



## IDENTIDAD URBANA DE LA COMUNA DE HUALPEN Y ALGUNOS DE SUS PRINCIPALES ELEMENTOS URBANO POBLACIONALES

Alberto Vallette Isla.<sup>1</sup> Carlos Martínez Catalán.<sup>2</sup>

Fecha de recepción: 07/06/08  
Fecha de aceptación: 25/08/08

### IDENTIDAD DE LA COMUNA DE HUALPEN Y ALGUNOS DE SUS PRINCIPALES ELEMENTOS URBANO-POBLACIONALES

#### RESUMEN.

La actual comuna de Hualpén, antes de ser creada en el año 2003, se vislumbraba como un gran barrio de la comuna de Talcahuano y se relacionaba su nombre semánticamente como el sector de Hualpencillo.

El desarrollo urbanístico de Hualpén, que se inicia a mediados del siglo XX con la instalación del Aeródromo de Hualpencillo como uno de los pocos del país, se puede entender como una sumatoria de asentamientos poblacionales que fueron dispuestos en forma aleatoria en el territorio urbano comunal y que aún se encuentra en proceso de consolidación.

En este trabajo, se reconocen algunos de los principales y más reconocibles elementos urbanos que conforman parte de la actual conurbación de la intercomuna Concepción-Talcahuano y que por su extensión y población la convierten en un área neurálgica de una de las principales áreas metropolitanas de Chile.

**Palabras claves:** desarrollo urbano, crecimiento poblacional, conurbación, intercomuna

### IDENTITY OF THE COMMUNE OF HUALPEN AND SOME OF ITS MAIN URBAN-POPULATION ELEMENTS

#### ABSTRACT.

Before being created in 2003, the commune of Hualpén was foreseeing as a large neighbourhood of the commune of Talcahuano, and its name was related semantically to the area of Hualpencillo.

Hualpén's urban development, initiated in the middle of the twentieth century with the creation of Hualpencillo's airport as one of the few of the country, can be understood as a sum of neighbourhood settlements that were randomly arranged in the urban communal territory and that are still undergoing a process of consolidation.

This article reviews some of the most relevant and recognisable urban elements that form part of the current inter-communal conurbation Concepción-Talcahuano, that for its size and population represents one of the focal points of one of the main metropolitan areas of Chile.

**Keywords:** urban development, population growth, conurbation, inter-commune.



Costanera de caleta Lengua. Comuna de Hualpén.

1 Arquitecto. Municipalidad de Hualpén. Correo electrónico: [avallete@hualpenciudad.cl](mailto:avallete@hualpenciudad.cl)

2 Arquitecto. Municipalidad de Hualpén. Correo electrónico: [cmartinez@hualpenciudad.cl](mailto:cmartinez@hualpenciudad.cl)

## Introducción

En antaño, el territorio del actual Hualpén, se singularizaba como un gran barrio perteneciente a Talcahuano. Sin lugar a dudas es la Población Armando Alarcón del Canto, que con sus pobladores, disposición, imagen y formas de sus espacios públicos y las repetidas tipologías constructivas, se relacionaba semánticamente a la imagen del sector de Hualpencillo. Esas mismas condiciones, fueron el escenario propicio para proponer y concretar a Hualpén como una comuna autónoma.

El desarrollo urbanístico de Hualpén se puede entender, como una sumatoria de asentamientos poblacionales, que fueron dispuestos en forma aleatoria en el territorio urbano comunal, que aún se encuentra en proceso de consolidación. Este crecimiento ha sido influido en diferentes momentos por situaciones históricas, políticas y económicas, como el terremoto del año 1960; la instalación de las industrias siderúrgica y petroquímica y en la actualidad, las necesidades habitacionales de expansión de las ciudades de Concepción y Talcahuano.

El desarrollo de Hualpén se inicia a mediados del siglo XX, con la instalación del “Aeródromo Hualpencillo”, uno de los pocos existentes en el país. A éste se suma la construcción del Club Hípico, ambos potencian el reconocimiento del sector. Junto a ellos, en el año 1960, se instalan viviendas de emergencia en respuesta a las necesidades habitacionales causadas por el devastador terremoto de ese mismo año y sucesivamente la concreción de uno de los proyectos habitacionales más ambiciosos dentro del territorio regional: 4000 unidades habitacionales, CORVI (Corporación de la Vivienda); en terrenos que les fueron expropiados a la familia Price; consolidándose con esto, la población Armando Alarcón del Canto.



*En primer plano se distingue la pista del club Hípico de Concepción; más arriba a la derecha, el Cerro Amarillo.*

Este núcleo residencial, por su jerarquía dentro del territorio, tamaño y características, en muchos ámbitos, sigue influyendo hasta la década de los 90 en los siguientes desarrollos urbanos dentro del territorio comunal; pero la potente imagen de ciudad proyectada, con sus reconocidas características, sigue generando hasta la actualidad imágenes y conceptos que se han transformado en propios de Hualpén.

El barrio, pensado para instalar obreros, se desarrolla en base al utópico modelo de ciudad - jardín peatonal, característicos del modernismo; respondiendo en un principio y hasta nuestros días a las necesidades de actividad y participación social de los habitantes; en un barrio en el cual abundan equipamientos sociales, educaciones y culturales, clubes deportivos, iglesias y agrupaciones vecinales. Sin embargo el descontrol sobre estos espacios y la falta de su inclusión en planes de planificación y de intervención urbana, generaron una condición de olvido y desaprovechamiento de muchos y generosos espacios públicos. En la actualidad, la ciudadanía y la nueva administración del territorio, generan una constante recuperación de estos espacios.



*Hualpencillo año 1980*

En Hualpén, es la calle el espacio público de mayor importancia; en general los sectores o barrios se constituyen como “Macro manzanas” confinadas entre las más importantes vías de desplazamiento que enlazan los diferentes barrios y sectores de la comuna. Interiormente existen amplios pasajes (de distribución a las unidades residenciales) de un ancho cercano a los 10 metros; generan distancia no invasiva entre los frentes de viviendas así como proporciones que permiten una buena integración y graduación, entre el espacio público y el privado; en algunos casos, ha sido posible la presencia de arborizaciones, vegetación y apropiación del espacio público por parte de los vecinos, otorgándole identidad y el cada vez más necesario control natural.

Junto a los grandes espacios de circulación, podemos sumar la homogénea presencia de equipamientos, y comercio vecinal, que satisface las necesidades básicas de los habitantes. De esta manera se propone una forma de vida y de ocupación de un área urbana, destacándose en ella la vida de barrio y su fuerte estructura social; con distancias amigables para el peatón; situación fortalecida con la creación de una reciente red de ciclovías.

Estas directrices, reflejadas en tamaños de los barrios, distancias, y una proporción de espacio público respecto a lo construido se repiten en poblaciones generadas posteriormente, como en el sector de los bloques de edificios de departamentos, que se identifican por constituirse como conjuntos urbanos de volúmenes de 4 pisos, típicos de la época, de baja densidad aparente; que se diferencian notablemente respecto a los barrios de vivienda, constituidos por unidades residenciales de uno o dos niveles. En ambos casos existe



*Vista desde Cerro Amarillo año 2008*



*Acceso Cerro Amarillo*

un valioso equilibrio entre lo público y lo privado, lo vacío y lo construido.

A las condiciones anteriores podemos sumar que los espacios públicos existente en la comuna de Hualpén y principalmente en el sector de la población Armando Alarcón del Canto, se leen como linealidades, debido a la regularidad de los frentes prediales, baja altura de la construcción y la continuidad de fachadas; en donde predominan la apertura, la ventilación y la escala humana. Esta situación se ve aumentada al no existir puntos de fuga ni remates visuales en las vías,

debido generalmente, a los cambios de ángulos de la trama urbana de los diferentes barrios y sus diferentes sectores.

### **Relación entre poblaciones**

Es reconocida la situación de que la relación entre los distintos barrios y poblaciones dentro de la comuna es azarosa. Es dentro de este contexto en que las vías se constituyen como elementos fundamentales, únicos y distinguibles, con diferencias en sus perfiles, longitudes



*Vistas sectores de viviendas y sectores de bloques*



y anchos. Sus intersecciones se jerarquizan dentro del territorio urbano. En algunos casos las vías tienen cambios de dirección, dificultando la ocupación de los remanentes de espacio, situación que merece la atención de la planificación y el diseño urbano.

En general, dentro del territorio Hualpenino el ancho de la vialidad propuesta en los proyectos urbanísticos originales permiten la circulación vehicular y peatonal, la recreación y el encuentro social; siendo éstas reconocidas como elementos de comunicación integrando diversas áreas.

Son estas mismas vías, las que ofrecen infinitas posibilidades de intervención, debido a que sus anchos, formas y longitudes permiten cargarlas de significados, de roles dentro de la ciudad, haciéndolas mas acogedoras, dándole riqueza al espacio público y en definitiva, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Dentro de las intervenciones contemporáneas, se pueden mencionar las del pasaje Marsella, que con sutiles, pero efectivas inversiones, han transformado esta vía en un espacio urbano vivo, que ante el restringido paso vehicular, genera lugares de convivencia y uso social al servicio de los vecinos del sector; cumpliendo de esta forma con el objetivo y propuesta de imagen de ciudad que la planificación de mediados de siglo XX efectuó para el naciente Hualpencillo.



En contraposición a las ideas expuestas, se puede hacer mención al sistema de ocupación propuesto por los nuevos conjuntos habitacionales; que basándose en una nueva concepción de urbanismo, de uso y rentabilidad del suelo urbano, logran proponer espacios urbanos y de circulación que se perciben como estrechos, con una lectura mas



acotada del espacio, en donde aumentan la altura de las viviendas y se disminuyen las distancias entre líneas oficiales.

En este escenario las áreas verdes y espacios públicos, vías vehiculares y pasajes se perciben confinados y puntuales; limitando su uso al simple tránsito y al objetivo de unir un punto a otro; alejándose de los principios de diseño urbano original y característicos de Hualpén.



*Vistas Población Armando Alarcón del Canto.*

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Estrategia Regional de Desarrollo, Región del Bío Bío, 2002.
- Plan Regulador Comunal, Comuna de Hualpén, 2005
- Plan Seccional Población Armando Alarcón del Canto, Comuna de Hualpén, 2005.