



IMAGEN Y OBJETIVOS DE LA CIUDAD FUNCIONAL: CONJUNTOS HABITACIONALES MODERNOS, AVDA LOS CARRERA, CONCEPCIÓN¹

IMAGE AND AIMS OF THE FUNCTIONAL CITY: MODERN HOUSING PROJECTS. LOS CARRERA AVENUE, CONCEPCIÓN

Pablo Fuentes Hernández²

RESUMEN:

La actual avenida Los Carrera de la ciudad de Concepción, tiene una data que la establece como una de las arterias más importantes de la ciudad a partir del siglo XVIII. Su especificidad como corredor urbano, no sólo aparece ligado a sus posibilidades de conexión vehicular en uno u otro sentido, sino a la conformación de uno de los espacios más relevantes en cuanto a función, anchura, altura y tensión. Asimismo, por su ubicación, establece un hilo que hilvana con otras arterias extrarradio y es capaz, en consecuencia, de participar de un sistema viario metropolitano estructural.

Este trabajo, trata sobre esta avenida, en la que durante el siglo XX, se ubicaron una importante cantidad de conjuntos habitacionales erigidos al amparo de los ideales del urbanismo funcionalista y determinados por instituciones estatales que promovieron la conformación de una imagen ideal de la ciudad moderna.

PALABRAS CLAVES: eje urbano, jerarquía urbana, conjuntos habitacionales, urbanismo funcionalista

ABSTRACT

The current Los Carrera Avenue of Concepcion city is one of the most important roads of the city since the eighteenth century. Its specificity as an urban corridor, not only appears to be linked to its potential vehicular connection in one direction or another, but also to the formation of one of the most important spaces in terms of function, width, height and tension. Besides, its location provides a thread that weaves with other roads that allows it to participate in a metropolitan road structure system.

This article deals with this avenue, which during the twentieth century located a significant amount of housing projects created under the ideals of functionalist urbanism and certain state institutions that promoted the formation of an ideal image of the modern city.

KEYWORDS: urban axis, urban hierarchy, housing projects, functionalist urbanism



Remodelación Paicaví, (1965). CORVI; TAU: S. González, G. Mardones, J. Mardones, J. Poblete y P. Iribarne. Fte.: Archivo P. Fuentes

¹ Proyecto Fondecyt N° 11100239 Grandes conjuntos habitacionales en la Región del Biobío. La construcción institucional de la ciudad moderna, 1939-1973 (2011-2012), y Proyecto de Investigación DIUBB N° 095002 2/R Textos, testimonios y testigos de la modernidad en Chile durante el siglo XX.

² Doctor en Arquitectura y Master en Conservación y Restauración del Patrimonio. Es profesor en la Escuela de Arquitectura, Universidad del Bío-Bío, Concepción. pfuentes@ubiobio.cl

I. Introducción

La actual avenida Los Carrera de la ciudad de Concepción tiene una data que la establece como una de las arterias más importantes de la ciudad a partir del siglo XVIII en adelante. Su especificidad como corredor urbano no sólo aparece ligado a sus posibilidades de conexión vehicular en uno u otro sentido, sino a la conformación de uno de los espacios más relevantes en cuanto, función, anchura, altura y tensión. Asimismo, por su ubicación, establece un hilo que hilvana con otras arterias extrarradio, y es capaz, en consecuencia, de participar de un sistema viario metropolitano estructural.

Sobre esta avenida, durante el siglo XX, se ubicaron una importante cantidad de conjuntos habitacionales erigidos al amparo de los ideales del urbanismo funcionalista y determinados por instituciones estatales que promovieron la conformación de una imagen ideal de la ciudad moderna.

II. El eje Los Carrera, antecedentes históricos

El eje Avenida Los Carrera está ubicado en el área con la cota más baja de la ciudad. Posiblemente, por su condición de lecho natural de las agua lluvias urbanas ha conseguido configurarse también como la vía recipiente del alto tráfico ciudadano que circula por la ciudad de oriente a poniente; y en consecuencia, su morfología ha desprendido casi con espontaneidad una espacialidad jerárquica en su ancho en comparación al resto de los corredores de Concepción.

La planificación urbana de esta ciudad determinó tempranamente al eje Los Carrera, como una vía estructurante de la ciudad. Recién trasladada y refundada la ciudad en el Valle de la Mocha en 1751, aparece en un plano del año siguiente, ordenado a levantar por el Gobernador Do-

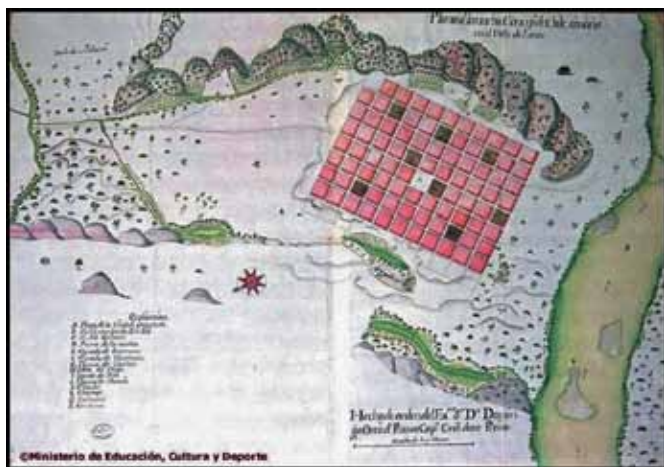


Fig. 1.- Plano de la nueva Concepción situado en el valle de Rozas 1752. Fte.: Atlas Cartográfico del Reino de Chile. Siglo XVII-XIX. Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, 1981, lámina 43. Sevilla. Archivo General de Indias MP, Perú y Chile, 35. www.mcu.es.



Fig. 2.- Plano de Repartimiento de Solares en Concepción de 1765. Fte.: Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 33.

mingo Ortiz de Rozas, como límite norte del trazado de la cuadrícula de 9 x 11 manzanas que dio origen a la nueva ciudad (fig. 1).³

Si se revisan algunos planos históricos y sus correspondientes interpretaciones, se puede observar que el Plano de Repartimiento de Solares de 1765 (fig. 2), ordenado por el Gobernador Antonio Guill i Gonzaga, para trasladar a familias sin terreno, la trama crece en 20 manzanas lineales en “L”, paralelas a las calles hoy llamadas Prat y Los Carrera, con lo que esta última queda configurada por 12 manzanas por lado, cambiando su condición de borde a calle. Asimismo, el plano de 1877 (fig. 3) y el de 1892 (fig. 4) la vía se muestra con una importancia relevante a nivel urbano (Ver en Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 33 y 34.).



Fig. 3.- Plano de Concepción, 1877. Fte.: Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 34.

³ Ver Atlas Cartográfico del Reino de Chile. Siglo XVII-XIX. Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, 1981, lámina 43.



Fig. 4.- Plano de Concepción, 1892. Fte.: Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 39.

Más adelante, un plano de 1920 la ratifica como una de las calles más largas de la ciudad en el sentido oriente-poniente. En el oeste se prolongaba hasta el río Bío-Bío y por el este conectaba los sectores de Ignacio Collao, el Matadero y las inmediaciones del río Andalién (fig. 5)⁴.

Ocurrido el terremoto de 1939, la ciudad tuvo la oportunidad de reorganizar y/o ratificar su trama. Por lo mismo, el Plano Regulador de Concepción, redactado por el arquitecto Luis Muñoz Maluschka encargado por la Corporación de Reconstrucción y Auxilio y sancionado por su ordenanza en 1948, establecía para esta vía un ancho de 35 mts., el mayor de las calles tradicionales de la ciudad.⁵ Además, y en reconocimiento de su jerarquía, en el encuentro con la calle Serrano organizaba una plaza circular desde la que se desprendían al poniente un tridente de tres calles que alcanzaban la avenida Prat. La avenida Carrera quedaba determinada en sus usos como “Comercial Segunda Clase”⁶ y “Vivienda Segunda Clase Continua” (fig. 6) (Ver en Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 36). Para este caso y como se



Fig. 5.- Plano de Concepción, 1920. Fte.: Álbum de la zona austral de Chile : 1920 / Editor Juvenal Valenzuela O. Santiago : Juvenal Valenzuela O., 1920 (Santiago : Universitaria), p. 10. www.memoriachilena.cl/pdf.

verá, este ensanche permitió la instalación de los primeros grandes conjuntos residenciales en sus costados norte y sur.

Un dato relevante que refleja la importancia residencial del sector se puede advertir en que la calle Los Carrera considerada para el Censo General de Población y Vivienda 1952 en los distritos centrales 19° Carreras (2.049 hab, 407 viv.), 20° Castellón (2.016 hab, 380 viv.), 21° Orompello (2.429 hab, 531 viv.), 22° Paicaví (2.673 hab 561 viv), refleja contener una cantidad intermedia de habitantes y viviendas, si se considera que como el mayor el 28° Plaza Condell (5.103 personas, 923 viv.) y como el menor n° 10 Lientur (401 personas, 79 viv.).⁷

Para entonces, la importancia de la avenida Los Carrera, transformada en corredor de conexión interurbana con el resto de las ciudades del sistema metropolitano de Concepción, pasó a ser componente estructural de los planes de desarrollo urbano de mediados del siglo XX.

Los Planes Reguladores Intercomunales redactados a partir de 1953 para las principales ciudades del país, entre las que se encontraba Santiago, Valparaíso y Concepción, entendían la ciudad bajo enfoques racionalistas apegados a las ordenaciones ideales de los CIAM. Bajo esta perspectiva, veían la ciudad y el territorio como factores dúctiles susceptibles de organizar a través de su funcionalidad y control espacial bajo políticas de gestión pública; en ese marco, es factible de comprender que entre sus principales objetivos estaba la “definición de una red básica de vialidad” (Fadda y Ducci, 1993: 83). Precisamente, las consideraciones a los

⁴ Ver Álbum de la zona austral de Chile: 1920 / Editor Juvenal Valenzuela O. Santiago: Juvenal Valenzuela O., 1920 (Santiago: Universitaria) p. 10.

⁵ Corporación de Reconstrucción y Auxilio. Departamento Técnico de Urbanismo. *Ordenanza Local de Reconstrucciones y Urbanización de Concepción.*, aprobada por en nombre del Consejo de la Corporación de la Reconstrucción por Cayo Pandolfi, Federico Oehrens y Camilo Olavaria, Santiago de Chile, 1948, s/p.

⁶ Todos los usos permitidos en la Zona de Comercio de 1ª clase. Además: Artesanías en general; establecimientos de talleres; garajes, incluyendo los de reparación y lavados de automóviles, almacenes y bodegas anexas, siempre que sean ubicadas de acuerdo con su capacidad de depósitos a no más de 60 metros de distancia de los centros de vivienda más próximos. En general todo comercio que requiera por su categoría patente de 2ª y 3ª clase. Ver. Corporación de Reconstrucción y Auxilio. Departamento Técnico de Urbanismo. *Ordenanza Local... Op. Cit.*, s/p.

⁷ Servicio Nacional de Estadísticas. República de Chile. Provincia de Concepción, Comuna Subdelegación Concepción, en *Provincia de Concepción 15. XII Censo General de Población y I de Vivienda, Levantado el 24 de Abril de 1952*. Impreso en el Servicio Nacional de Estadísticas, s/p. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1952.pdf

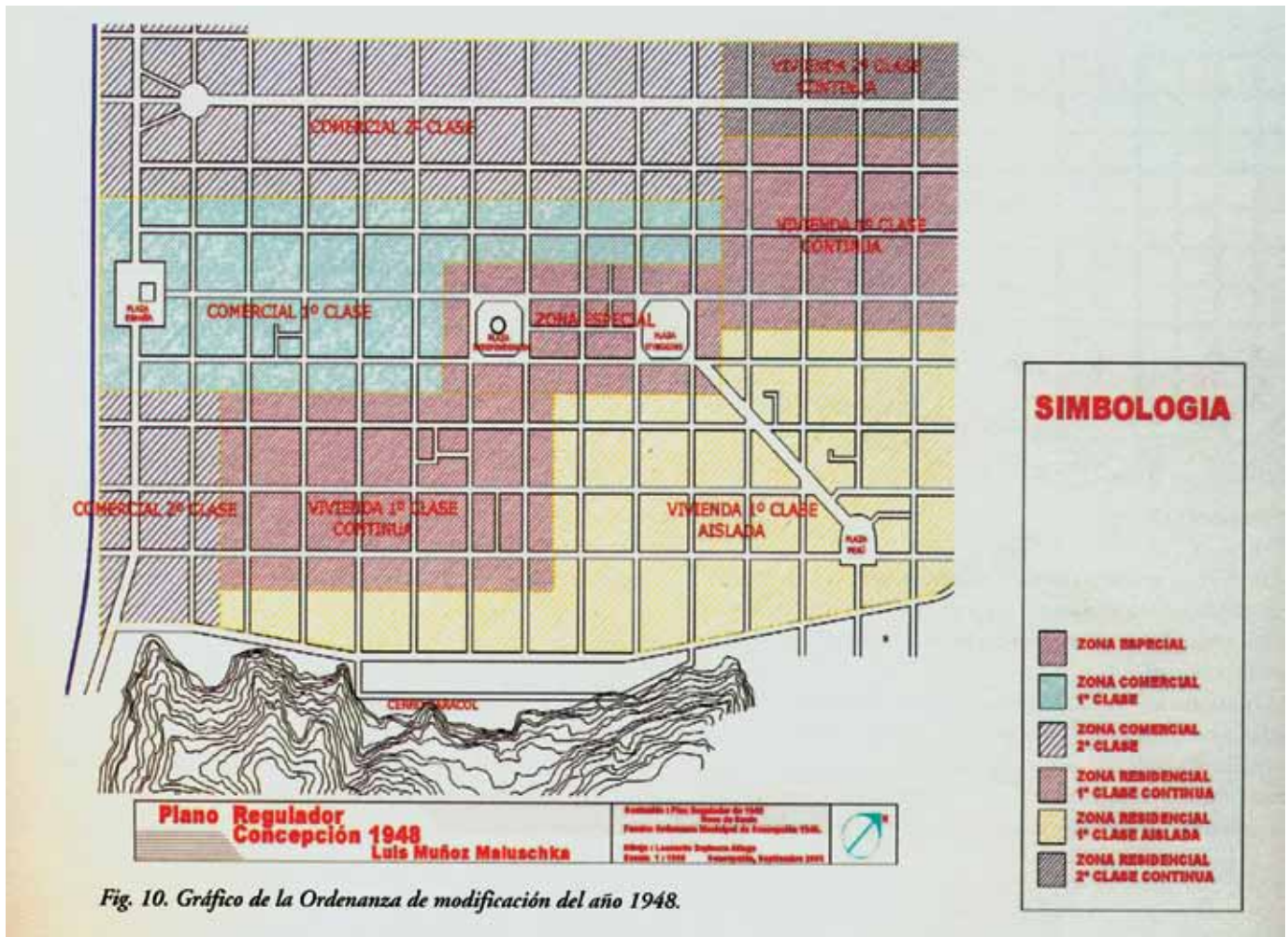


Fig. 10. Gráfico de la Ordenanza de modificación del año 1948.

Fig. 6.- Muñoz Maluschka, Luis y Corporación de Reconstrucción y Auxilio. Plano Regulador de Concepción, 1948 (C. Pandolfi, F. Oehrens y C. Olavarría). (Interpretación.). Fte.: Pérez, L. y Espinoza, L. 2006 (13): 36.

corredores urbanos en la ciudad de Concepción se pueden detectar en el Plan Regulador Intercomunal de Concepción, PRIC, redactado por el arquitecto César Burotto a partir de 1959 con la creación de la Oficina del Plan Intercomunal⁸. En ese marco, la calle Los Carrera podía servir como articulación precisa de los ejes estructurales del área metropolitana de Concepción, permitiendo un hilvanado en el sentido oriente y poniente entre la ciudad y otras localidades.

Por otra parte, la Ley General de Construcción y Urbanización de 1953, que promovía la planificación intercomunal también, especificó la necesidad de establecer planos reguladores que ordenaran el crecimiento de las ciudades.

⁸ El plan, que comprendía una cadena litoral de 11 centros urbanos agrupados por su interrelación cotidiana, distancias relativas y condiciones socio-económicas en 3 secciones. El Centro Metropolitano (Concepción, Talcahuano, Chiguayante, Hualqui, Penco, Lirquén y San Pedro) que tenían un carácter fundado en los servicios e industrias de importancia nacional. Ver BUROTTO, César, 1968. "Planeamiento urbano en la intercomuna de Concepción", *AUCA*, N° 13, dic., Santiago de Chile, p. 70.

En este sentido los ratificó como un instrumento obligatorio para toda ciudad de más de 7.000 habitantes.

Los planes reguladores comunales estaban en el escalón inferior a los planes intercomunales. Su estrategia y su alcance estaban destinados a determinar el papel de la ciudad y a ordenar racional y sistemáticamente su estructura urbana y sus relaciones internas. En ese marco, debían establecer sus valores y posibilidades de desarrollo orgánico y armónico, y coordinar sus factores productivos, de habitación, trabajo y recreación en coordinación con su infraestructura y equipamientos. Por ese motivo, en sus diseños también incorporaron usualmente, algunas áreas de erradicación, de rehabilitación, de conservación, de espacios libres, etc. Para ello incorporaron el uso del suelo como medida fundamental de desarrollo y la implementación de un sistema vial como estructura jerarquizada de su funcionamiento.

El terremoto de 1960 fue nuevamente un evento que detonó la posibilidad de nuevas transformaciones urbanas.

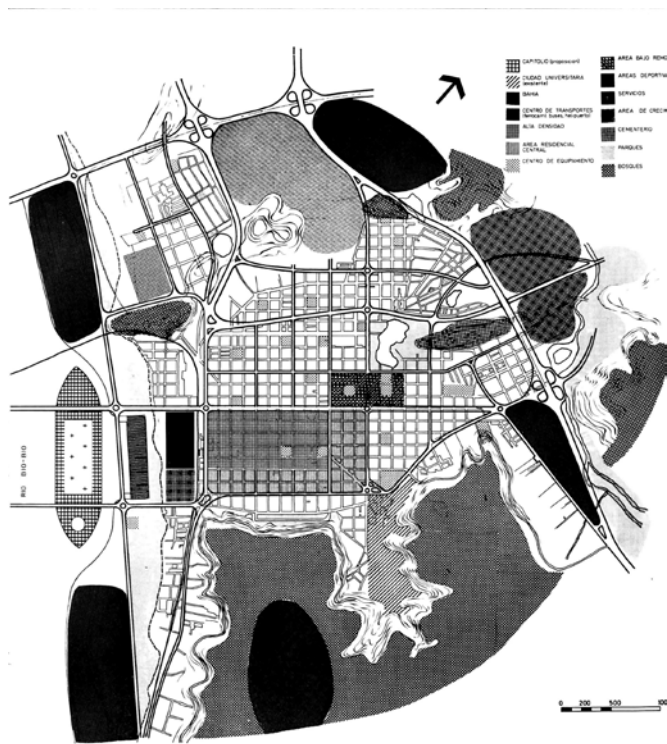


Fig. 7.- Duhart, E. y Goycoolea, R. *Plano Regulador de Concepción, 1960*. Fte.: GOYCOOLEA, R. 1968. “*Plan Regulador. Historia del Urbanismo en Concepción*”, AUCA, n° 13, dic., Santiago de Chile, p. 29.

En este marco, el Plano Regulador Comunal de Concepción redactado en 1962 (fig. 7), y a cargo de Emilio Duhart y Roberto Goycoolea, sustentaba sus ideas en la incorporación del entorno natural, la definición del uso del suelo para la ciudad, la forma arquitectónica bajo un nuevo modelo de placa y torre para su casco central, etc.; también estipulaba el ensanche de varias vías principales entre las que se contaban O’higgins, Chacabuco, Paicaví, Tucapel, Caupolicán, Lincoyán, Arturo Prat y a la avenida Los Carrera, ésta última, mostraba después del sismo mostraba signos visibles de destrucción.

Entre los antecedentes que Duhart y Goycoolea manejaron se menciona a esta vía como “proporción urbana adecuada escala humana” (Goycoolea, 1968: 28). Asimismo, este plan estableció sobre la Avda. Los Carrera, en las esquinas con: Avda. Prat, Lincoyán, Aníbal Pinto, Tucapel y Paicaví una serie de ochavos mayores en cada una de sus cuatro esquinas que abrían plazas para mejorar la accesibilidad al centro de la ciudad.⁹ Posteriormente, en el proyecto definitivo del Plan Regulador el eje era establecido

⁹ Espinosa, Leonardo; Pérez, Leonel. *Planificación Urbana y Espacio Público en Concepción, (1940-2004)*. Editorial Universidad de Concepción, Concepción, pp. 65 y 83.

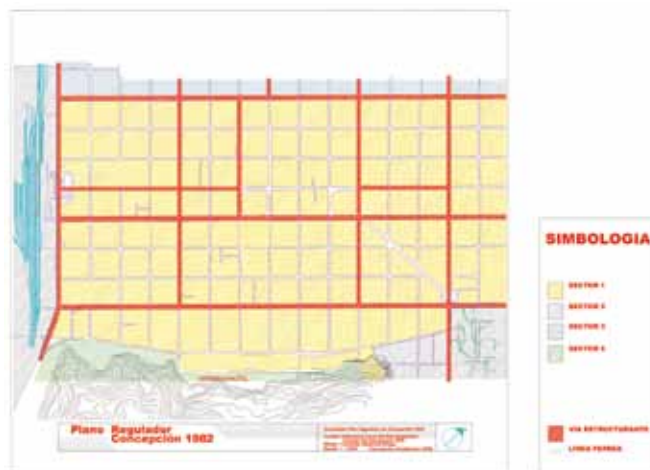


Fig. 8.- *Plan Regulador de 1982*. Fte.: Pérez, L. y Espinosa, L. 2006 (13): 39.

en el plano dentro de una zona que podía aceptar edificios de habitación unifamiliar; edificios de habitación plurifamiliar, entre otros.¹⁰ Asimismo, se estableció como la única vía que cruza la ciudad de oriente a poniente extendiéndose sobre el río Bío-Bío, primero sobre una isla artificial que el plan llamaba “Capitolio”, destinada a agrupar el centro cívico, y luego sobre las aguas hasta llegar a San Pedro de la Paz. La calle, bajo esta ordenanza consiguió ensanchar gran parte de su longitud, aunque un tramo al oriente, entre las calles Janequeo y la Plaza Acevedo debió esperar por unos años.

Finalmente, el plan de 1982 (fig. 8), supeditado por una perspectiva económica, ratificó para el eje Carrera un ancho de 30 metros entre líneas de edificación, y aunque admitió nuevos usos y alturas, las expropiaciones fueron lentas. A fines de la década se mejoraron accesos a la ciudad (Ruta 154 y General Bonilla) que requerían su amplitud. El impulso del proyecto de Recuperación de la Ribera norte del Bío-Bío y la inauguración del puente Llacolén, de 2.157 mts. materializó definitivamente el ensanche y la prolongación definitiva de la calle Los Carrera sobre el río Bío-Bío

¹⁰ “Art. 8. Zona d) (San Martín, Víctor Lamas, Paicaví y A. Prat; y el área de Los Carrera San Martín, Tucapel y Paicaví. Edificios de habitación unifamiliar; edificios de habitación plurifamiliar, edificios de habitación y oficinas para profesionales y garajes anexos, excluyéndose los de reparación y compra y venta de vehículos, edificios destinados al culto, enseñanza o actividades culturales o sociales. Podrán construirse edificios destinados al comercio minorista de abastecimiento diario con una altura mínima de 3 m. y máxima de 4.5 m.” Ver Emilio Duhart, Arquitecto Urbanista y Roberto Goycoolea, Arquitecto Asociado. Ciudad de Concepción, - Sector Central. Ordenanza Local de Construcciones y Urbanización. Aprobada en sesión del 21 de diciembre de 1961 y aprobada por la Junta de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas el 15 de enero de 1962. Documento inédito, p. 9.

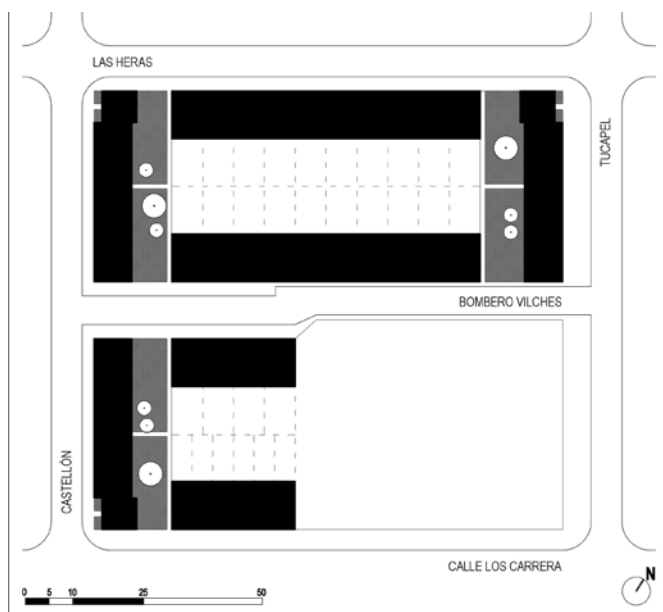


Fig. 9.- Caja de la Habitación Popular. Conjunto Los Carrera, Tucapel, Heras y Castellón, (1945). Dibujo. Francisca Valencia. Arch. P. Fuentes.

en febrero de 2000¹¹. Por el oriente, tras los años que duró el ensanche de la calle, logró conectarse a través de la Plaza Acevedo con el sector de Collao y por medio de la Avenida Irrazaval con la rotonda de General Bonilla, prolongando su extensión, a las localidades costeras de Penco y Tomé.

III. Aproximaciones a la ciudad funcional. Grandes Conjuntos.

La importancia espacial de la avenida Los Carrera quedó determinada después de 1939 con la instalación de una variada gama de conjuntos habitacionales. Para el caso es factible afirmar que es a partir de este momento cuando la calle Los Carrera comenzó su transformación en avenida, motivo por el que varios conjuntos habitacionales se emplazaron en este eje colaborando con la jerarquía espacial requerida aunque sin éxito en la configuración armónica de esta vía. Este tipo de agrupaciones ratifica la estructura de damero después del terremoto de 1939. Aunque racionaliza los terrenos, es una transformación moderada respecto a las premisas del urbanismo moderno.

En general se trató de composiciones que privilegiaron la densidad habitacional, cuestión desarrollada preferente-

mente a través de la construcción de bloques en altura entre cuyos espacios se dejaban amplias áreas verdes que admitían con un sentido higienista, propia del ideario moderno, el soleamiento, la ventilación, y la iluminación. Asimismo, algunos conjuntos incentivaron la conformación de unidades vecinales que contenían equipamientos de abastecimiento doméstico, privilegiando la vida del peatón y marginando a los bordes el tráfico automovilístico, en correspondencia con el ideario de la ciudad funcional CIAM.

Estos conjuntos fueron creados a partir de políticas habitacionales estatales que perseguían, por una parte, la remodelación de amplias áreas deterioradas que estaban en el límite del casco central de Concepción, y por otra, de allegar, a través de soluciones contemporáneas la democratización del bienestar sobre clases medias y populares.

A mediados de los años 40 la Caja de la Habitación Popular construyó uno de sus primeros conjuntos en Concepción. Este es el caso de la población que ocupa $\frac{3}{4}$ de la manzana comprendida entre las calles Los Carrera, Tucapel, Heras y Castellón, (1945) (fig. 9). Se trata, del único conjunto en esta arteria que hace un esfuerzo por mantener la estructura pre-existente, un ejercicio propio de la transición de un urbanismo tradicional a uno moderno. Este agrupamiento ocupa la manzana en dos partes divididas por un pasaje oriente-poniente. Aparecen bloques de tres niveles en los costados oriente, poniente y sur, sus fachadas interiores muestran balcones corredores que dan vida al interior y sirven de accesos a las viviendas; el resto son casas continuas de una planta.

Siguiendo este tipo de intervención en las manzanas tradicionales y en la transformación de la avenida Los Carrera, el conjunto en la esquina con Pelantaro (fig. 10), avanza sobre la apropiación de la urbanística moderna al disponer 6 bloques aislados y simétricos sobre un poco más de $\frac{1}{4}$ de manzana. Son cuerpos paralelos de 4 niveles, orientados de norte a sur; dos de ellos más largos en los costados y en el centro dos menores albergan un patio central.

Más al poniente, la Remodelación Concepción (1965), más conocida como Remodelación Paicaví, fue gestionada por la Corporación de Vivienda, CORVI, a través de un concurso nacional ganado por el Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU, formado por S. González, P. Iribarne, G. Mardones, J. Mardones, J. Poblete. Constituye uno de los ejemplos de remodelación urbana mejor lograda. Originalmente se trataba del proyecto de renovación de 18 manzanas próximas al centro de la ciudad comprendidas entre las calles Bulnes, Galvarino, Los Carrera y Tucapel (fig. 11). Se trataba de un intento mayúsculo que aspiraba a la construcción homogénea de la ciudad y específicamente a la imagen del eje Los Carrera, basada en el modelo de la ciudad funcional. Era una operación que exigía la conforma-

¹¹ Desde 1997 al 2005 se remodeló la avenida en tres etapas: primera etapa: Avenida Arturo Prat hasta Calle Janequeo, con poliducto subterráneo de servicios. Segunda Etapa: Calle Janequeo hasta Plaza Acevedo, con postación de algunos servicios (cables aéreos). Tercera Etapa: Nuevo enlace con Paicaví, realizado por el proyecto Biovías. [http://es.wikipedia.org/wiki/Avenida_Los_Carrera_\(Concepci%C3%B3n\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Avenida_Los_Carrera_(Concepci%C3%B3n))

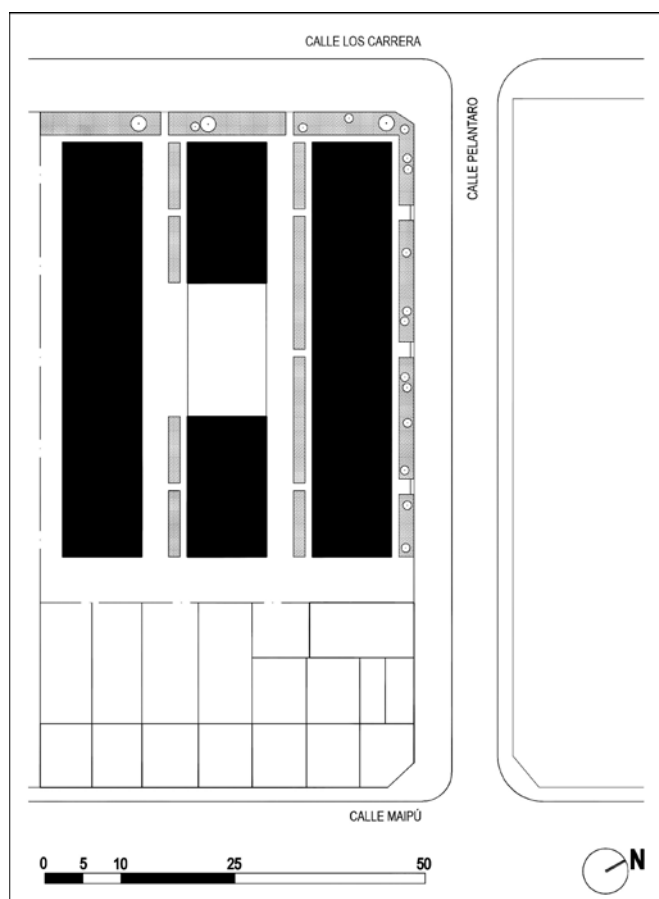


Fig. 10.- Conjunto avenida Los Carrera esquina con Pelantaro. Dibujo. Francisca Valencia. Arch. P. Fuentes.

ción de un conjunto a macroescala que, variando la posición y composición de las unidades organizaba la totalidad en función de una imagen ideal. El proyecto que tenía como condición la expropiación de la totalidad de las 18 manzanas, a la postre no fructificó del todo.

Su primera etapa consideró la intervención sobre 9 manzanas que habían sido ya habían sido expropiadas. El conjunto, ahora más reducido, fue concebido como dos supermanzanas divididas por la Avda. Paicaví, pero unidas por un puente peatonal sobre esta arteria. La del lado oriente, que fue la única que se construyó en ese momento, estaba compuesta de tres manzanas tradicionales y la del lado poniente de seis (fig. 12). Se trataba de una composición urbana apegada a los fundamentos de la *Carta de Atenas*. En este sentido dejaba en sus bordes las circulaciones vehiculares y en su interior las peatonales. Asimismo, dispersaba los cuerpos sobre amplias áreas verdes. No obstante, el trazado general mantenía una suerte de trama virtual, eco de las manzanas tradicionales pre-existentes, que a la postre sirvió para organizar sub-vecindarios menores.

En principio, el proyecto consideraba una zona comunitaria en el centro del conjunto que incorporaba un área cívica (plaza, escuela, supermercado, locales comerciales, teatro, biblioteca, administraciones, etc.) y el puente de conexión entre ambas supermanzanas. Este sector estaría significado por una torre de 16 plantas de altura.

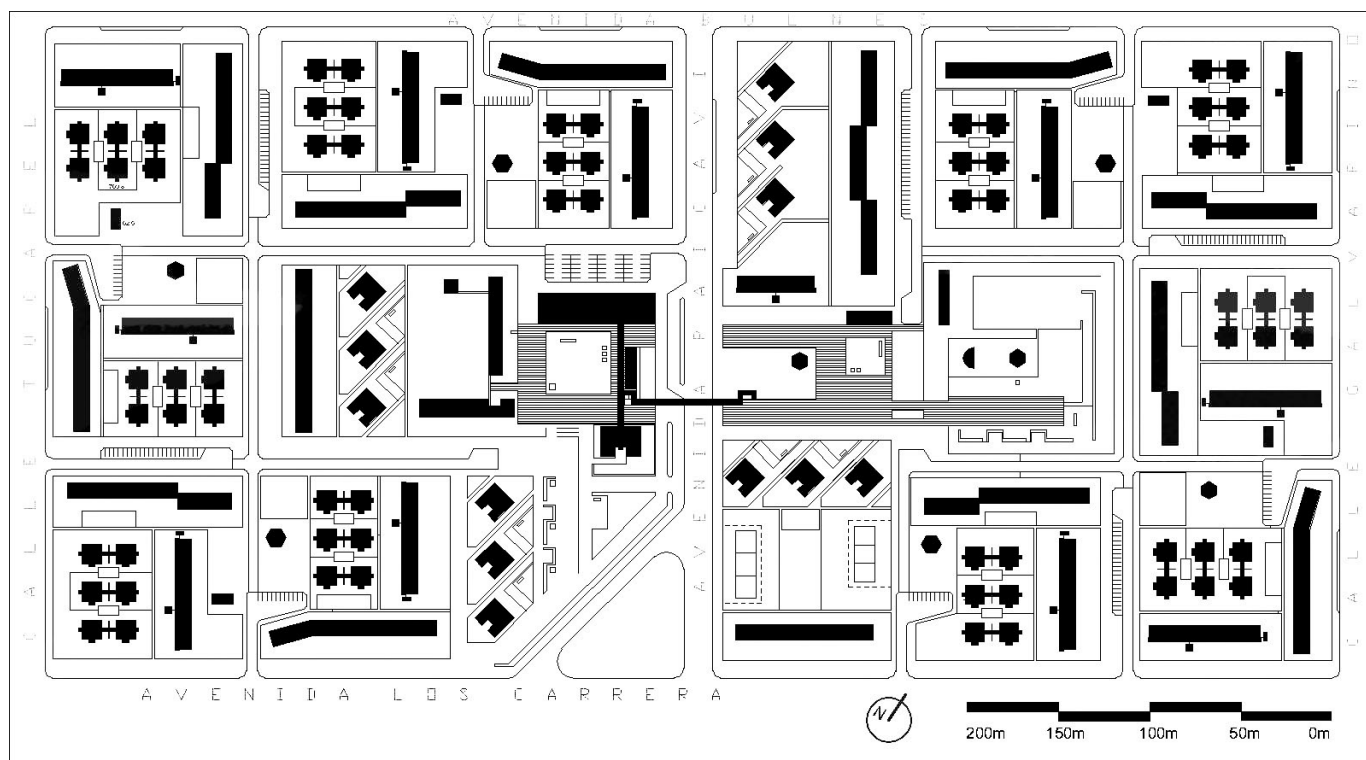


Fig. 11.- TAU: J. Mardones, G. Mardones, J. Poblete, S. González, P. Iribarne. Seccional 18 manzanas Remodelación Concepción (Paicaví) (1965). Fte.: Imagen según AUCA, nº 15, p. 70-71. Arch. Pablo Miranda y José De La Rosa.

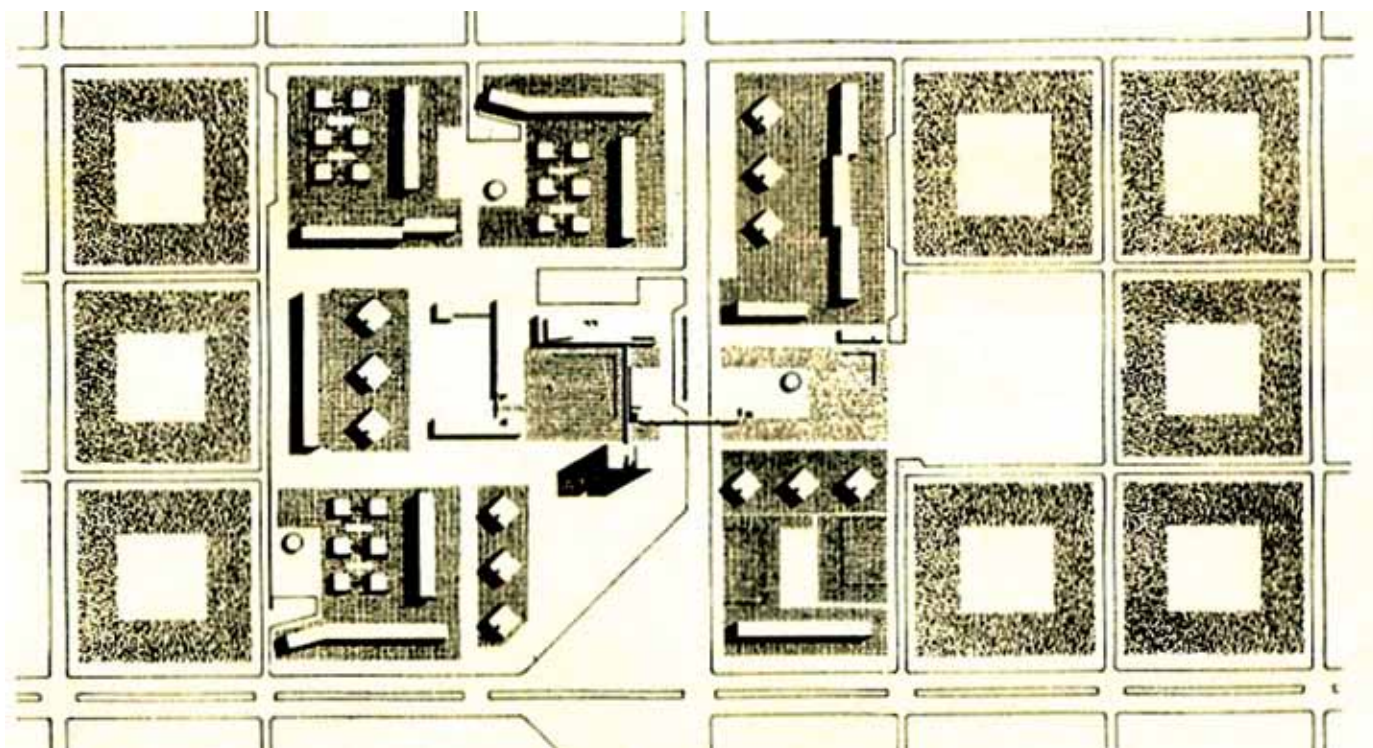


Fig. 12.- TAU: J. Mardones, G. Mardones, J. Poblete, S. González, P. Iribarne. Seccional 9 manzanas Remodelación Concepción (Paicavi) (1965). Fte.: AUCA n° 15, p. 68.

La zona residencial contemplaba vecindarios para unas 210 viviendas cada uno (1.200 habitantes) dotados de servicios menores (locales comerciales, juegos infantiles, estacionamientos). El sistema vial principal rodearía la unidad estableciendo penetraciones para abastecimiento comercial, servicios y estacionamientos. Su organización se oponía a la trama tradicional, liberando el centro de la manzana e incorporándolo como área transitable.¹² En cuanto a los edificios, el proyecto original disponía cuatro tipos de volúmenes (2, 4, 5 y 16 niveles) organizados bajo nuevas concepciones espaciales.

A la postre, como se ha dicho, sólo se construyó la supermanzana oriente confinada entre las calles Bulnes, Janequeo, Paicavi y Los Carrera (fig. 13) aunque se mantuvieron las características urbanas originales. En cuanto a los edificios los hubo de cuatro tipos: dos longitudinales y dos de planta cuadrada. Todos cuentan con una acentuada separación espacial entre ellos ocupada por áreas verdes, desconocen la continuidad de las fachadas y manifiestan, como conjunto, una magnitud que sobrepasa a la tradicional.

En el extremo oriente, la Remodelación Costanera (1975) (fig. X), ubicada al borde del río Bío-Bío, entre la calle Desiderio Sanhueza y Miguel Zañartu (prolongación de Los Carrera), la CORMU instaló dos bloques de la versión 871

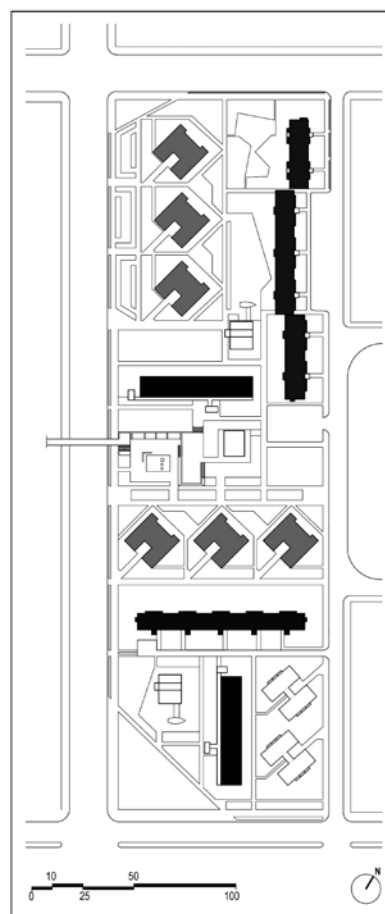


Fig. 13.- TAU: J. Mardones, G. Mardones, J. Poblete, S. González, P. Iribarne. Seccional 3 manzanas Remodelación Concepción (Paicavi) (1965). Arch. Pablo Miranda y José De la Rosa.

■ Edificio P1
 ■ Edificio P2 (A) y (B)
 ■ Edificio C1
 ■ Edificio C2

¹² Redacción, 1969. "Remodelación Concepción", AUCA, n° 15, ago, p. 68.



Fig. 14.- CORMU, Eduardo Ortiz. Remodelación Costanera (1975). Arch. Brogan Ulloa y Ronald Uribe.

de Edo. Ortiz y Ramón Jofré, uno de los cuales se quiebra en 45° para producir con su vecino un espacio más interior.

Siguiendo con la regeneración de partes de la ciudad y específicamente con la consolidación del seccional de 9 manzanas de la Remodelación Concepción, la Remodelación Eleuterio Ramírez (1977) (fig. 15) prosiguió con la modalidad establecida en su vecina Remodelación Paicaví. En este caso, aunque no se siguió con el plan establecido originalmente por TAU para el sector, la gestión de tres manzanas paralelas a la Remodelación Paicaví comprendidas entre las calles Ongolmo, Bulnes, Paicaví y Los Carrera insistió sobre la unificación de estas manzanas en una sola unidad. En este caso se ubicaron tres tipos de edificios diseñados por distintas entidades y para distintos usuarios. Estos bloques, alternados, consiguieron recuperar virtualmente los bordes urbanos, y dejaron grandes áreas de jardín y patios interiores públicos, controlados y resguardados que estimulaban la vida recreativa y comunitaria. En este caso, las tipologías usadas fueron el bloque 172 y el 871, de cuatro plantas, diseñado por Eduardo Ortiz para la Corporación de Mejoramiento Urbano, CORMU. También se incluyó otro tipo edificatorio, el bloque 272, diseñado por Werner Stehr para el SERVIU. Su ubicación se dio preferentemente en el centro de la macromanzana. Finalmente, en la esquina de calle Carrera y Ongolmo, otro bloque único diseñado por E. Ortiz, completó el conjunto.

Con el correr del tiempo, la idea de completar el plan original tuvo un nuevo intento a través de la construcción de otra parte de la Remodelación Eleuterio Ramírez (1979) (fig. 16) por el arquitecto Luis Eduardo Bresciani y la Empresa Constructora Pirámide. Se trataba de la intervención sobre gran parte de la manzana comprendida entre las calles Orompello, Bulnes, Ongolmo y Rosas. Para este caso, una parcela central en la calle Rosas de 21, 1 x 55 mts. nunca fue

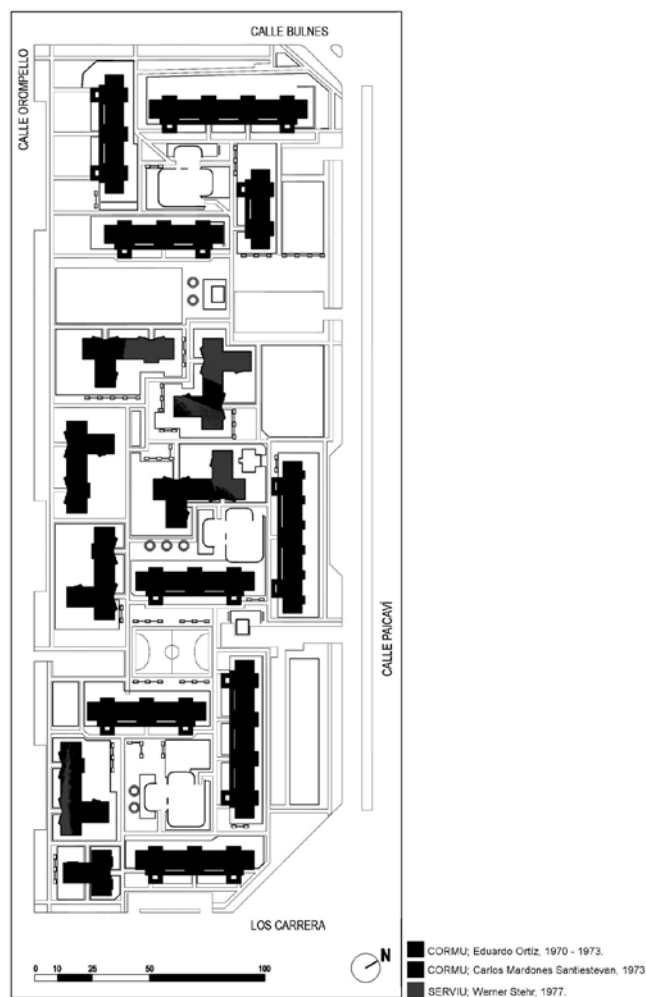


Fig. 15.- CORMU, Eduardo Ortiz. SERVIU, Werner Stehr. Remodelación Eleuterio Ramírez (1971-77). Dibujo Brogan Ulloa y Ronald Uribe. Arch.: P. Fuentes.

expropiada y terminó por interrumpir justo en el corazón la integración total del conjunto. De este modo, en los bordes restantes se instalaron 11 bloques habitacionales compuestos por departamentos duplex distribuidos 9 bloques de 4 niveles y 2 de 5, éstos últimos flanqueaban la calle Bulnes e incorporan en su primer nivel locales comerciales. Se trata de un emplazamiento simétrico de 4 bloques por el resto de los lados y uno central, donde la mayoría se disponen articulados muy próximos en sus extremos. En conjunto intentaban privilegiar el espacio interior de la manzana, a pesar del obstáculo que supone el lote no incorporado, y que admiten antejardines importantes. Si bien la arquitectura privilegia la repetición de un módulo estructural que agota las posibilidades plásticas, en esta ocasión hay una decisión especial sobre las circulaciones: se trata de la ubicación de núcleos de escalas exteriores que hacen de puntos articuladores de 2 pasillos abiertos a un costado de cada bloque, que permiten el acceso a cada duplex. Es decir, estos espacios

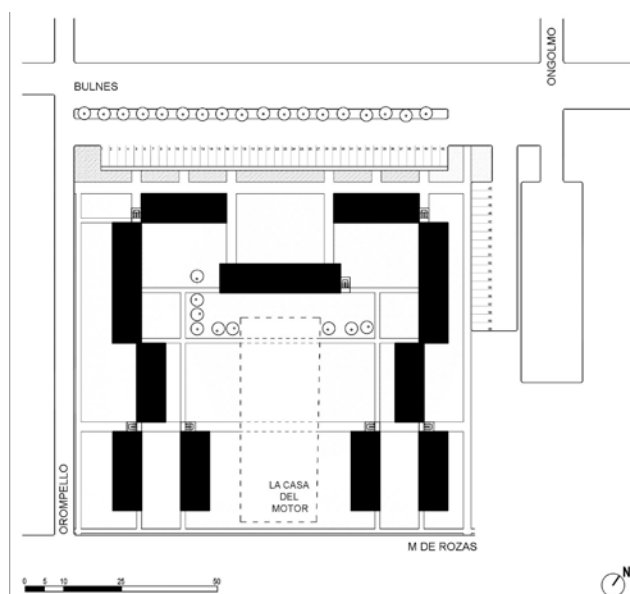


Fig. 16.- Constructora Pirámide. Luis Eduardo Bresciani. Remodelación Pirámide. Did. Francisca Valencia. Arch.: P. Fuentes.

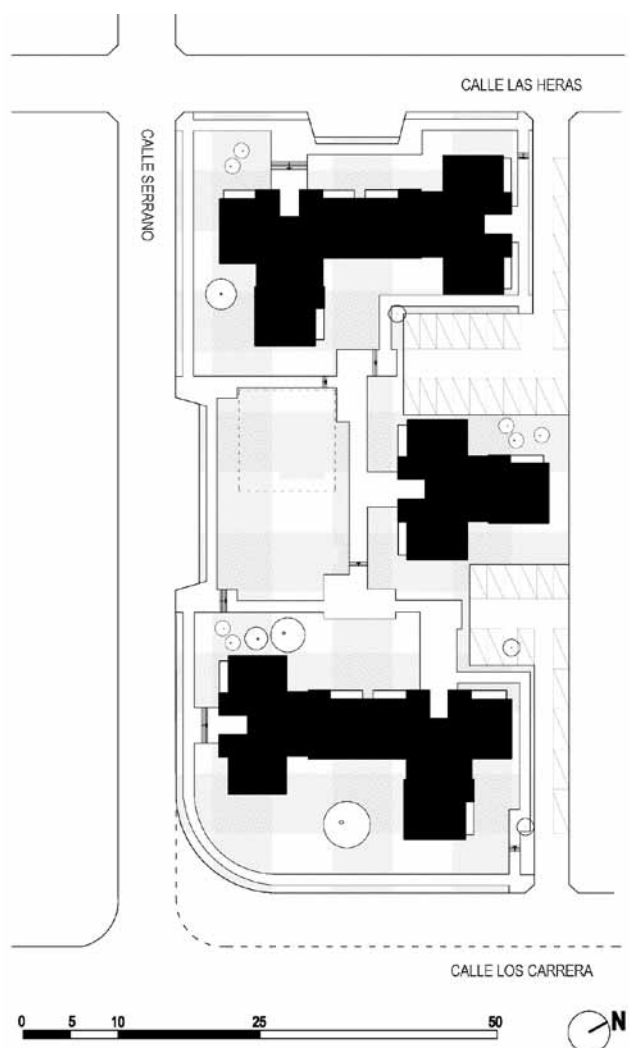


Fig. 17.- SERVIU. Johann Schweitzer, Werner Stehr y Marcos Araya. Remodelación Ignacio Serrano (1977). Dibujo Francisca Valencia. Arch.: P. Fuentes.

aireados suponen una vereda peatonal, a nivel de tierra o elevada, que estimula el encuentro de los vecinos y admite el recorrido continuo por hasta 4 bloques en la horizontal y en la vertical.¹³ Cabe decir, que por configurar una manzana aislada, esta parte del conjunto Eleuterio Ramírez posee cierto aislamiento no sólo formal, sino también en las interacciones sociales.

Más al poniente, en la Avda. Los Carrera esquina con calle Serrano se construyó la Ese mismo año, la construcción de la Remodelación Ignacio Serrano (1977) (fig. 17) cuyo seccional fue diseñado por Johann Schweitzer y los edificios por Werner Stehr y Marcos Araya ensayaba una nueva intervención. Se trata de la ocupación de media manzana por tres bloques compuestos, una versión mejorada del bloque 272, en torno a un patio central que se abre a calle Serrano. Son edificios de 5 plantas que incorporan de forma particular una forma de mansarda en la planta superior. Para el caso, sin considerar equipamiento social, se han establecido áreas recreativas comunes.

Con el tiempo, la avenida Los Carrera pudo extenderse hacia el oriente, específicamente hacia la salida oriente de Concepción, con la prolongación de la Avda. Irarrázaval. En continuación con el proceso de transformación urbana, se insistió con la idea de asentar grandes conjuntos habitacionales que configuraran esta vía. Ese es el caso en la manzana aledaña al oriente del Hospital del Trabajador, conformada por la Avda. Irarrázaval, las calles Baquedano, L. Arenas y Diego de Oro se distinguen tres conjuntos habitacionales, separados por el pasaje Perelló Puig, del que se verán dos casos.

El primero de ellos es el conjunto del Servicio de Vivienda y Urbanismo, SERVIU, (1976) que se instaló en la manzana comprendida entre dicha avenida y las calles Baquedano, Lorenzo Arenas y el pasaje Perelló Puig (1976) (fig. 18). Se trata de una unidad proyectada para el SERVIU por Víctor Lobos Lápera de cinco bloques paralelos y aislados orientados de norte a sur. Los bloques de 4 niveles, compuestos por departamentos duplex, se alternaron reconociendo virtualmente los bordes del terreno, cuestión a la que en proyecto se sumaba equipamiento social y de comercio, formaron entre todos patios interiores que fomentaban la vida comunitaria.

En el costado oriente el segundo conjunto, proyectado por Mario Gómez para la Caja de Previsión de la Defensa Nacional, CAPREDENA (fig. 19), está compuesto por bloques de 5 pisos, cercanos en sus vértices, que fueron emplazados en dirección norponiente-suroriente. Finalmente, dos bloques aislados en dirección norte –sur terminan por

¹³ Este sistema sólo tiene comparación en la región con los edificios Chillón de Coronel (1943), obra del arquitecto Ramón Acuña para la Carbonifera Schwager.

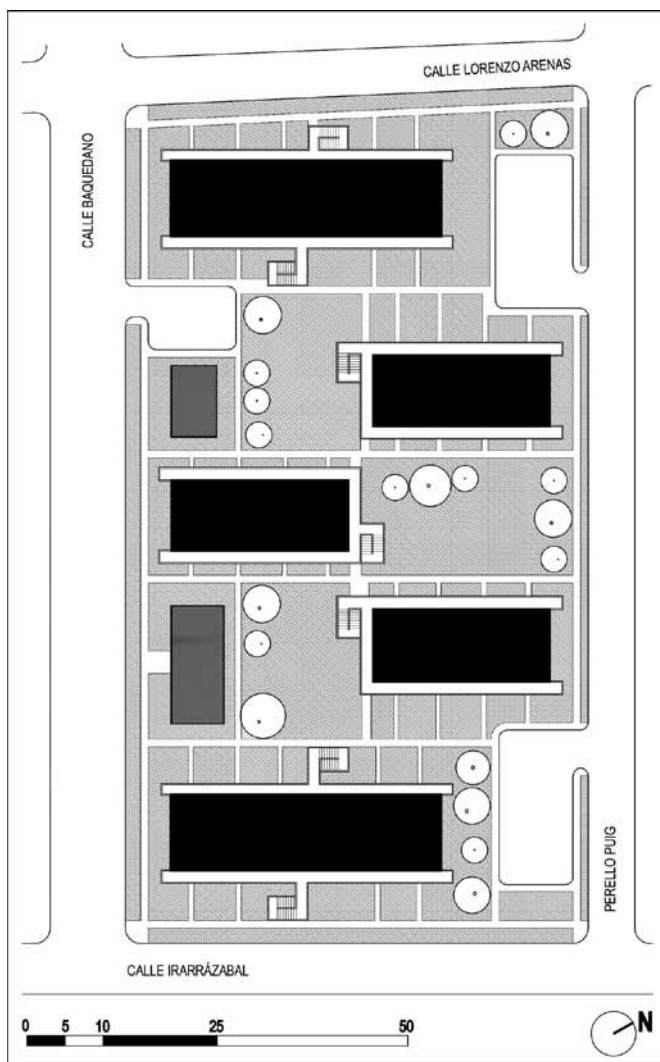


Fig. 18.- SERVIU, Víctor Lobos Lápera. Conjunto entre las calles Baquedano, Lorenzo Arenas y el pasaje Perelló Puig (1976). Dibujo Francisca Valencia. Arch.: P. Fuentes.

conformar la manzana. En conjunto ocupan la manzana de manera que las áreas verdes exteriores articulan la totalidad.

A la postre, a principios de los años setenta, la CORMU emprendió la construcción de la Remodelación René Schneider (fig. 20), en las inmediaciones del regimiento Chacabuco. Se trataba de una nueva implantación del block 871 diseñado por Edo. Ortíz. El terreno está emplazado entre las avenidas general Novoa y Av. Collao, prolongación natural de la Av. Los Carrera hacia el sureste de la ciudad en dirección Nonguén. En esta oportunidad, el proyecto original consideraba, junto a viviendas de un nivel existentes, la instalación de 7 bloques en zig-zag, aislados y en diagonal sobre el solar. La intención consistía en formar patios con cierto control que rodearan los edificios. A la postre, las decisiones del gobierno militar limitaron la intervención y sólo se construyeron 4 bloques completos y un quinto quedó en un solo nivel, que hoy permanece completamente desvirtuado.

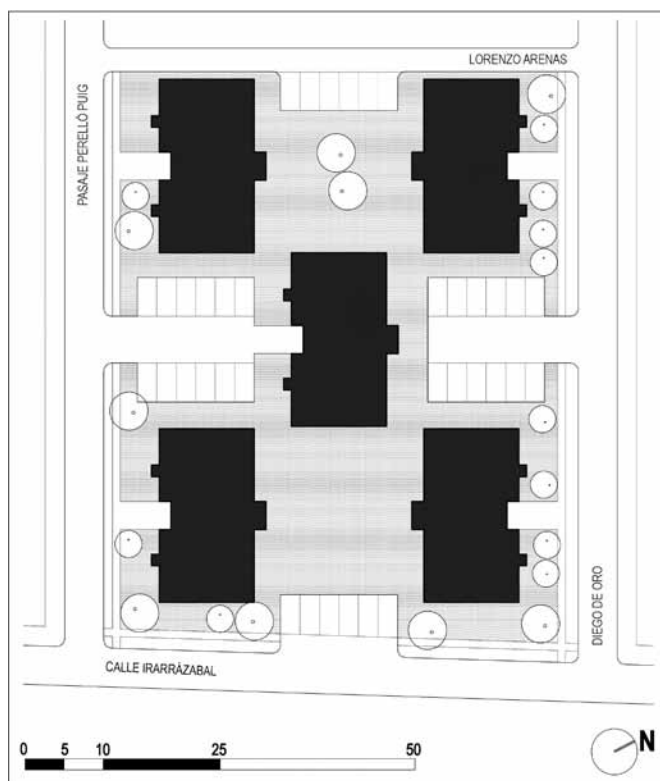


Fig. 19.- Caja de Previsión de la Defensa Nacional, Mario Gómez. Conjunto CAPREDENA. Dibujo Francisca Valencia. Arch.: P. Fuentes.

IV. Consideraciones finales

A la postre, se puede señalar que el Eje avenida Los Carrera, es la única arteria de la ciudad que mantuvo en el tiempo una aspiración compartida y común en el tiempo sobre la conformación de una imagen de la ciudad funcional al amparo formal e ideológico del urbanismo moderno.

Si bien, la imagen no se materializó en la totalidad del eje, cada uno de los conjuntos habitacionales se identifica como un eslabón de una cadena cuya continuidad fue suspendida por la incapacidad de las instituciones gestoras, entre ellas el Estado, de decidir y consolidar la secuencia total y en su conjunto.

Estas unidades lograron renovar ese sector de la ciudad imprimiendo una imagen de ciudad moderna no sólo por las formas alcanzadas, sino por su escala en proporción a la avenida, por las áreas verdes que articulan sus cuerpos residenciales y por el uso habitacional que insistió en la ocupación funcional de esta vía.

Con el tiempo, y con la deficitaria ocupación morfológica del resto de la avenida, cada conjunto habitacional moderno sigue manteniendo la imagen ideal sobre el principal eje viario de la ciudad.

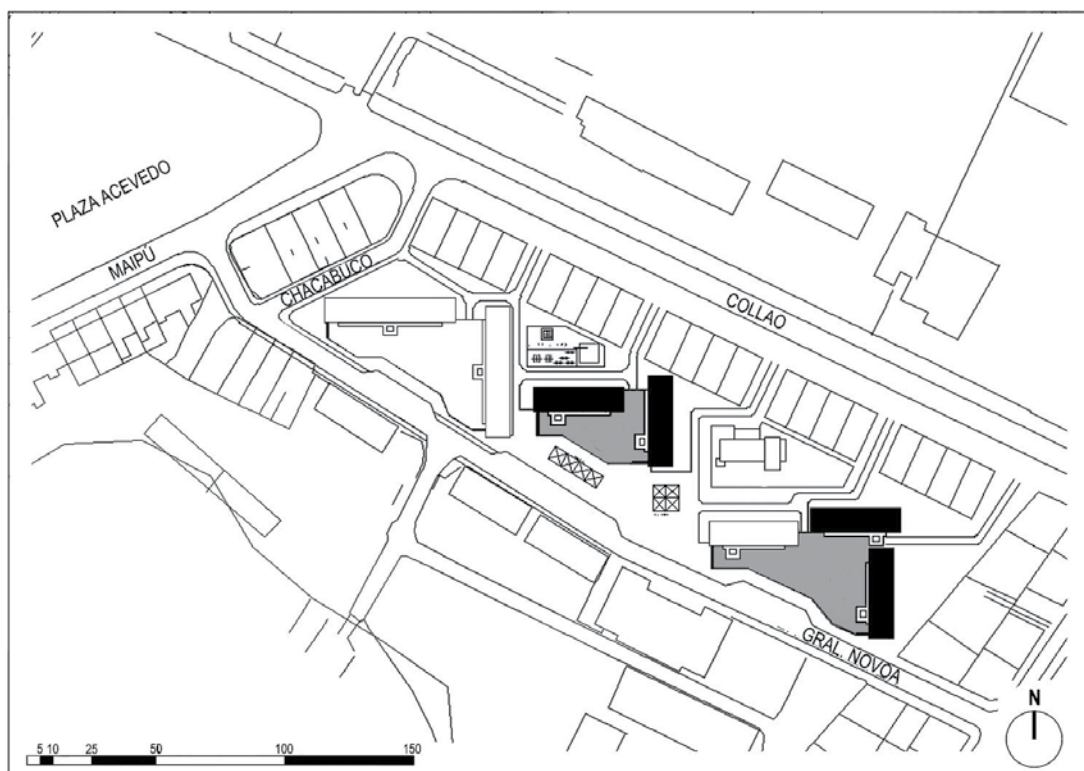


Fig. 20.- CORMU, Eduardo Ortiz. Remodelación René Schneider. Arch. Brogan Ulloa y Ronald Uribe.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Burotto, C. 1968. "Planeamiento urbano en la Intercomuna de Concepción", *AUCA*, n° 13, dic., p. 59-72.
- Corporación de Reconstrucción y Auxilio. Departamento Técnico de Urbanismo. *Ordenanza Local de Reconstrucciones y Urbanización de Concepción.*, aprobada por en nombre del Consejo de la Corporación de la Reconstrucción por Cayo Pandolfi, Federico Oehrens y Camilo Olavaria, Santiago de Chile, 1948.
- Duhart, E. y Goycoolea, R. 1962. Emilio Duhart, Arquitecto Urbanista y Roberto Goycoolea, Arquitecto Asociado Ciudad de Concepción, - Sector Central. Ordenanza Local de Construcciones Y Urbanización. Aprobada en sesión del 21 de diciembre de 1961 y aprobada por la Junta de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas el 15 de enero de 1962. Documento inédito.
- Espinosa, Leonardo; Pérez, Leonel. *Planificación Urbana y Espacio Público en Concepción, (1940-2004)*. Editorial Universidad de Concepción, Concepción.
- Fadda, G. y Ducci, M. 1993. "Políticas de Desarrollo Urbano y Vivienda en Chile. Interrelaciones y Efectos". *Chile: 50 años de Vivienda Social 1943-1993*. Luis Bravo Heitmann y Carlos Martínez Corbella editores, Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura, Valparaíso, 1993, p. 75-111.
- Goycoolea, R. 1968. "Plan Regulador. Historia del Urbanismo en Concepción", *AUCA*, n° 13, 1968, p. 28.
- Miranda, P. y De La Rosa., J. 2011. *Remodelación Paicavi*. Escuela de Arquitectura Universidad del Bío-Bío. Seminario Inédito, 150 p.
- Pérez, L. y Espinoza, L. 2006. "El Espacio Público de Concepción. Su Relación con los planes Reguladores Urbanos (1940-2004)". *Urbano*, a. vol. 9, n° 13, mayo, Universidad del Bío-Bío, Concepción, p. 32-43.
- Redacción. 1969. "Remodelación Concepción", *AUCA* n° 15, ago., Santiago de Chile, p. 66-73.
- Ulloa, B. y Uribe, R. 2011. *Labor de la CORMU en la Intercomuna de Concepción entre los años 1970-1973*. Escuela de Arquitectura Universidad del Bío-Bío. Seminario Inédito, 202 p.

Webgrafía

- [http://es.wikipedia.org/wiki/Avenida_Los_Carrera_\(Concepci%C3%B3n\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Avenida_Los_Carrera_(Concepci%C3%B3n))
- <http://www.memoriachilena.cl>
- http://www.google.cl/imgres?imgurl=http://www.mcu.es/archivos/CE/ExpoVisitVirtual/urbanismo/images/mapas/peq-concep.jpg&imgrefurl=http://www.mcu.es/archivos/CE/ExpoVisitVirtual/urbanismo/seg_nivel/chile.html