

DE CIUDAD MEDITERRÁNEA A METRÓPOLIS COSTERA, EL CASO DE GRAN LA SERENA.

FROM MEDITERRANEAN CITY TO COASTAL METROPOLIS: THE CASE OF
THE GREAT LA SERENA

ALEJANDRO GUILLERMO ORELLANA MC BRIDE 1
MARÍA MACARENA DÍAZ ZAMORA 2
MARÍA TERESA FIERRO PAGE 3

- 1 Arquitecto,
Académico del Departamento de Arquitectura
Facultad de Ingeniería, Universidad de La Serena, Chile
Campus Enrique Molina Garmendia, Amunátegui s/n, La Serena.
aorellana@userena.cl
- 2 Arquitecto, Magister en Urbanismo
Académica del Departamento de Arquitectura
Facultad de Ingeniería, Universidad de La Serena, Chile
Campus Enrique Molina Garmendia, Amunátegui s/n, La Serena.
mmdiaz@userena.cl
- 3 Arquitecto
Académica del Departamento de Arquitectura
Facultad de Ingeniería, Universidad de La Serena, Chile
Campus Enrique Molina Garmendia, Amunátegui s/n, La Serena.
mfierro@userena.cl

La Serena tuvo desde su origen una relación conflictiva con la costa próxima. Una planicie costera pantanosa, ataques de corsarios y maremotos hicieron que la ciudad mantuviera un carácter de ciudad interior hasta mediados del siglo XX. El “Plan Serena” (1948-1952) inició un proceso de transformación, propiciando la conurbación con el puerto de Coquimbo. En la década de 1980 la ciudad alcanza el borde costero con la apertura de la Avenida del Mar. Esto fomentó el desarrollo turístico e inmobiliario que ha consolidado el proceso de conurbación en torno a la bahía. En la investigación se exploran los modos de urbanización del borde, evaluando su incidencia en el desarrollo urbano y la construcción de ciudad. Se estudian lugares representativos de la costanera con un análisis morfológico y espacial comparado, situándolos en el contexto político, económico y normativo en el que fueron producidos.

Las conclusiones apuntan a la importancia de la relación dialéctica de los agentes productores de ciudad en la calidad de la forma producida, observándose una progresiva privatización y excesiva densificación del espacio costero de la bahía a medida que avanza el proceso de metropolización, generando conflictos con formas mejor adaptadas y arraigadas, que, sin embargo, son más vulnerables ante amenazas naturales y de gentrificación.

Palabras clave: costaneras, gestión urbana, planes urbanísticos, metrópolis.

Since its beginnings, La Serena, Chile has had a troubled relationship with the nearby coast. A swampy coastal plain, pirate attacks and tsunamis caused it to retain an inland city character until the mid-twentieth century. “Plan Serena” (1948-1952) began a process of transformation by promoting conurbation with the port of Coquimbo. In the 1980s, the city reached the coastline with the opening of Avenida del Mar (Sea Avenue). This boosted tourism and real-estate development that have consolidated the process of conurbation around the bay. This research explores the different means of coastal urbanization in La Serena and evaluates their impact on urban development and city building. Representative places on the coast are studied using a comparative morphological and spatial analysis, thereby situating them in the political, economic and regulatory context in which they were produced. The findings point to the importance of the dialectical relationship between urban producer agents in relation to the quality of the resulting city that is produced. They show the progressive privatization and excessive densification of the coastal area of the bay as the metropolization process advances. Thus conflicts are created with better adapted and rooted forms, which, however, are more vulnerable to natural hazards and gentrification.

Keywords: costal road, urban management, urban planning, metropolis.

INTRODUCCIÓN

La forma urbana se puede comprender como el producto de distintas voluntades que inciden en ella; siguiendo la Teoría de la forma urbana de Gilles Ritschot, en la ciudad aplica el principio físico de que “una forma expresa siempre una fuerza” (Ritschot y Feltz, 1985, citado en Véliz, 1995, p. 258). Por otro lado, la forma producida en la construcción de ciudad incide de un modo crítico en la vida de sus habitantes, pues tiende a institucionalizarse y a determinar el desarrollo futuro del proceso social (Harvey, 1994). Las transformaciones urbanas se configuran entonces en una relación dialéctica entre las conductas sociales y la forma del espacio construido (Soja, 2000).

En la naturaleza de la ciudad occidental se identifican dos lógicas de construcción espacial, normalmente expresadas como oposición entre lo público y lo privado, los cuales a través de agentes como el Estado o la empresa privada producen formas de ciudad características, con marcadas diferencias, por cuanto responden a lógicas funcionales distintas. Por otro lado, el modo como estos agentes han ido concibiendo el espacio urbano y su construcción ha ido evolucionando con el tiempo.

En Chile la disposición fundacional de sus ciudades nace de la voluntad del Reino de España, en que se concibe la ciudad como la entidad de conquista que controla la ocupación del territorio. Es lugar de concentración del poder económico, político, judicial y militar (Astaburuaga, 2002). Para la corona española la ciudad surge de la lógica de conquista y control colonial del territorio, luego, el naciente Estado chileno pone énfasis en la consolidación urbana y la construcción de infraestructura como instrumento para el fortalecimiento de la república. Durante gran parte del siglo XX, se concibe la ciudad como el motor económico para obtener el anhelado desarrollo, por lo que el mismo estado la reorganiza y la dota de infraestructura productiva. Tras las intensas reformas de los años 1970, en especial la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, el estado concibe la ciudad como el principal espacio para la acción libre del mercado, limitándose a fijar normativas e instrumentos de regulación, adoptando un rol subsidiario y prescindiendo de importantes reservas de suelo fiscal (de Mattos, 1999). Los agentes privados, por su parte, han ido ampliando la escala de intervención en el espacio urbano. Si durante siglos la voluntad privada se limitó a determinar el destino y forma de un solar, en el siglo XX comienza a aumentar la escala por medio de la actividad industrial y la construcción de viviendas para obreros. Pero es después de 1979 que las voluntades privadas comienzan a definir la forma urbana, teniendo la capacidad, por medio del mercado del suelo y una potente industria inmobiliaria, de modificar grandes extensiones de ciudad (Sabatini, 2000).

En este contexto, se pueden diferenciar dos lógicas constructivas que han dado forma a las ciudades chilenas en los últimos cuarenta años: el Estado, que construye o financia (dependiendo del periodo a considerar) la vivienda social, interviniendo sólo donde el mercado no llegaba; y por otro lado, un fuerte sector de promoción inmobiliaria que fue construyendo la ciudad en base a la rentabilidad del suelo (Hidalgo, 2008).

EL CASO DE ESTUDIO

La conurbación de La Serena-Coquimbo es la unidad urbana más importante de la región de Coquimbo. Esta región tiene una superficie de 40.580 km², y está dividida en 3 provincias; Elqui, Limarí y Choapa (Figura 1). La Provincia de Elqui por su parte, tiene una superficie total que llega a los 16.895 km², una población de 459.946, y está dividida en seis comunas. La Serena, con una población estimada al 2012 de 215.593, es la comuna capital regional y Coquimbo, con 219.639 habitantes, es la capital provincial; las otras cuatro comunas de la provincia son Andacollo, con 8.300 habitantes; La Higuera, 3.947; Vicuña, 26.713; y Paihuano, 4.555.

La Serena fue fundada inicialmente en 1544 durante los primeros años del periodo de conquista española en Chile. Destruída en 1549 por los pueblos nativos, fue reconstruida ese mismo año en su emplazamiento definitivo siguiendo criterios claramente defensivos. Esta concepción defensiva de la ciudad, las constantes amenazas provenientes del mar, piratas y maremotos, junto con una primera planicie costera saturada de agua, mantuvieron el crecimiento urbano apartado de la costa, a pesar de la relativa cercanía al mar, situado a 2 kilómetros de distancia. Debido a los ataques de corsarios, se llegó incluso a considerar la opción de trasladar la ciudad al valle del Limarí en el siglo XVII (Concha, 1870).

Con el tiempo, la ciudad se consolidó sobre un sistema de terrazas elevadas frente a la bahía de Coquimbo y articuló su territorio estableciendo fuertes relaciones con la actividad agrícola y minera. La relación con la actividad marítima se establece de forma distante a través del puerto natural, actualmente la ciudad de Coquimbo, ubicado a 15 km de distancia, el cual logró conformarse como unidad urbana recién durante la mitad del siglo XIX en plena reestructuración republicana y auge minero local (Véliz, 1995).

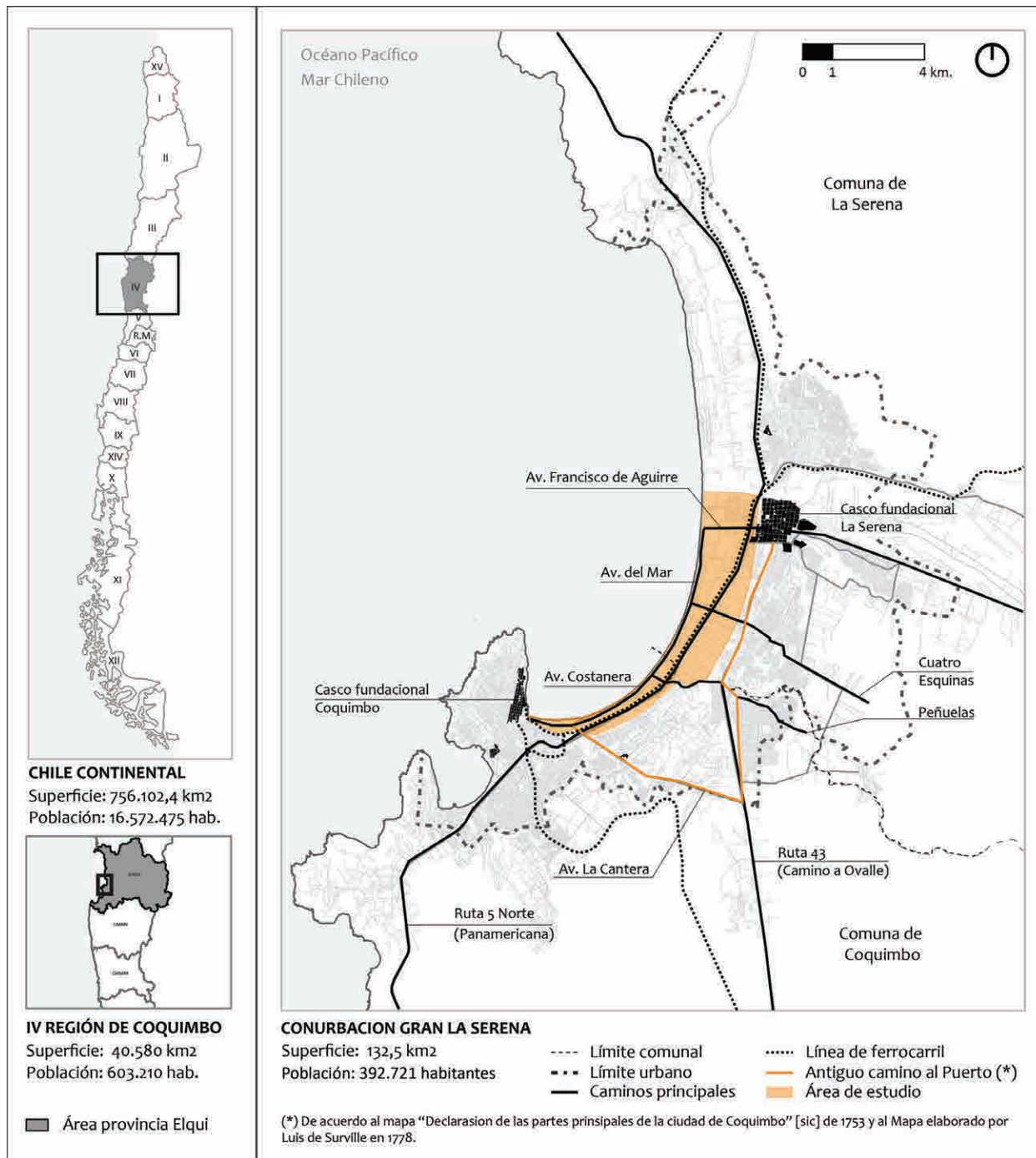


Figura 1 Presentación del caso de estudio. Fuente: elaboración propia.

UN ÁREA METROPOLITANA EN FORMACIÓN

Según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, para que se considere oficialmente en Chile un sistema urbano como área metropolitana se requiere un mínimo de 500.000 habitantes. Esta visión cuantitativa de la ciudad metropolitana se puede contrastar con definiciones más amplias del fenómeno de metropolización. De acuerdo a Gaussier, Lacour y Puissant (2003) los cambios que produce la metropolización afectan principalmente las relaciones intra e interurbanas, estructurando, controlando y especializando un territorio. Estos cambios involucran una intensificación de estas relaciones funcionales hasta conformar una unidad, tanto en términos residenciales como laborales. La metrópolis corresponde a un concepto funcional y administrativo (Larrosa, 2012; Patiño, 2010; Vargas-González, 2011)

Aylwin (1991) nos entrega tres características esenciales de un área metropolitana:

- Constituye una realidad integrada, con influencia en conjunto de la nación, constituye un centro de decisiones políticas y administrativas o de desenvolvimiento económico.
- Tiene su origen en la expansión de una ciudad sobre otras vecinas, o en la conexión o integración de varias unidades que tienen problemas comunes e inseparables.
- Pérdida de la relación de identidad entre el ámbito territorial del área y las divisiones políticas y administrativas del mismo. Operan en el área distintas autoridades con competencia específica.

El Gran La Serena, si bien está reconocido oficialmente como una unidad urbana (Instituto Nacional de Estadísticas, 2005), aún no se oficializa como área metropolitana, lo que debiese ocurrir tras el próximo censo. Se puede afirmar, que sin estar consolidado aún, el sistema urbano del Gran La Serena manifiesta un claro proceso de metropolización (Hidalgo, Arenas y Monsalve, 2009)

Dentro de este contexto global, la gestión local en el Gran La Serena ha tenido pocos espacios para grandes acciones. Las ciudades de La Serena y Coquimbo, en sus inicios distanciadas en 15 kilómetros, experimentaron un proceso de conurbación a partir de las obras implementadas por el poder central con la aplicación, a mediados del siglo XX, del Plan de Fomento y Urbanización para las Provincias de Chile, más conocido como Plan Serena. Éste consistió en una intervención urbanística, arquitectónica y económica realizada entre 1946 y 1952 (Torrent, 2004; Fierro Page, 2015), liderada por Gabriel González Videla, Presidente de la República y tuvo por objetivo sentar bases de radicación en las provincias de Chile y evitar así la emigración

hacia la capital del país (Presidencia de la República, 1952). El plan tuvo como instrumentos territoriales un Plan Regulador Regional de la Bahía de Coquimbo y un Plan Regulador Comunal para La Serena. Ambos instrumentos, elaborados 1948, si bien no tuvieron un carácter vinculante, orientaron todas las acciones del Plan y sirvieron de base para la formulación del primer plan regulador de la comuna de La Serena, aprobado en 1964.

Todas las grandes intervenciones involucradas en el Plan Serena y que cimentaron la forma actual de la ciudad constituyeron decisiones centralizadas sin mayor injerencia de las voluntades locales. Luego de 1952, las autoridades edilicias debieron gestionar el Plan heredado, pero sin el apoyo político ni los recursos que tuvo en su implantación inicial.

Hacia finales de la década de 1970 las facultades municipales para la gestión urbana son significativamente limitadas, definiéndose un rol principalmente regulador de la inversión privada en el suelo urbano.

Paradójicamente, los cambios que modificaron el rol del estado sobre el espacio y dieron libertad y herramientas para que la voluntad privada definiera la ciudad, propiciaron, en el caso de La Serena y a partir de una política de consensos, la construcción de una de sus más importantes obras públicas en los últimos 50 años, la apertura de un espacio nuevo de ciudad con la urbanización del borde costero.

El propósito de este estudio es explorar los distintos modos de urbanización del borde costero que se fueron produciendo en el proceso de metropolización a partir de los cambios estructurales implementados en el Plan Serena a mediados del siglo XX. Se pretende relacionar cada tipología de construcción de borde con la concepción pública y privada del espacio costero y evaluar su aporte a la construcción de ciudad en un sistema urbano ad portas de convertirse en una metrópolis costera. El objetivo es revelar aspectos críticos en la generación de la forma urbana que ha transformado el territorio de la bahía y evaluar cualitativamente la morfología producida.

METODOLOGÍA

En el área urbana se estudiaron los procesos de ocupación de la primera terraza costera entre el río Elqui por el norte y el puerto de Coquimbo por el sur.

Para llevar a cabo el estudio se utilizaron fuentes primarias y secundarias que permitieron construir el relato histórico de los sucesos más importantes en la ocupación urbana de la planicie costera. Se consultaron mapas históricos, información planimétrica, fotografías aéreas de los vuelos SAF 1955, 1978 y

Proceso de conurbación y ocupación del borde costero

	Expansión urbana	Contexto político-económico	Perfil de ocupación	Hechos urbanos
1895		Pérdida de población por efecto del salitre. Debilidad institucional. Crecimiento urbano paralizado.		Ciudad mediterránea - puerto. Playa de difícil acceso a través de huellas y caminos precarios.
1955		Estado desarrollista. Voluntarismo presidencial. Alta inversión pública y privada. Desarrollo industria minera.		Casco histórico renovado. La ciudad compacta / Suburbanización de las «Vegas» / Fragmentación del continuo urbano / Consolidación de balnearios.
1985		Reforma Urbana neoliberal. Autoritarismo. Voluntarismo municipal. Crisis económica.		Construcción de la Avenida del Mar. Primeros edificios en el borde costero.
1995		Ambigüedad normativa. Consensos municipales. Iniciativas locales público-privado. Alto crecimiento económico. Fuerte desarrollo turístico.		Edificación del frente costero / Diversificación del borde costero / Continuidad urbana / Construcción de una nueva imagen.
2005		Planes reguladores. Mercado inmobiliario desarrollado. Mayor integración nacional (Doble vía Ruta 5).		Continuidad urbana en la conurbación. Inicio de la metrópolis costera.
2015		Metropolización de la conurbación. Intensa actividad inmobiliaria. Asimetría institucional entre las comunas.		Densificación de la planicie costera (2ª y 3ª línea) / Discontinuidad de la trama. Grandes complejos en altura.

Figura 2 Cortes temporales y tipologías de ocupación de la planicie costera. Fuente: elaboración propia.

1981 y fotografías satelitales a través de Google Earth fechadas entre mayo de 2004 y septiembre de 2015.

Se determinaron los periodos históricos de acuerdo al contexto socio-económico que definieron los modos de ocupación de borde estableciéndose como cortes temporales los años 1955, 1985, 1995, 2005 y 2015 (Figura 2)

Para cada corte temporal se seleccionaron los lugares más representativos construidos en cada periodo. Estos lugares se estudiaron a través de un análisis tipológico, morfológico y espacial comparado, estableciendo relaciones entre la calidad del espacio construido y el contexto político, económico y normativo en el que fueron producidos.

Finalmente se elaboraron algunas reflexiones en torno a la vulnerabilidad a la que está expuesto el territorio objeto de este estudio y la necesidad de una visión metropolitana para la consolidación urbana del borde costero.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA OCUPACIÓN DEL BORDE

La ciudad fundacional

Durante cuatro siglos, La Serena tuvo un emplazamiento mediterráneo, separada del mar, a pesar de que se ubica a tan sólo 2 kilómetros y éste es claramente visible desde la ciudad. Hasta mediados del siglo XX, la ciudad heredó y mantuvo la estructura defensiva de la colonia. Situada sobre la segunda terraza, contaba con barrancos al norte y al oeste, una colina al este y mantenía vestigios de la muralla sur (Figura 3).

La primera terraza era una planicie costera inhóspita, saturada de agua, territorio de vegas y humedales. Por esto, la relación con el mar era distante, y presentaba dos modos diferentes, el industrial a través del puerto de Coquimbo, recién urbanizado en el siglo XIX, y el recreacional, con la playa.

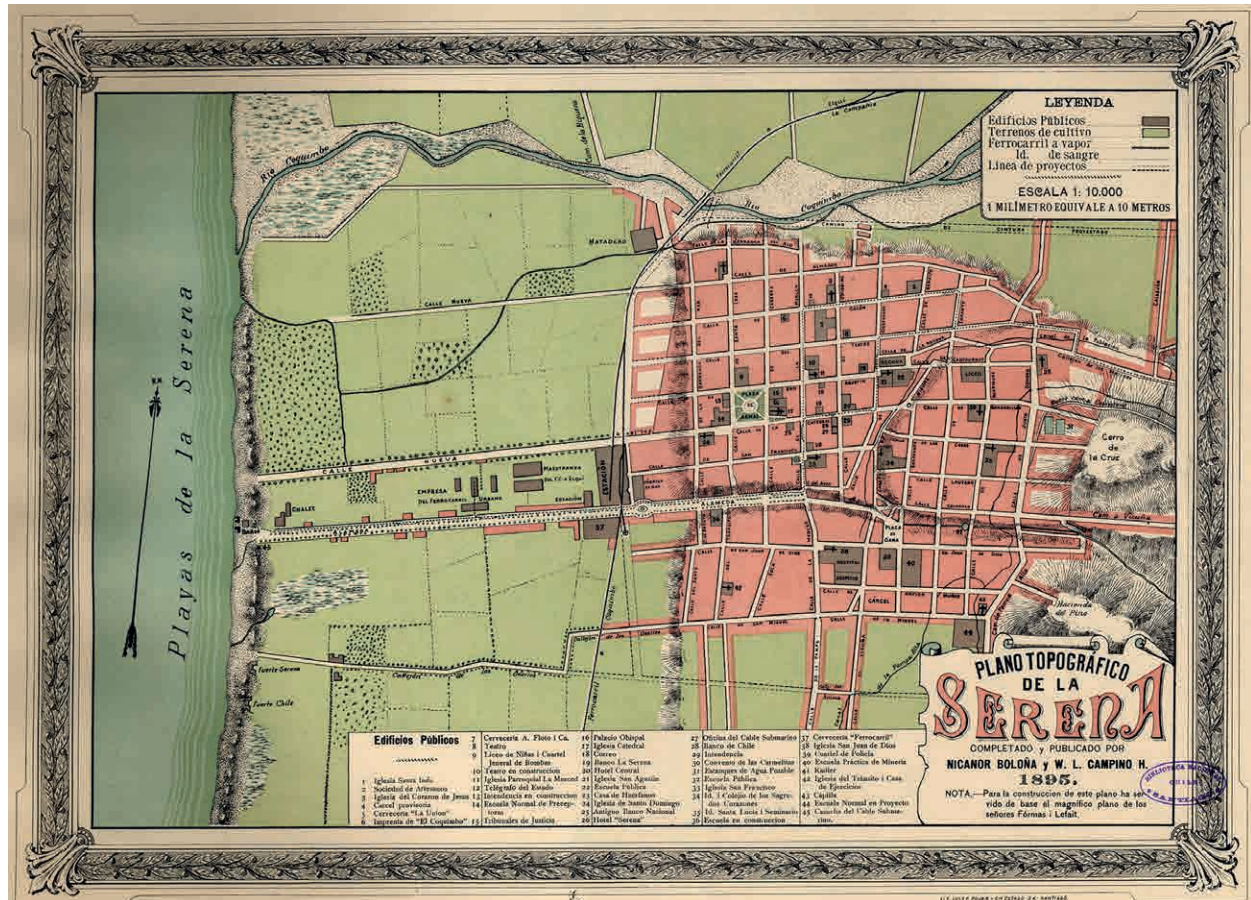


Figura 3 Plano de La Serena en 1925. Fuente: www.memoriachilena.cl

Al puerto, históricamente se llegaba por el camino a Ovalle con un desvío en La Cantera, siendo necesario cruzar dos quebradas, o caminando 10 kilómetros a lo largo de la playa (Figura 1).

A la playa, lugar de paseo de fin de semana o de verano, se accedía por medio de caminos y senderos rodeados de quintas cruzando los pantanos, los principales caminos se mantienen hasta hoy, que corresponden a las avenidas Francisco de Aguirre, Cuatro Esquinas y Peñuelas. Esta última daba acceso a una pequeña localidad pesquera y turística del mismo nombre.

La bahía como región urbana

Durante el gobierno de Gabriel González Videla (1946-1952), y siguiendo la visión presidencial expresada en el Plan Serena, se concibe toda la extensión de la bahía como una región urbana, incorporando todos los usos, incluyendo la industria y la actividad agrícola (Figura 5). La implementación, a modo de piloto, del Plan de Fomento y Urbanización para las Provincias de Chile, reorganizó funciones, construyó infraestructura pública y fomentó el desarrollo económico local (Fierro Page, 2015). La primera terraza fue desecada por medio de una red de drenes y transformada en un conjunto de parcelas agrícolas articuladas con la nueva carretera panamericana (González Videla, 1975). Esto implicó la expropiación de gran parte de los terrenos del Fundo Cruz del Molino ubicado en la franja costera entre La Serena y Coquimbo (Figura 4) y configuró una suerte de suburbanización de la planicie costera.

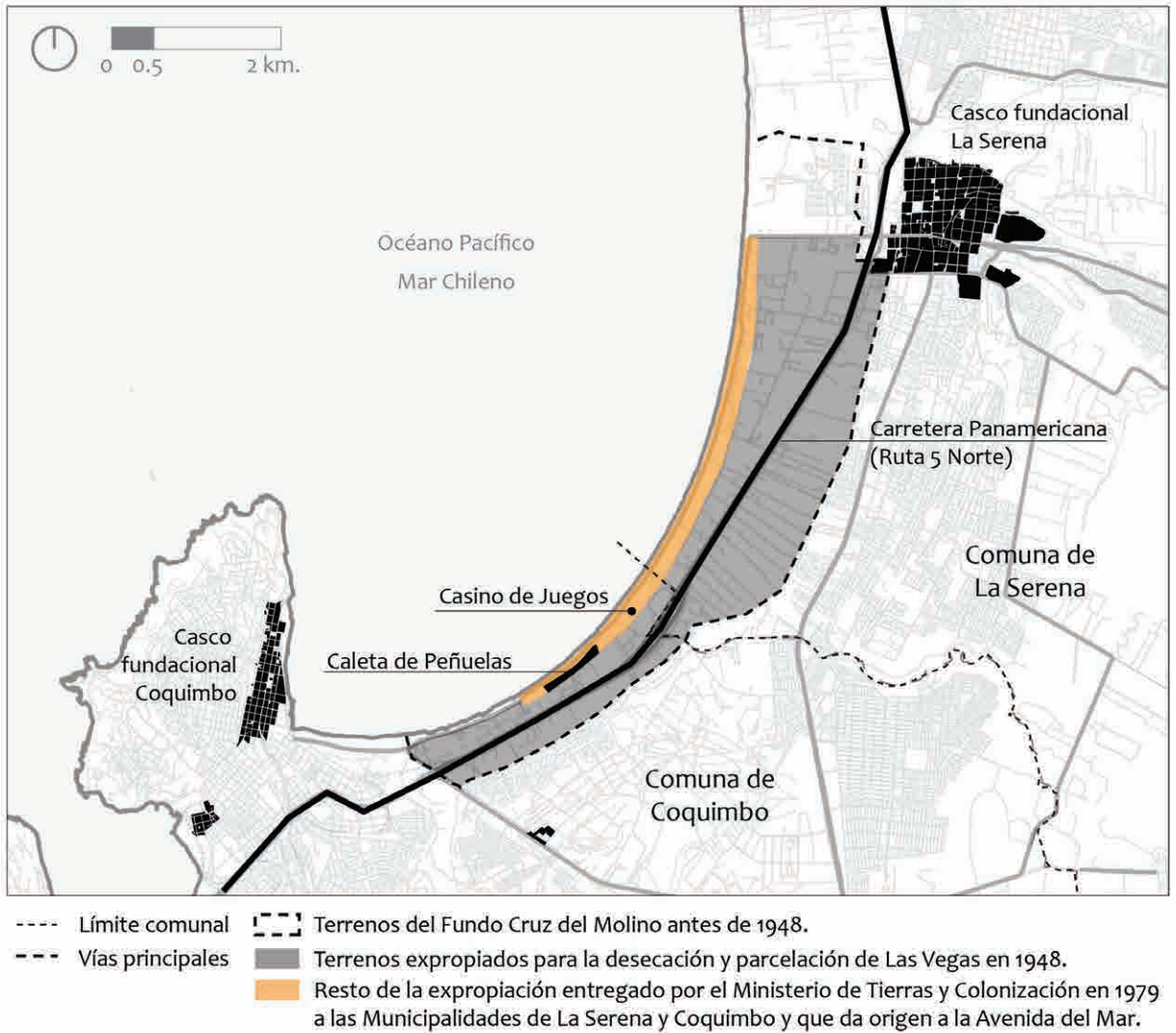


Figura 4 Expropiación del Fundo Cruz del Molino. Fuente: elaboración propia.

LA SERENA

PLAN EJECUTADO DURANTE EL GOBIERNO DEL EXCMO. SR. GABRIEL GONZALEZ VIDELA, 1946-1952

PLANO REGULADOR REGIONAL

TRABAJO
VIVIENDA
CIRCULACION
ESPARCIMIENTO

- Ⓐ INDUSTRIA EXTRACTIVA
- Ⓜ INDUSTRIA AGRICOLA
- Ⓛ ZONA AGRICOLA PARCELAS
- Ⓛ INDUSTRIA CERAMICA
- Ⓜ M A T A D E R O
- Ⓛ POBLACION PESCADORES
- Ⓛ CENTRO EDUCACIONAL
- Ⓛ PUERTO AEREO COMERCIAL
- Ⓛ PUERTO NAVAL MIXTO
- Ⓛ PUERTO HIDROAVIONES
- Ⓛ ESTACION DE FERROCARRIL
- Ⓛ CENTRO DEPORTIVO
- Ⓛ ESTADIO REGIONAL
- Ⓛ BALNEARIO
- Ⓛ CLUB DE YATES
- Ⓛ RECINTO MILITAR
- Ⓛ PRIMER SECTOR REMODELADO
- Ⓛ SEGUNDO SECTOR REMODELADO
- Ⓛ ZONA EXTENSION DE LA CIUDAD
- Ⓛ ZONA REGADA
- Ⓛ BOSQUES
- Ⓛ AREAS VERDES
- Ⓛ TERRENOS ARIDOS

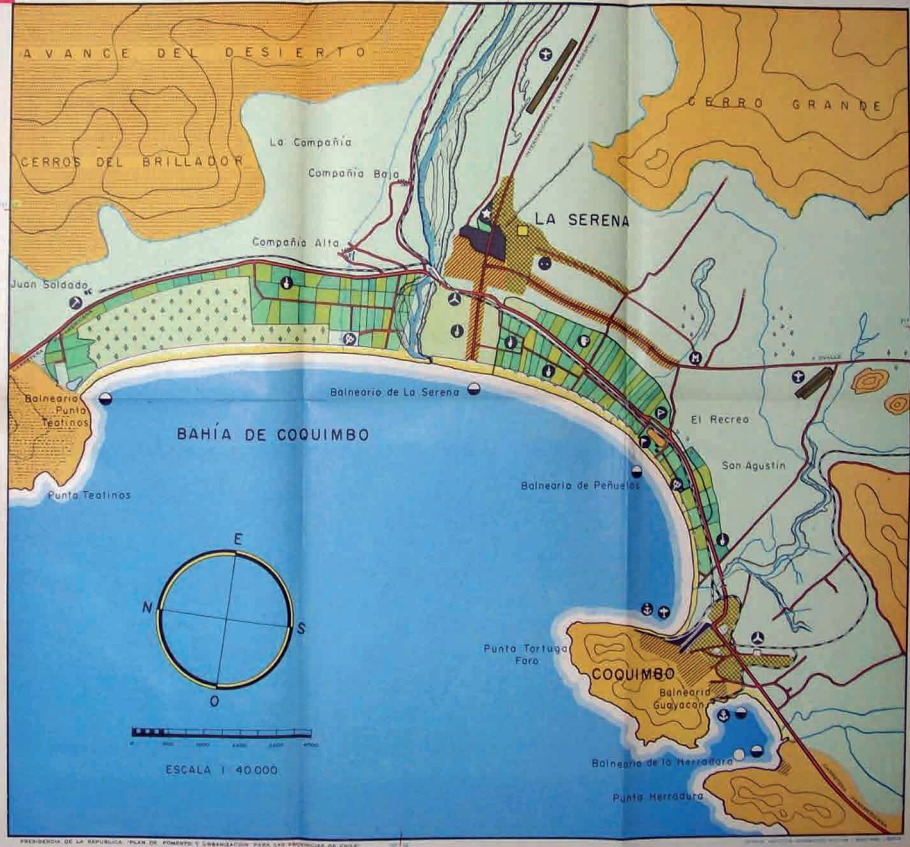


Figura 5 Plan Regulador Regional de la Bahía de Coquimbo (1948). Fuente: Fierro Page, 2015.



Figura 6 Balneario de Peñuelas, década de 1950. Fuente: Historia de La Serena



Figura 7 Plan Regulador Regional de la Bahía de Coquimbo (1948). Fuente: Fierro Page, 2015.

En este mismo periodo se concibe la aproximación urbana al mar a través de la construcción de balnearios con equipamiento y bien conectados con los núcleos urbanos. Se edificó el Faro Monumental y se consolidó la localidad de Peñuelas como el principal lugar de acceso al mar. En esta época, este enclave intermedio es un balneario suburbano que pretende iniciar una industria turística vinculada a la playa. Los edificios construidos son aislados, rodeados de áreas verdes, casi sin delimitaciones de terreno, en directa relación con la arena. La calle es de servicio, pasando al este del balneario (Figura 5). A pesar del poblamiento y suburbanización de la planicie costera producido por el Plan Serena, la mayor parte de la playa quedó ajena al desarrollo urbano.

La urbanización del borde

El cambio de política urbana en los años 1970 y la indicación del Ministerio de Tierras y Colonización (posterior Ministerio de Bienes Nacionales) de prescindir de sus reservas de suelo, resultaron en la transferencia a la municipalidad el resto de los terrenos que quedaron de la expropiación del Fundo Cruz del Molino, efectuada a mediados del siglo XX y que dio origen a la parcelación de Las Vegas (Figura 4). Ante esta situación, surgió la iniciativa edilicia de Eugenio Munizaga de construir una avenida en el borde costero de la bahía.

Si bien el proyecto inicialmente obtuvo una negativa de parte de los ministerios ad hoc, su concreción fue posible por el trabajo en conjunto de la Municipalidad de La Serena con la Intendencia Regional y un grupo de empresarios privados. La construcción y urbanización de la Avenida del Mar en la franja costera recibida, se gestó mediante el cambio de uso de suelo de agrícola a residencial, según lo establecido en el Decreto Ley 3516 de 1980 del Ministerio de Agricultura. Esto implicaba una subdivisión predial de 5.000 m², camino de acceso y red de agua potable.

El financiamiento de las obras fue compartido entre la municipalidad y empresas locales. Los terrenos resultantes de la subdivisión efectuada se licitaron "contra proyecto" a privados, quedando las condicionantes de urbanización y edificación básicas grabadas en la escritura de compraventa. El valor paisajístico de la playa y el mar comenzaba así a ser valorado económicamente.

A principios de los años 1980 se consolidó una primera parte de la avenida, con una calle asfaltada, vereda de tierra y una delimitación del espacio de playa con una iluminación deficiente (Figura 7). En el tramo sur de avenida, adyacente al consolidado balneario de Peñuelas se construyeron los primeros edificios de departamentos.



40 **Figura 8** Primeros edificios de la Avenida del Mar. Fuente: archivo personal de los autores.



Figura 9 Volúmenes edificadas entre 1990 y 1993. Fuente: archivo personal de los autores.

La tipología de edificación siguió los patrones del antiguo balneario, con edificios aislados, de 3 y 4 pisos, rodeados de áreas verdes. La diferencia principal radicaba en que la avenida ahora mediaba entre lo edificado y la playa, constituyéndose ésta en un espacio público urbanizado (Figura 8).

La ciudad costera

A mediados de la década de 1980, no existiendo un plan seccional que normara las edificaciones en la avenida del mar, los proyectos elaborados por las licitaciones edilicias eran aprobados por el Concejo Municipal de la época. Este mismo Concejo acordó un pequeño conjunto de normas: antejardín de 5 metros, 50% de ocupación de frente y 7 pisos de altura. Esto último, para permitir el financiamiento de ascensor en edificios df12.

Es en este periodo que se logró la consolidación de un espacio urbano en el borde costero. La secuencia rítmica y la altura homogénea de los edificios presentan una imagen definida y legible (Figura 9). Paralelamente se desarrollan usos diversos: comercio, restaurantes, locales nocturnos, hoteles. Hacia finales

de la década de 1980, se sectoriza el borde costero y se licitan pequeños locales que se edifican en la arena. Destinados a restaurantes y bares, se deben hacer cargo de la mantención de cada tramo de playa.

El proceso de edificación se detiene a mediados de 1990. La playa de La Serena, ahora urbana y destinada principalmente a segunda vivienda, da lugar a que se reconozcan los valores paisajísticos y ambientales de otras playas cercanas a la conurbación. Surgieron los proyectos de Las Tacas, Morrillos, Playa Blanca y Puerto Veleiro al sur de la conurbación; y Serena Norte en el extremo norte de la Bahía de Coquimbo.

Producción inmobiliaria en contexto metropolitano
Hacia finales de siglo la construcción de la doble vía en la Ruta 5, que acorta los tiempos de viaje desde Santiago, incide en la reactivación de la inversión inmobiliaria. En los mismos años se construye la proyección de la costanera hasta el centro de Coquimbo. El eje Avenida del Mar – Costanera constituye la primera vía urbana interna de la conurbación entre las dos ciudades. Este hecho urbano vino a consolidar el proceso de



Figura 10 Grandes conjuntos de edificación en altura. Fuente: archivo personal de los autores.

conurbación entre La Serena y Coquimbo, pues marcó el inicio de su consolidación vial, partiendo desde el borde costero. La ciudad ya no es interior, la metrópolis será costera.

En el año 1992 se había aprobado una actualización del Plan Regulador de La Serena que incorporó la avenida del mar en el área urbana, lo que modificó sustancialmente los parámetros iniciales de construcción en la Avenida del Mar. En los edificios de departamentos edificados a partir de este nuevo impulso inmobiliario, se observa que la vista al mar pasa a ser el factor más importante a la hora de diseñar, edificándose muros frontales a la costa, paralelos a la calle, de entre 7 y 12 pisos de altura en La Serena y en una segunda etapa de hasta 25 pisos en Coquimbo (Figura 10). Estas nuevas tipologías afectan el diseño del espacio urbano del borde, tornándolo más agresivo y confuso. El aumento de la densidad no se condice con la forma del espacio urbano.

En la última década surge una nueva tipología de grandes condominios de edificios de departamentos con equipamiento comunitario complejo, tales como piscinas temperadas o con olas, gimnasios, spa y laguna artificial. Estos complejos dejan la playa como un escenario distante. La avenida frente al mar deja de ser importante, y es una vía de servicio trasera la que da acceso vehicular al complejo (Figura 10).

Reflexiones finales

La ciudad se mantuvo distante del mar durante 400 años, manteniendo un marcado carácter mediterráneo. Su imagen urbana estaba ligada profundamente a las torres de las iglesias, al punto que se le llamaba la ciudad de los campanarios (Cortés, 2011). La urbanización del borde iniciada con el Plan Serena y consolidada con la Avenida del Mar cambió la imagen proyectada por la ciudad, llegando al ser el Faro Monumental el nuevo símbolo de la ciudad y la costanera la imagen más característica. Un hecho urbano que se podría considerar puramente espacial-urbano ha desencadenado una dinámica económica que ha cambiado las relaciones funcionales locales. El turismo es una de las directrices fundamentales del desarrollo económico del Gran La Serena, aspecto que ya se enunciaba con los balnearios del Plan Serena, y que se potenció con la apertura de la Avenida del Mar, proyectándose a una metropolización del borde costero en una extensión de más de 60 km entre Caleta Los Hornos y Puerto Aldea.

Se ha observado que las primeras aproximaciones urbanas al borde de la bahía se constituyeron en base a una tipología de balnearios puntuales, donde la urbanidad llegaba hasta la calle de acceso que daba paso a una playa rural. Las edificaciones se situaban de forma aislada en directa relación con el borde de arena. Esta tipología de ocupación se mantuvo hasta la construcción de la Avenida del Mar, que cambia el modo de aproximación de la ciudad al mar, construyendo una continuidad urbana, un gran balneario extendido a lo largo de más de 6 kilómetros de playa. Los primeros edificios, sin embargo, tendieron a repetir la tipología de los balnearios existentes. Fue en los años 1990, cuando, a falta de norma de urbanización, y a través de consensos entre los actores que se construyen tramos de borde como ciudad costera. El espacio público como hecho arquitectónico sustenta la construcción de ciudad, que si bien es fragmentada, logra conformar lugares de diversidad y riqueza espacial. Esta porción de ciudad se materializó con el imaginario de un ideal, privilegiando el valor paisajístico.

En las décadas siguientes, se fue perdiendo progresivamente la preocupación por el espacio público, concentrándose los esfuerzos en maximizar las rentabilidades inmobiliarias, lo que produjo edificios de carácter individualista y cada vez más grandes y altos, que en los últimos años han perdido la relación con el borde costero a nivel del peatón y en los que un paisaje artificial simula un territorio ajeno (Figura 11).

Relaciones entre gestión local y espacio urbano construido

En base al análisis de los distintos lugares estudiados, aparece como factor crítico en la forma del espacio el rol que cumplieron los distintos agentes de producción urbana. Mientras que en un comienzo es el Estado el que determina con mucha fuerza la forma las primeras aproximaciones al borde costero, es a través de un trabajo conjunto entre los agentes públicos y privados que se materializa la urbanización del borde del Gran La Serena. A juicio de la evaluación hecha en este estudio los mejores tramos de costanera en términos de legibilidad del espacio, consolidación y diversidad de actos urbanos se lograron en un periodo de indefinición normativa, pero de grandes consensos entre el municipio como principal actor público y las empresas constructoras locales como motores de inversión privada. Estos

Tipologías de ocupación de borde

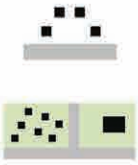
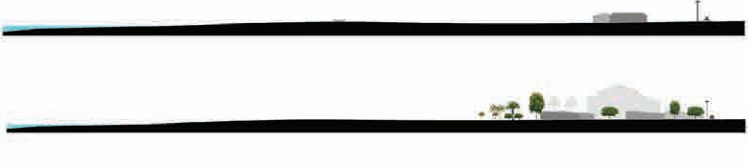






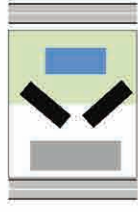
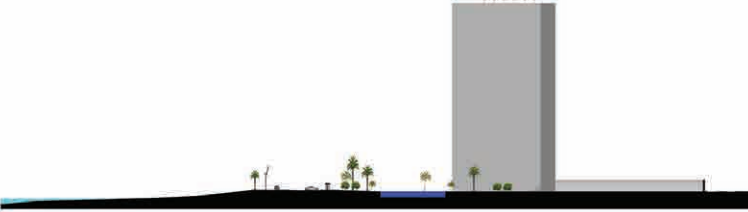
Esquema tipológico	Perfil de borde	Descripción
1955 		El Plan Serena consolida el balneario como modo de aproximación al borde. Las edificaciones, casino y cabañas, son aisladas en entorno verde, en relación directa con la playa. La calle se ubica atrás de lo edificado.
1985 		Se continúa la tipología de edificio aislado en medio de un plano verde, aumentando la altura. La calle pasa a estar entre la playa y lo edificado
1995 		Volúmenes perpendiculares a la costa. De 7 pisos de altura y 50-50% de ocupación de frente. Equipamientos comerciales y hoteleros.
2005 		Volúmenes paralelos a la calle de 7 a 12 pisos de altura. Todos los departamentos con vista al mar. Equipamientos comerciales.
2015 		Alta densidad, edificios de 11 a 25 pisos de altura. Emplazamientos diversos en relación a la avenida costera. Nuevas calles en segunda y tercera línea. Condominios con equipamiento complejo (piscinas temperadas, con olas, spa, jacuzzi)

Figura 11 Plan Regulador Regional de la Bahía de Coquimbo (1948). Fuente: Fierro Page, 2015.

consensos se lograron en base a una idea común de ciudad en La Serena. La comuna de Coquimbo, por su parte, trató de competir diferenciándose por medio de la edificación de vivienda unifamiliar y permitiendo mayores alturas en el borde costero.

En los últimos 15 años, en que se ha consolidado la conurbación de La Serena y Coquimbo y se ha evidenciado un proceso de metropolización, se observa que falta una visión común del sistema urbano del Gran La Serena, no existen instrumentos normativas ni de gestión metropolitanos, sino solamente comunales, los que además son contradictorios entre sí. Los agentes privados, ya no sólo locales, sino mayoritariamente de capitales foráneos, actúan en el marco de un fragmentario panorama normativo, buscando exclusivamente la maximización de la renta del suelo, sin visión alguna de la construcción de ciudad.

Ante este panorama urge abrir mayores y mejores espacios de participación ciudadana para concebir la ciudad que se quiere, espacios que usualmente se reducen a un trámite requerido para la aprobación de un plan regulador o un proyecto en particular y con frecuencia se asumen como un estorbo que ralentiza la consecución de objetivos para la administración pública. Iniciativas como los presupuestos participativos y las consultas ciudadanas ante proyectos de gran impacto van en la línea de abrir estos espacios, pero aún queda mucho para que los ciudadanos tengan real injerencia en definir la ciudad en la que quieren vivir y los distintos agentes, públicos y privados, tengan instancias de diálogo y coordinación.

De la vulnerabilidad a una visión metropolitana

Si bien en la actualidad no hay piratas arrojando las costas de Chile, los tsunamis constituyen una amenaza constante para los asentamientos de borde. El nivel de integración de la Avenida del

Mar – Costanera con el resto de la ciudad es precario. La carretera panamericana es una barrera importante para la construcción de vías transversales. No existe capacidad de evacuación completa del borde costero en caso de maremoto, y en época estival es algo crítico por la afluencia de turistas. La Oficina Nacional de Emergencias de Chile recomienda la evacuación vertical en caso de no estar cerca de una vía de escape (ONEMI, 2014), pero no existe reglamentación que regule este modo de evacuación, por lo que aparece como una improvisación.

Por otro lado, la ocupación de la planicie costera ha significado un impacto medioambiental incalculable en los últimos 60 años. Un vasto territorio de gran biodiversidad, lugar de anidación de aves migratorias, ha sido reducido a tres humedales. El suelo de la costa es propenso a inundaciones, como lo demuestra cada tanto una tormenta que paraliza la ciudad.

Se debiera retomar la visión metropolitana, planteada tempranamente a través del Plan Regulador Regional de 1948, de modo de mejorar las relaciones entre el desarrollo inmobiliario turístico y residencial con las características del territorio natural y ecosistémico del borde costero, considerando tanto la protección de los humedales, sistemas dunarios y bancos naturales de especies existentes, como la reducción de la vulnerabilidad de sus habitantes frente a las amenazas naturales.

Es un desafío urgente para el sistema urbano del Gran La Serena superar la fragmentación normativa y de acciones políticas sobre el territorio, reconociendo el valor global de su geomorfología y de su historia. Revisitar las concepciones territoriales del Plan Serena puede ser una de las claves para administrar esta área atrapada por el desarrollo urbano.

REFERENCIAS

AYLWIN, Arturo. Interrogantes y planteamientos sobre un gobierno metropolitano para Santiago de Chile. Revista EURE. 1991, vol. 17, nº 52-53, pp. 143-156. Disponible en: www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1082/185.

ASTABURUAGA, Ricardo. Morfología de Chile y sus ciudades: análisis fisiognómico. Santiago de Chile: RIL Editores, 2002, 162pp.

CHILE, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Plan de Fomento y Urbanización para las Provincias de Chile, 1951. Disponible en: <http://www.museohistoricolaserena.cl/633/w3-article-50291.html>.

CONCHA, Manuel. Crónica de La Serena, desde su fundación hasta nuestros días, 1549-1870. Santiago: Editorial Universidad de Chile, 1870.

CORTES, Hernán. La Ciudad de los campanarios. Tell Magazine [en línea]. 2011, mayo. [Consultado 03 de diciembre 2015] Disponible en <http://www.tell.cl/magazine/3773/laserena/mayo/2011/columnas/la-ciudad-de-los-campanarios.html>.

DE MATTOS, Carlos. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. Revista EURE, 1999, Nº 25, pp. 29-56. Disponible en: www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1217/314

GAUSSIER, Nathalie; LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylbette. Metropolitanization and territorial scales. Cities, 2003, Nº 20, V. 4, pp. 253-263. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275103000325>

GONZÁLEZ VIDELA, Gabriel. Memorias. Santiago de Chile: Editorial Gabriela Mistral, 1975. Tomo 2, pp. 1133-1222.

FIERRO PAGE, María Teresa. Primer ensayo urbanístico regional, modernidad en La Serena, 1946 – 1952. Revista de Urbanismo, 2015, Nº32, pp. 32-53. Disponible en: <http://www.revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/36556/38284>

HARVEY, David. La construcción social del espacio y del tiempo: Una teoría relacional. Geographical Review of Japan, 1994, Vol 67 (Ser. B) No 2, 126-135. Traducción: Dra. Perla Zusman. Adaptación y corrección Lic. Gabriela Cecchetto (Cátedra Epistemología de la Geografía. Carrera de Geografía, Ffyh, UNC). Disponible en: <https://geografacriticaecuador.files.wordpress.com/2013/01/16-harvey.pdf>

HIDALGO, Rodrigo. Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. Scripta Nova, Vol. XII, núm. 270 (113), 1 de agosto de 2008. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-113.htm>.

HIDALGO, Rodrigo; ARENAS, Federico; MONSALVE, Rafaella. La conurbación La Serena-Coquimbo: problemas y desafíos de su transformación metropolitana. En: Rodrigo Hidalgo, Carlos A. de Mattos y Federico Arenas (editores). Chile: del país urbano al país metropolitano. Serie GEOlibros Nº12, Colección EURE-Libros. Primera edición. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009, pp.161-184. Disponible en: http://geografia.uc.cl/images/serie_GEOlibros/del_pais_urbano/Hidalgo_Arenas_Monsalve.pdf

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. Ciudades, pueblos, aldeas y caseríos, Instituto Nacional de Estadísticas, Santiago, Chile, 2005. 300p. Disponible en: http://www.inec.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_2002_publicado_junio_2005.pdf

LARROSA, José. El Area urbana-metropolitana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: Aplicación de los criterios funcionales de movilidad. Tesis Doctoral, Universidad de Alicante. 2012.

OFICINA NACIONAL DE EMERGENCIAS (ONEMI). Mesa técnica interinstitucional de recomendaciones para la preparación y respuesta ante tsunamis. Recomendaciones para la preparación y respuesta ante tsunamis. Santiago: ONEMI, 2014, pp31. Disponible en: <http://www.onemi.cl>.

PATIÑO, Juan. "Bordes Conurbados Metropolitanos, Interacción Socio-Espacial y Fragmentación Territorial" En el Área Metropolitana del Valle de Aburra. Tesis de Maestría en Estudios Urbano Regionales, Escuela de Planeación, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2010. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3382/>

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. Plan de Fomento y urbanización para las Provincias de Chile. Santiago: Instituto Geográfico Militar, 1952. Disponible en: http://www.museohistoricolaserena.cl/633/articles-50291_archivo_01.pdf

RITCHOT, Guilles; FELTZ, Claude. Forme urbaine et pratique sociale. Québec: Les Editions du Le Préambule, 1985.

SABATINI, Francisco. Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre los precios de la tierra y la segregación residencial. Revista EURE. 2000, vol. 26, nº 77, pp. 49-80. Disponible en: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1194>.

SOJA, Edward. Postmetrópolis: critical studies of cities and regions. Los Ángeles: Blackwell Publishing, 2000.

TORRENT, Horacio. Patrimonio territorial y arquitectónico: El Plan Serena. Urbano. 2004, vol. 7, Nº 10, pp. 93-99. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19871016>.

VARGAS-GONZÁLEZ, Pablo. La conflictividad en el proceso de metropolización de la ciudad de Pachuca. Papeles de Población, vol. 17, Nº 68, abril-junio, 2011, pp. 127-146. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11219270006>

VELIZ, Guido. Conurbación La Serena-Coquimbo. La Serena: Imprenta Editorial Rosales Hnos. Ltda., 1995.