora que el carbón y el acero han perdido dinámica.

Independientemente del hecho que canalizar el Río Bío-Bío pueda ser

caro y peligroso desde el punto de vista geológico y/o ecológico, creo que su consecuencia - la ganancia de importantes superficies de terreno apto para la edificación de un "nuevo Concepción" - no justifica tal obra sino hasta el momento en que se cope efectivamente la capacidad del actual casco urbano. Extensas zonas de la ciudad, mucho mejor servidas y más cercanas a esos servicios que las hipotéticas zonas ribereñas, esperan la renovación de sus infraestructuras básicas, obras que de todos modos deberán hacerse en un futuro cercano, y que les permitirán densidades superiores a las actuales y condiciones de vida adecuadas. La voluntad de renovar esas infraestructuras y una visión ajustada del umbral de su capacidad de servicio y su relación costo-beneficio, no existe.

La vía elevada Concepción-Chiguayante es la demostración de cuán peligrosas pueden ser las iniciativas parciales no bien coordinadas ni evaluadas. Es una mala solución a un problema real. Ahora es factor del problema. Es una demostración más del error conceptual que significa estructurar sin sistematizar previamente.

La urbanización del cerro Caracol es una muestra más de la visión comercial de la iniciativa privada y de lo necesaria que es en el desarrollo urbano la participación del Estado. Urbanizar y lotear la meseta superior significa invertir sumas incluso superiores a las necesarias para renovar la infraestructura del casco urbano, pero con una proyección de recuperación económica indudablemente superior. El quid está en que esa rentabilidad económica va a manos privadas y que el efecto social de la inversión se concentra en sectores de altos ingresos. Con iniciativas de este tipo, el desequilibrio del sistema urbano se acentúa persistentemente.

Los edificios en altura - por lo menos en este país - no debieran ser considerados como alternativa de densificación general y sí se les debiera pensar en su valor de referencias a escalas macrourbanas. En este caso, bloques en altura en esos barrios más o menos exclusivos, sólo son un medio de conseguir mayor superficie de ciudad allí donde la extensión es reducida. ¡Nuevamente el interés económico a falta de la visión urbanística!



ROBERTO GOYCOOLEA I.

Arquitecto. Coautor Planos Reguladores Concepción. Jefe Docencia, Profesor J.C. Depto. de Arquitectura U.T.E. de Concepción.

Para algunos arquitectos sus trabajos son un poco parte de sí mismos, llevan nuestro sudor y la esperanza de crear un mundo mejor para los hombres que viven en él. Una vez entregados nuestros trabajos somos víctimas sufrientes por las mutilaciones y modificaciones introducidas a nuestras creaciones. Sobre todo en un país en el cual sus habitantes tienen incapacidad de distinguir el orden del caos, la fealdad de la belleza. En una sociedad en la cual lo obrado por los otros es malo de partida. Sólo algunos tienen la honorabilidad y valentía de ver lo bueno en los otros y el defecto en lo propio. Criticamos y destruimos a ciegas, sin siquiera tratar de entender lo que los otros han propuesto para una circunstancia determinada en el tiempo y en el espacio y en conocimiento de ello proponer nuevas soluciones.

Teniendo como base esta consideración, trataré de ser lo más objetivo posible en mis respuestas:

El análisis por lo somero, obligatoriamente deberá referirse sólo a las proposiciones fundamentales y en forma circunstancial a los detalles. En este sentido creo que lo planteado por el Plano Regulador de Concepción (P.R.C.), está vigente en gran medida a la fecha, no así algunas de sus formas. Gran parte de las proposiciones se basa en aspiraciones históricas de penquistas visionarios y en las realidades geográficas de su emplazamiento (ver Auca N° 13). Estos postulados son: La recuperación de los bienes naturales, como ser los ríos, los cerros, las lagunas, el cielo, etc. El P. R. C. propone el avance de la ciudad hacia el río Bío-Bío, con la creación de la zona del Capitolio, lo importante es el río, la forma el Capitolio. La creación de un sistema de áreas verdes al cual se incorporan las lagunas, la apertura de la ciudad al cielo, acogiendo así el clima. La separación de los edificios en altura, sobre la placa comercial en el sector central, permiten ver el cielo; tanto al peatón como a los usuarios de los

edificios. Santiago, niega el cielo con su edificación central, Concepción lo acoge por la reconstitución de la magnitud de la calle colonial dada por la plaza comercial que conforma un sistema de galerías cubiertas protegidas de la lluvia y el viento. El nivel social es una forma, no un fin, por lo tanto revisable.

Los cerros son un bien en cuanto al pulmón y borde perceptual de la ciudad. Intocables por el hombre, pero conquistables desde las viviendas y edificios por la apertura del espacio superior y distanciamiento de los volúmenes en altura.

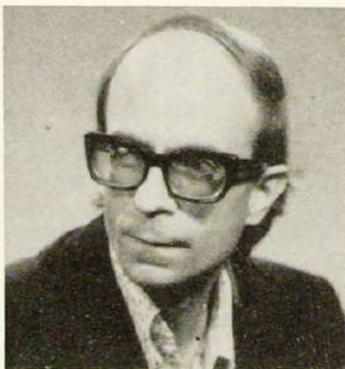
El P.R.C., propone mantener la integración de las funciones urbanas en su corazón, para no desvitalizarlo como ha sucedido en otras ciudades, incluso se mantiene las áreas destinadas a la educación en el centro de la ciudad, proposición plenamente lograda en la actualidad. Los barrios homogéneos están limitados por la vialidad, que en el caso de Concepción es límite y no unión. Actualmente sigue vigente esta característica, pero sin realizar lo propuesto. En fin, podría seguir nombrando muchas metas urbanas vitales vigentes. Sin embargo, debo reconocer, que la forma está caduca, incluso ello se previó en el P.R.C., los proyectistas y en especial Emilio Duhart, insistieron en que debía adecuarse periódicamente, se tomó el acuerdo Municipal de su revisión y modificación cada tres años, además, crear una oficina permanente para su aplicación. Han pasado 18 años, cuatro regímenes políticos con diferentes enfoques y se pretende mantener una misma forma urbana, sobrepasada por la ciudad.

Las ciudades son organismos vivos y los planos reguladores entes momificados, sólo despiertan de su letargo cuando el interés privado los disectan para sacar provecho en beneficio propio, o el interés político "promueve obras grandiosas", totalmente incongruentes. Cuando esas obras como la vía elevada, la recuperación de terrenos al río, están propuestas en los planos urbanos se ejecutan sin la colaboración de los técnicos, quedando casi siempre en buenas intenciones, que no hacen otra cosa que deteriorar nuestro ambiente urbano.

La aplicación y control de los planos reguladores son meras interpretaciones legales, quedando librado a lo fortuito el crecimiento físico de la ciudad.

El P.R.C., introdujo por primera vez el concepto de conjunto arquitectónico y armónico en la legislación chilena, dando libertad de aplicación a la Dirección de Obras Municipales. Esta libertad de planificación y desarrollo urbano, en el mejor de los casos se tradujo en una continuidad de líneas y no de unidad tendiente a crear un espacio adecuado, tanto funcional como perceptual.

Creo que de una vez por todas, los arquitectos debemos tratar la ciudad como un ser vivo; que si lo amamos, nos retribuirá bienestar; si lo ignoramos, fealdad y caos.



JORGE HARRIS J.

Arquitecto. Profesor de Taller y Materiales de la Construcción, y Coordinador Docente en el Depto. de Arquitectura de la U.T.E. de Concepción.

Hablar de planes para una ciudad sean estos vigentes, no vigentes o futuros hay que hablarlos necesariamente a la luz de la ciudad del destino que la ciudad debe tener he aquí que esto es para nuestra ciudad hoy en día una encrucijada pues nace una pregunta ¿Cuál es el destino de nuestra ciudad? destino que le sea propio, único, verdadero de cierta manera un Plan Regulador, es el que hace que el destino ordene la ciudad

Sin criticar a los arquitectos autores del Plan Regulador parecen que no tenían muy claro el real destino de nuestra ciudad creo que en el fondo este Plan Regulador

fue y es en su parte más intrínseca una utopía y es una doble utopía la utopía creada por los autores y la que nace de quienes lo administran pues ellos, los que lo administran, lo aplican y no lo interpretan, como debiera ser la utopía está en que se consideró nuestra ciudad como otra ciudad otra ciudad donde lo más importante se le otorgó a lo construido, y en la nuestra hay dos aspectos que son los más importantes

un aspecto es lo natural, como el cielo, los ríos, los bosques, los cerros, las lagunas y el mar y el otro aspecto es lo histórico;

de ciudad de conquista pasó a ser ciudad industrial estos dos aspectos están recogidos en el Plan Regulador desde otro punto de vista

punto de vista como en un giro, y no de frente están recogidos como se puede mirar por ejemplo Valdivia o Viña del Mar lo natural y lo histórico es lo realmente nuestro el cielo, los ríos, los bosques, los cerros, las lagunas y el mar la conquista, los terremotos, los indios, las industrias

Sucede algo inusitado en nuestra ciudad pues lo natural y lo histórico están dado en una dualidad pues por un lado fueron y son un mal un mal fueron los indios, los terremotos, un mal son las inundaciones, las lluvias y el viento y las industrias un mal son las industrias pues están ubicada aquí no porque la ciudad necesite especialmente de ellas, son ajenas y por otro lado fueron y son un bien un bien fueron la conquista, las industrias, un bien son el sol, el aire límpido, los ríos, los bosques las lagunas y el mar un bien son las industrias por su dinamismo que crean es una dualidad, pues un día está el bien y al otro día está el mal las personas en Concepción, por ejemplo, todos los días miran el cielo al levantarse y este mirar el cielo, es el que hace definir una posición espacial en ese día hasta el vestirse queda definido por ese mirar

Esta dualidad no fue considerada en el Plan Regulador, en su real significancia

¿qué sucede por ejemplo, como debieran ser las marquesinas, las galerías comerciales? ¿bajo qué sistema debieran incluirse? Hay en el Plan Regulador propuesto un nivel social peatonal, en el tercer piso de la ciudad céntrica allí en lo alto desprotegido, sometido a la lluvia y al viento pero al mismo tiempo sometido al sol Pero hay en el Plan Regulador aportes que defienden lo natural y lo histórico hay zonas con destinos claros y definidos que respetan lo natural, lo acogen también hay definición de zonas que indican la ciudad histórica en su fundación

Como salir de esto, creo que hay que mirar la ciudad tal cual es aceptarla con coraje tal como es aceptar lo natural nuestro tal como se da y se da de la siguiente manera lo natural se da siempre con una distancia que lo separa de lo construido pero es una distancia no usada en el sentido común

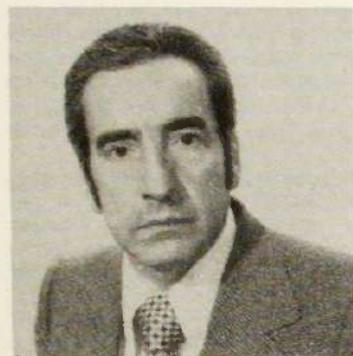
Es decir, no está construida distancia que crea una separación entre lo natural y lo construido es una distancia que acoge la dualidad pues es una distancia permeable, se abre y se cierra se abre cuando está presente el bien Y así la distancia une la ciudad con el bien y así la ciudad entonces crece la distancia se cierra cuando está presente el mal y así la distancia separa y así la ciudad se reduce se camina entonces bajo las marquesinas, en el interior de las galerías, donde no está el cielo la ciudad se olvida del río, de las lagunas, del bosque y del mar y de cierta manera de las industrias

Hay que aceptar lo histórico nuestro tal como fue hacer lo histórico presente, revelar el pasado, para tener tradición demarcar los fuertes, los lugares de batalla, etc. hacer presente a la gente y a los turistas nuestra ciudad

Respetar aquello que las calles
en un sentido tienen nombres de araucanos
y en el otro sentido nombre de españoles
pues esto significa en lo histórico que fue un lugar de conquista
desde esta ciudad se planificó y se dió la conquista
la conquista que fue lucha entre araucanos y españoles

Desde aquí repensar el Plan Regulador
planificar las nuevas obras
obras que pueden ser vías, puentes,
canalización del río Bío - Bío, edificios, torres, etc.

Buscar entonces nuestro real destino, que es lo primero antes que nada
dárselo a la ciudad, sacarlo a la luz
y así nuestra ciudad tendrá una meta real en el construirse como tal
y así haremos presente, futuro, historia y haremos patria.



AUGUSTO IGLESIAS B.

Arquitecto. Autor Plano Regulador de Coronel, Jefe Regional Dirección Planeamiento Bío-Bío, Profesor Historia del Arte Depto. Arquitectura U.T.E. de Concepción.

Solicitaron mi colaboración referente a una evaluación del Desarrollo Urbano en Concepción durante el último decenio y con dicho fin me adjuntaron un cuestionario el que hace mención a la vigencia u obsolescencia de las proposiciones que para dicho fin plantearon en su oportunidad los autores del plano Regulador Urbano de la ciudad.

Estimo que el ciudadano corriente - yo soy uno de ellos - es aquel que "vive" en forma conciente su ciudad, experimentando dicho vivir a través del desarrollo de su actividades, y conforme se encuentren facilidades para el logro de aquellas se sentirá orgulloso de ésta y la "vivirá" en alegría.

Las metas que Emilio Duhart y Roberto Goycoolea se propusieron para el Plano Regulador se explicitaron en el Nº 13 de la Revista Auca.

Reflexionando en torno a estas proposiciones propuestas como Metas me dirigí desde mi hogar, situado en el Residencial Barrio de Pedro de Valdivia, hacia el Centro de mi ciudad, donde tengo mi lugar de trabajo. Lo hice caminando, quizás porque estimo que es ésta una de las maneras directas de "vivir" la ciudad.

Traté de captar el entorno, tanto en sus generalidades como en sus singularidades, con el ánimo de cotejar los cambios que mi vista y espíritu podía distinguir entre lo que había visto hace diez años y lo que hoy se me ofrecía. Resultó tarea en extremo difícil. Los innumerables charcos de agua empozados en los hoyos que metro a metro se agazapaban en las veredas, confabulados con las capas de barro que cubrían las mismas, impedían el logro de mis propósitos.

Durante las obligadas pausas que tenía que realizar en mi vagar, sabiendo que el Río Bío-Bío corría tan sólo a algunos metros de mi camino traté de contemplar su caminar, pero en ninguna parte encontré "ventana" alguna que permitiera tal comunicación.

Al llegar al Sector Estación, pude distinguir como bajo una nube de negro hollín se desarrollaba en un caótico desorden añosas construcciones, calles transformadas en lodazales, mudos vagones ferroviarios a la espera de un destino incierto y en parte alguna, signo alguno, que indicara la materialización del Centro Metropolitano que allí debería alzarse, idea ésta que con el proceso de regionalización cobra definitiva vigencia.

Y mi "vivir" la ciudad continuó a través de ésta, siempre transformado en una aventura, sufriendo las mismas experiencias.

Concluí que - en ello se puede presuponer un exceso de optimismo de mi parte - el ciudadano confía en sus profesionales. Confía en que estos, con su conocimiento, oficio y arte, interpretarán sus aspiraciones y programarán una ciudad digna de ser vivida. Sienten sus inquietudes representadas y confían en el futuro de su ciudad. Pero desgraciadamente no son éstos profesionales los que administran el proceso de materialización del Plan,

y las metas propuestas languidecen, vegetan, mueren.
¿Qué fue de las metas propuestas?

Nuestro Río ahogado por la contaminación, descorazonado mira como le damos la espalda y lanza un último bostezo antes de refugiarse en el mar.

Las lagunas, entre las viviendas que las rodean y los desperdicios que reciben, a través de esporádicos reflejos nos cuentan lo que fueron y lo que podrían ser.

Los bosques y Cerros, día a día son cercenados y desmontados sin criterio alguno, pudiendo ellos expresar su protesta cubriendo de lodo y ruina las obras de los hombres que las hirieron.

La atmósfera se ennegrece y la obscura nube trata de ocultar, avergonzada a la Ciudad.

Hacen ya muchos años, cuando llegué a esta ciudad - durante esos años la he amado tanto que me parece que nunca hubiera llegado sino que siempre he estado aquí - me motivó fuertemente el ver escrito con fuertes trazos de tiza o de carbón, en algunas murallas de la ciudad, frases que decían "Muera el Plano Regulador". Me motivó fuertemente porque sentí que ésta era una ciudad que vivía. Que era una ciudad que se conocía a sí misma y que tomaba su puesto en el combate del diario vivir.

Desgraciadamente la lluvia borró los gritos escritos en los muros y apagó el ardor ciudadano.

Quiera Dios que el sol desaletere nuestras conciencias ciudadanas y nuevas manos escriban en los muros "REVIVAMOS EL PLANO REGULADOR".

LOS PROYECTOS PARA LA COMUNA

Desearía aclarar en primer lugar que estimo que en su mayoría las obras citadas corresponden a ideas y no a proyectos. Entiendo por Idea, una Imágen o representación, forma mental objetiva del conocimiento; y por proyecto la disposición que se forma para un tratado o para la ejecución de una cosa de importancia, anotando y extendiendo todas las circunstancias principales que deben concurrir para su logro.

Bajo el punto de vista de las definiciones antes citadas nos referiremos a las ideas expresadas por el Sr. Alcalde de Concepción.

Sin impugnar la idea del Puerto Artificial sino reclamando más antecedentes de juicio - el que en una zona la que se caracteriza, entre otras, por su infraestructura portuaria, infraestructura en pleno desarrollo y complementación como es el caso de San Vicente y Talcahuano, se proponga la construcción de un significativo puerto.

Se ha argumentado que dicha obra sería financiada en su totalidad por capitales privados, enfatizando con ello, que el Estado no tendrá que concurrir en gasto alguno.

¿Un Puerto, significa tan solo la construcción de la estructura Portuaria o tiene implicancias sobre la Trama Vial, la Trama Ferroviaria, Habitacional y de Servicios en General? En dicho caso quien dará satisfacción a las necesidades así generadas? ¿Serán los particulares o el Estado?

¿Las instalaciones Portuarias que allí se levantarían tendrán efecto sobre la aproximación del Aeropuerto de Carriel Sur?

¿Cual es el Tonelaje de Operación proyectado del Nuevo Puerto? ¿Responde éste a una demanda insatisfecha en la actualidad o se trata - exagerando el espíritu de la libre competencia - de crear un complejo competitivo?

Estas interrogantes las planteamos como simples dudas, ya que como señalábamos con anterioridad estimamos que lo que conocemos al respecto dice referencia con una idea, no con un Proyecto.

Por las informaciones que hemos recogido, la idea de canalizar el Bío-Bío dice relación con un Proyecto destinado a recuperar terrenos, mediante rellenos de la ribera Norte del Bío-Bío, con el fin de incorporarlos al Uso Urbano.

En la medida en que el desarrollo del Proyecto nos indique de que ello constituye una necesidad, dentro de un plazo controlable, y de que técnica y económicamente es factible, nos parecería un aporte positivo al desarrollo de la ciudad.

Estimo que la Vía Elevada constituye un aporte positivo al desarrollo de la ciudad, en especial en lo que a tener una vía de características recreacionales se refiere.

Creo si, que no constituye una obra significativa dentro de la trama urbana y que la difusión que ella ha tenido se ha basado en la duda que a algunos técnicos ofrece las condiciones bajo las cuales ésta se ha materializado, condiciones que a juicio de éstos comprometerían su seguridad de operación.

En general, respecto a estas ideas opino lo siguiente: Tradicionalmente - y estimamos que esto ya debería ser superado - se realiza una obra porque

se ha detectado una necesidad o una posibilidad de materialización.

En el primer caso se puede fácilmente caer en errores ya que hay situaciones en que la satisfacción de una necesidad se debe, racionalmente, obtener por métodos indirectos.

El segundo caso, hacer una obra porque existen posibilidades de materializarla, es el más delicado y temo que dentro de este rango caen algunas de las obras propuestas.

Nos preguntamos: ¿Existe realmente en Concepción necesidades de un nuevo Puerto cuando aún no podemos terminar el complejo existente? ¿Existe necesidad de recuperar enormes superficies de terrenos al Río Bío-Bío, cuando aún no hemos sido capaces de ocupar las que desde hace años esperan que se les fije un destino?

La costanera del Bío - Bío, obra de real importancia y de positivo beneficio para la ciudad aguarda pacientemente su materialización. ¿No deberíamos volcar en ella nuestros esfuerzos?



JORGE LE ROY V.

Arquitecto. Jefe Dirección Regional Vialidad Urbana, VIII Región.

EN TORNTO AL PLANO REGULADOR DE CONCEPCION.

Es necesario primero preguntarse si aún está vigente el concepto de Plan y más bien PLANO REGULADOR, en sí, tal cual como ha sido y es todavía hoy.

Esta actitud me parece una consecuencia adecuada a la apreciación objetiva del fenómeno urbano en su progresión a través de las últimas décadas, período en el cual está presente el Plano Regulador.

Es para nosotros hecho conocido el impacto a que están sometidas las ciudades, por el intenso proceso de urbanización que caracteriza nuestro tiempo. Ello las sacude y las saca de su lento y natural proceso de crecimiento o de simple devenir histórico, rompiendo su equilibrio como producto de su acelerada expansión física.

En nuestro caso el fenómeno se acentúa al corresponder esa expansión a sectores poblacionales de muy bajo nivel económico y aún de máxima pobreza, lo que se refleja dramáticamente en la calidad y aspecto que adquieren esas nuevas áreas.

Otro factor que también irrumpe en la ciudad, sumándose y actuando paralelamente al fenómeno que hemos descrito, está constituido por la expansión violenta del tránsito automotriz. Por este sólo hecho es necesario readecuar precipitadamente la estructura urbana, hasta tal punto que es necesario destinar la mayor parte de los recursos económicos del sector público a este objeto, logrando con ello, en el mejor de los casos, escasamente, de acuerdo a la experiencia en nuestro país, crear condiciones transitoriamente aceptables y desde un punto de vista restringido.

Estos dos grandes hechos que he tratado de resumir, actúan además en forma asociada a otra serie de factores de significación, acentuando las características críticas del proceso que afecta a nuestras ciudades. Todo ello en conjunto configura las fuerzas actuantes que provocan el desequilibrio urbano y que, es palmario, los Planos Reguladores no son capaces de contener y encausar.

Dada las limitaciones de espacio sólo daré una simple enumeración de hechos urbanos que confirman lo expresado y que corresponden a lo ocurrido en Concepción aproximadamente en los 15 años de vigencia del Plano Regulador:

1. En el período aludido la ciudad "Regulada" ha cambiado muy poco. Entre tanto se ha acentuado la tendencia a la conurbación con Talcahuano y Penco, desarrollándose áreas nuevas casi espontáneas, que represen-

tan una superficie equivalente al área primitiva. Es decir, el crecimiento urbano efectivo escapa a la "Regulación".

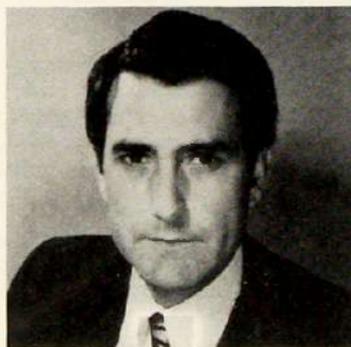
2. La intromisión desbordante del automóvil especialmente en el "casco central", provoca el deterioro del ambiente, el sacrificio paulatino del paisaje urbano en su beneficio y la crisis nunca resuelta de su trama vial. Las proyecciones del crecimiento del tráfico urbano, configuran una total crisis de efectos urbanos imprevisibles a plazos relativamente cercanos.

3. Las aspiraciones más atractivas del Plano Regulador como metas de recuperación de valores estéticos del ámbito urbano, siguen su gradual e indiferente proceso de degradación, no obstante algunos esfuerzos poco fructíferos. Tal es el caso del Bío Bío, del Andalién, las lagunas, el cerro Caracol y los demás, las áreas verdes, paseos peatonales propuestos, etc.

Sin extenderme más creo que se puede concluir ya la ineficacia de los Planos Reguladores como instrumentos del control del desarrollo urbano y su conducción hacia metas deseables. Séame excusada esta generalización forzada por la falta de espacio.

Las causas de esta ineficacia son un tema interesante que merece detenida discusión, que excede las pretensiones de este artículo. Sin embargo deseo dejar enunciada la necesidad de redefinir el concepto de Plan Regulador o sea cual fuere a futuro su denominación, estableciendo sus nuevas características e instrumentalización indispensable para convertirlo en un elemento de acción positiva en el Desarrollo Urbano.

Esta tarea, que actualmente se encuentra en proceso, debiera constituir la preocupación preponderante de los Arquitectos en su totalidad.



ANTONIO ZELADA E.

Arquitecto. Ex - Asesor Urbanista Talcahuano. Jefe Area Diseño, Profesor J.C. de Taller Departamento de Arquitectura U.T.E. Estudio sobre "Casco Urbano de Concepción" MINVU.

Revertiré el orden de las preguntas y haré un enfoque general, para llegar al Plano Regulador.

Como lo he sostenido muchas veces, Concepción es la ciudad núcleo de su Area Metropolitana en la que no hay un verdadero desarrollo urbano; es una ciudad donde el deterioro urbano es más rápido y sostenido que su renovación.

Si bien la ciudad tiene un Plano Regulador, no ha contado nunca, pese a sus periódicas catástrofes y coyunturas críticas, por lo que la llamo "Ciudad de eterna emergencia", con un verdadero plan de desarrollo urbano. Hemos discutido teóricamente sobre esto en innumerables ocasiones incluso en estudios oficiales que no concluyen en nada; pero nunca hemos pasado más allá de tener un Plano Regulador, el que es un instrumento de planeamiento muy parcial. Sin embargo, es lo único válido oficialmente.

Una ciudad como ésta, cabeza regional y núcleo vital de una Area intercomunal compleja, que tiene una errada imagen de dinamismo y sí muchísimos - problemas, debiera tener un plan general de desarrollo para un Nivel Metropolitano y local. Si no se ha formulado, es por la incoherencia administrativa típica de Chile, que parece ser de nunca acabar, pero creo que más que nada por la dura realidad de una débil base económica local.

Ahora bien, el Plano Regulador partió formulado en forma incoherente, en el sentido que se estudió primero un Plano Regulador, para el sector central de la ciudad y luego, años después, los Planos Seccionales Reguladores periféricos (no todos, a 1978). Por lo menos, para los efectos de coherencia, su estudio fue paralelo al del Plan Regulador Intercomunal.

La matriz del Plan Regulador, es el sector central; luego los seccionales periféricos se han adaptado a esta matriz incluso en las ordenanzas.

El sector central no es la clave para una ciudad con las características

económicas y sociales de Concepción, cuya población está mayoritariamente en los bajos niveles de ingresos.

Así pues el Plan Regulador se formuló como un modelo funcional y formal para un núcleo central que no es lo medular de la ciudad, y con un fuerte énfasis en aspectos físico-formales de raíz utópica. Utópicos con relación a la gente, a la potencialidad económica local y también con relación al clima.

Ejemplo típico de esto, es la exigencia en el sector comercial de las placas de doble altura con circulación superior peatonal, las que se unirían con puentes sobre las calles. A 15 años de la puesta en vigencia del Plan Regulador, sólo se ha construido un edificio que cumple funcionalmente con esto y el nivel superior, "nivel social", se usa escasamente. Pasarelas no hay ninguna.

Lo más válido del Plan Regulador, me parece la estructura vial interna de la ciudad, la que aún no se materializa, con la observación de que no recoge funcionalmente las relaciones externas con la conurbación de Talcahuano.

En la práctica la función principal de los Planos Reguladores, es el control en el uso del suelo: zonificación, destino, densidades, alturas y formas de edificación. En esto creo que sigue siendo válido y positivo la zonificación y el uso del suelo determinado. No así las densidades y las formas exigidas.

En cuanto a las proposiciones vigentes que deben mantenerse, creo que es muy principal la recuperación de los valores naturales y característicos que están perdidos (y cada día más perdidos) como las lagunas y los cerros, elementos muy propios y conformadores de nuestro espacio geográfico.

Y por supuesto, la recuperación del mayor valor natural: el río Bío - Bío, el "gran río" de Chile y que la ciudad sigue ignorando. ¡Es increíble! Para esto, el traslado del patio ferroviario es fundamental y con la consecuente recuperación de la faja costanera que es hoy desastrosa, aunque esto no sea para construir el Capitolio Regional, que es una bella idea, pero ¿a qué plazo y a qué costo?

La exigencia de la placa (no el nivel social) creo que es buena. Ha contribuido a darle un mayor sentido espacial a esta ciudad tan apretada y gris.

Los grandes proyectos que ha ideado el alcalde de Concepción, creo que no pasarán de ideas utópicas; y esto no porque las ideas sean malas en sí, sino porque están desligadas de la sufrida realidad.

Siempre he echado de menos la falta de imaginación y audacia de las autoridades políticas, y en este sentido no puedo sino admirar el hecho de que alguien lance ideas de alto vuelo imaginativo y luche por concretarlas.

Lo malo en este caso es que son ideas puntuales que no se enraizan en el contexto general regional o urbano y no están basadas en un enfoque racional o en prioridades verdaderas.

Pese a que llevo 13 años en un ejercicio profesional en que nos hemos pasado en discusiones teóricas y formulando ideas que no pasan de tales sobre lo que habría que hacer para el planeamiento urbano en esta zona, aún creo en la planificación como la única manera de ir paleando los problemas existentes y previniendo para el futuro. Creo que hay que abordar alguna vez un planeamiento integral a un nivel metropolitano, con un sistema administrativo y político pensado para ello, y con un manejo financiero local. Si menciono lo político es porque la gente debe participar efectivamente y no ser sujeto pasivo de lo que se piense y se haga. No se ha sacado nada, o muy poco, con manejarlo todo desde los niveles superiores de la autoridad (a veces por la autoridad centralizada) o desde niveles tecnocráticos. Y cada vez sacaremos menos si el Estado, que en esta zona hizo muchas cosas, las hará cada vez menos.

En vivienda y urbanismo las autoridades y sus técnicos tratan de guiar un sistema, cuyas partes van por otros caminos, o no van.

Así cualquier proyecto o idea que se lance, queda en el aire; y si aterriza concretándose realmente, va a hacerlo con seguridad abriendo un cráter en el agujero que se trató de parchar.



"Los bosques y cerros, día a día son cercenados y destruidos sin criterio alguno pudiendo ellos expresar su protesta cubriendo de lodo y ruina las obras de los hombres que la hirieron ..."

(Augusto Iglesias)