



RECUPERACION DEL BORDE COSTERO, LA TRANSFORMACION DE UNA CIUDAD. TOME

Marcela Moraga Mansoulet'

Fecha de recepción: 13/03/07
Fecha de aceptación: 19/04/07

Resumen

En una visión de futuro, es importante y vital que se materialicen los proyectos en programas que le darán funcionalidad al Borde Costero; nos referimos, en especial, al proyecto de recuperación de la costanera urbana de Tomé.

Desde la visión de una ciudad industrial y textil; declarada en 1958, Puerto Mayor, para el comercio e intercambio con el extranjero, a la decadencia de este mismo puerto, producto de la llegada de ferrocarriles, y el cambio paulatino de rol de la ciudad, es que actualmente Tomé se puede definir como una ciudad en proceso de transformación y transición, dejando atrás su histórico pasado, para transformarse en una ciudad enfocada principalmente al desarrollo de turismo, como objetivo principal, de acuerdo a las necesidades de los tiempos que hoy transcurren.²

Palabras claves: borde costero, infraestructura vial, recuperación urbana

Abstract

Looking at the future, it is extremely important to materialize the projects and programmes that will boost the functionality of the coastal border, particularly in the case of the recovery of the coastal road of Tomé.

From the vision of an industrial and textile city declared Main Port for exchanges with foreign countries in 1958, to the decadency of the port due to the arrival of the railway and the gradual change of the role of the city, Tomé can be defined as a city undergoing a process of transformation and transition that is leaving its historical past behind to focus mainly on the development of tourism, according to the needs of the present times.

Keywords: coastal border, road infrastructure, urban recovery



Tomé, vista del plano y puerto desde los cerros en la bajada norte de la ciudad.

¹ Arquitecto UBB. ex asesora Secpla, Municipalidad de Tomé. Actual profesional Serviu Región del Bío Bío. Correo electrónico: mmoragam@serviu.cl
² Artículo desarrollado en relación al proyecto de renovación urbana de Tomé y vinculados al programa Bicentenario del Gobierno de Chile.

Donde los cerros dominan.

“Nunca me ha gustado demasiado la línea horizontal. Por eso estimo y justifico a mi pueblo. No habrá ni croquis ni cosa que el ingenio descubra capaz de describir las volutas, los arabescos, la laberíntica geografía tomecina, ese erupcionar permanente de sus cerros. Son tantos, tan enlazados viven que forman un solo cinturón a su alrededor, y jamás se sabe donde empieza uno y termina otro. Helos aquí: Cerro Alegre, pitazos y aleluyas: calle san Germán colinda con el cielo, Cerro la Pampa, con su inmenso espinazo de casas pintorescas y limpias, para obreros y empleados textiles y el campanario de su iglesia apuntalando el cielo. ¿Quién no recuerda los andariveles de antaño con sus carritos maromeros repletos de harina? Cerro Estanque, piscina sombreada por pinos y eucaliptos. Cerro Navidad, tan pascual y marino. En Tomé, si queréis conocer mi pueblo, tendréis que ascender por sus cerros. Solo la playa y el barrio California domina la horizontal; todo lo demás sube, se yergue, jadea para beberse el paisaje en grandes sorbos panorámicos. Deberíamos ser un pueblo de grandes místicos. Si el cielo está tan cerca”

Alfonso Mora Venegas (extracto del libro *Panorama Histórico de Tomé*, del profesor Rolando Saavedra Villegas).

1.- Resumen

En una visión de futuro, es importante y vital que se materialicen los proyectos en programas que le darán funcionalidad al Borde Costero; nos referimos, en especial, al proyecto de recuperación de la costanera urbana de Tomé.

Desde la visión de una ciudad industrial y textil; declarada en 1958, Puerto Mayor, para el comercio e intercambio con el extranjero, a la decadencia de este mismo puerto, producto de la llegada de ferrocarriles, y el cambio paulatino de rol de la ciudad, es que actualmente Tomé se puede definir como una ciudad en proceso de transformación y transición, dejando atrás su histórico pasado, para transformarse en una ciudad enfocada principalmente al desarrollo de turismo, como objetivo principal, de acuerdo a las necesidades de los tiempos que hoy transcurren.

El planteamiento, si bien no es nuevo, aparece al tomar la determinación de modificar la imagen permanente del progresivo estado de deterioro del borde, así como la obsoleta y abandonada vía del ferrocarril costero en Tomé. Desde el año 1990, se ha implementando el desarrollo turístico, como posible impulso para la reactivación de la ciudad, poniendo énfasis en el trabajo de las costaneras, lo que se ha visto reforzado por el mejoramiento de la infraestructura vial entre Tomé y Concepción, así como los proyectos de recuperación del Borde Costero. Este propósito ha sido considerado dentro de las obras Bicentenario, implicando, la recuperación urbanística de la ciudad, considerando una remodelación urbana total, que generará la nueva imagen de la comuna.

2.- Introducción

La comuna de Tomé está dotada de variadas riquezas paisajísticas, naturales, productivas, geográficas y de toda índole, que no se han visto aprovechadas desde el punto de vista de la explotación turística tan ausente en nuestra Región. Posee cualidades únicas para desarrollar grandes inversiones de fomento turístico, que pueden considerarse desde la explotación de los recursos costeros, la actividad de pesca artesanal como principal elemento capaz de sustentar la actividad gastronómica típica local “Pescados y Mariscos”, hasta el turismo cultural, que se relaciona con la presencia de hitos históricos que dan cuenta del progreso de Tomé en sus diversas etapas, como la industria textil, la época del desarrollo portuario, pesquero y turístico incipiente.

Todos los atractivos antes mencionados, se encuentran en distinto grado de aprovechamiento, pero es sin duda un comienzo para emprender el crecimiento de la comuna basada en la actividad turística, que por constituir nuestro principal detonador de progreso, es necesario considerarlo en toda planificación económica y territorial. Y sobre este punto es que nace la necesidad de renovar espacialmente la ciudad de Tomé, otorgándole el carácter de ciudad turística. Es por esta razón que se hace primordial la recuperación el borde costero, hoy deteriorado y abandonado, que actualmente constituye un elemento urbano de escaso desarrollo y espacialmente poco vinculado con la ciudad, exceptuando ciertos puntos en donde si existe un utilización de la costa, como lo es playa Bellavista y el Morro.

Es así como nace el proyecto “Recuperación del Borde Costero de Tomé”, como necesidad de dar un vuelco espacial de la ciudad de Tomé hacia el mar, principal ventana a las virtudes paisajísticas de la zona. Es por esta razón que, sin ir mas lejos, se han concentrado nuestros intereses en mejorar la imagen urbana de dicho sector, a través de un Planteamiento de Renovación, concentrando el desarrollo inmobiliario turístico en el sector del borde mar, y trazando el principal acceso a Tomé a través de un eje de conectividad entre la Ruta 150 y el Centro de la ciudad.

3.- Marco geográfico

El origen de la palabra Tomé no está claro. Algunos señalan que proviene del nombre de una planta ciperácea (*Scirpus riparius*) que abundaba en la zona, a la que los mapuches llamaban «trome», de nombre común tagua-tagua o estoquilla. Sus hojas se utilizan para tejidos. Otra versión indica que corresponde al nombre del cacique mapuche que gobernaba la zona a la llegada de los españoles, el ulmén Lel Thomé, quien es mencionado por Alonso de Ercilla y Zúñiga en «La Araucana».

Tomé es un pequeño valle, rodeado por cerros, no tiene fecha exacta de fundación ni información de su fun-



Diversas vistas de la ciudad de Tomé en su emplazamiento actual: subida sur, puerto y costanera.

dador, sin embargo, se reconoció a Juan Bautista Pastene Soimana, como su descubridor, en septiembre de 1544.

Se ubica en la ribera N.E. de la bahía de Talcahuano, Provincia de Concepción, a los 36° grados de latitud Sur y 73° grados de longitud, entre colinas que no sobrepasan los 450 m. de altura, las que dejan entre ellas pequeños valles y en algunos sectores grandes quebradas, hacia el interior el colinaje y las quebradas se acentúan.

El litoral costero presenta escarpes semiacantilados que dan lugar a pequeñas zonas de playa.

El centro urbano, comercial y administrativo de la comuna dista 32 Km., de la ciudad de Concepción y concentra el 78,28 % de la población comunal.

Tiene una superficie de 495 km², y una extensión costera de 57 Km y una población de 52.440 hab app, que se reparte entre cerros y el angosto plano, en donde se concentra el centro cívico de la comuna. Definida como Puerto y balneario que toma renombre por su industria textil.

4 - Tomé; historia y patrimonio arquitectónico

Cabe mencionar antepasados de Tomé, que deben ser reconocidos por su significancia dentro de la trama e identidad local de aquel momento.

Lo que hoy es el Balneario El Morro, corresponde a una zona que posee un carácter fundacional, puesto que en sus inicios, constituyó el primer asentamiento humano por parte de pescadores que ocuparon los terrenos resguardados por dos cerros que rodeaban la planicie (cerro el Morro y cerro Navidad). Luego, en el año 1760, recibe la denominación de Caleta, cuya principal actividad es la pesca, el cultivo de frutillas y viñas, árboles frutales y posteriormente el trigo. Es así como el desarrollo económico comenzó a darle forma a la ciudad, puesto que empezaron a aparecer intervenciones arquitectónicas en espacios estratégicos como por ejemplo:

- * La primera bodega de vinos de Tomé, la cual estuvo emplazada en el recinto que aún conserva el mismo nombre.
- * La primera Industria de Cervezas de la familia Hinrichsen, estuvo ubicada en Calle Nogueira, en donde se creó y fabricó la afamada bebida “Ginger Ale C’ Ross”

y “Aloja de Culén”, además de elaborar tres tipos de cerveza: Sencilla, Doble y Laguer, llegando a exportar al exterior.

Aprovechando las aguas para la generación de energía, se instalaron una serie de Molinos a orillas de los esteros, como el Molino de Collén, el Molino California, Caracol, Rincón Grande, Bellavista y Colorado. Esta actividad permitió el desarrollo de la comunidad gracias a la implementación de medios de transportes. Un ejemplo fue el ferrocarril alámbrico aéreo, impulsado con energía eléctrica, generada por un loco-móvil y una turbina de agua, que instaló el Molino California. La vía de 1500 mts de longitud, atravesaba desde el centro de Tomé, hasta el mismo molino con el fin de trasladar el trigo y retornar cargado de harina.

a) Tomé portuario molinero (1842-1876)

En esos primeros años la única vía de comunicación entre Tomé-Talcahuano era a través de vapores.

Tomé pasó a ser el puerto de salida obligada del trigo, llegando a exportar el 90,95% de la producción nacional, y el vino que se producía en abundancia en las zonas de Coelemu, Rafael, Guarilhue y Ránquil. Luego se convierte en puerto de la Harina, al instalarse numerosos molinos, como lo mencionamos anteriormente. A la molinería, siguen las industrias de la curtiembre, jabonería y tonelería.

Con el aumento de las exportaciones a los Estados Unidos, fue necesario construir el muelle Bellavista, propiedad del Molino Caracol, y pocos años más tarde se materializó un muelle público.

En 1858 el Congreso Nacional declaró a Tomé como Puerto Mayor, lo que significó un crecimiento de la población, industria y actividades en general.

b) Tomé textil (1865-1996)

Desde 1865, la industria vitivinícola de la zona tuvo gran auge gracias a la instalación de nuevas bodegas frente a la

playa del muelle fiscal. La edificación comercial e industrial ocupaba gran parte del terreno plano, por lo que la población se fue instalando en los cerros.

En el mismo año, se funda la Fábrica de Paños Bellavista, en los antiguos edificios del molino Caracol, por el norteamericano Guillermo Gibson Délano Ferguson, empresario minero y molinero, que invirtió el dinero de la venta de harina a Estados Unidos en adquirir 25 telares. [] Sería el comienzo de una historia textil que haría surgir a esta comuna y que la llevaría a una época de oro a mediados del siglo XX, con las fábricas textiles Paños Bellavista, Sociedad de Paños Oveja (también conocida como «Fábrica Nacional de Paños») y Fábrica Italo Americana de Paños.

Junto a la industria, se aprecia el conjunto industrial textil, fundado en 1865. Tiene amplios edificios de hormigón que datan de principios del siglo XX. Hacia el valle interior están las poblaciones industriales.

En 1876 se traspasa a Talcahuano la calidad de Puerto Mayor que ostentaba Tomé, por el adelanto experimentado a partir de la línea férrea que unía a Talcahuano con Concepción y Chillán. Esto provocó una fuerte crisis comercial que fue mitigada por el impulso de la actividad textil.

En 1885 el gobierno de Domingo Santa María concede el título de ciudad a la villa de Tomé, nombrándola cabecera del Departamento de Coelemu.

A partir de 1912 comienzan los trabajos de construcción de la vía férrea entre Tomé y Penco, lo que permitió comunicar a la comunidad tomequina con Chillán y Concepción; la llamada ruta de Rucapequén comenzó a funcionar cuatro años más tarde.

Siguiendo con el desarrollo industrial, se fundó la Sociedad de Paños Tomé, bajo la razón social Kraft y Cia., convirtiéndose en la segunda gran empresa textil de la ciudad.

En 1932 Tomé es conocida con el nombre de Primer Puerto Textil de Chile, debido a que se instalaron varias fábricas como tejidos El Morro, Empresa de tejidos Punto de Fantasía e Italoamérica (FIAP).

En 1967 comienza sus operaciones la Compañía Pesquera Camanchaca, destinadas a la producción de conservas y elaboración de harina de pescado, realizando ventas al exterior.

La Cooperativa de Trabajo y producción Textil Frutillares se crea en 1972, mientras que la empresa de Paños FIAP, cierra definitivamente en 1979.



Fotografías históricas de la ciudad de Tomé que muestran un pasado productivo y comercial que hoy ha perdido. Estación de Ferrocarriles, Fábrica de paños, iglesia Bellavista y vista general de 1930.

A principios de 1980 se inicia la construcción del muelle artesanal, cuyo objetivo es facilitar las tareas a los pescadores menores.

c) Tomé arquitectónico

Dentro del Patrimonio Histórico de la comuna, se han definido las siguientes obras:

- 1.- Fuerte de Punta de Parra, construido en 1865.
- 2.- Iglesia Católica de Carlos Mahns, que data de 1926.
- 3.- Iglesia Católica de Bellavista, construida en 1923.
- 4.- Fábrica Fiap Tomé, construida en 1932.
- 5.- Iglesia Católica de Tomé, construida en 1956.
- 6.- Cuerpo de Bomberos de Tomé, que data de 1942.
- 7.- Casa Ramírez, en calle Nogueira.
- 8.- Casa Hinrichsen
- 9.- Casa Schmutzer, construida en 1932.
- 10.- Pileta de la Plaza de Tomé, pieza única anterior al año 1890.
- 11.- Conjunto poblacional “La Rana” en Bellavista, construido entre 1935 y 1940.
- 12.- Casa Werner, actual Municipalidad de Tomé.
- 13.- Bodegas de la Fábrica Bellavista Oveja, construídas en 1865.

En Rafael existen los siguientes patrimonios:

- 1.- Iglesia Católica de Rafael, de 1863.
- 2.- Casa fundo Urrejola, en las afueras de Rafael, construída en 1862.

5.- Morfología y rol urbano de Tomé

La ciudad se extiende en el amplio sitio urbano que va desde Quebrada Honda por el sur hasta el balneario de Pingueral por el norte. En este caso se está hablando de un territorio que contiene centros ya consolidados, que dispone, a la vez, de amplias reservas de suelo urbanizable.

Así la “ciudad” es un conglomerado urbano que se extiende en una geografía variada y de gran interés, que se desarrolla a lo largo de la zona costera previamente definida en su amplio entorno en proceso de urbanización, el que se consolidará solamente en el futuro; ya que es preciso tener la visión global y amplia del territorio comunal para después ver y trabajar a la ciudad como un eje y un articulador de lo que suceda en ese territorio.

Tomé es la comuna que en la zona centro-sur del país, articula la ruralidad de las comunas costeras del centro, con el polo urbano costero de actividad industrial, portuaria y de servicios de primera categoría que es Concepción. Así mismo, en el nivel urbano la ciudad es la reserva del centro metropolitano de Concepción, por sus condiciones óptimas para la residencia permanente o temporal estacional, pero también por ser capaz de constituir una capacidad de acogida para las actividades productivas de la mejor manera posible, diferenciándose de otros territorios que tienen un alto grado de conflicto interno.

Conflictos en el uso del suelo

Los conflictos propiamente tales, relacionados con el uso del suelo no son graves. Hay inadecuaciones en el uso



Arquitectura y puntos de interés en Tomé, Casa Hinrichsen, Casa Werner, Casona fundo Urrejola, fábrica, Fuerte San Martín y plaza.

antes que conflicto, ya que este concepto implica problema y enfrentamiento.

En la ciudad principal, las instalaciones industriales están reducidas a elementos muy puntuales: las grandes industrias textiles del pasado como tales han desaparecido. Subsisten partes menores de las mismas y están en proceso de reconversión (de fabricación de textiles a confección de ropa, por ejemplo). Por lo mismo, las instalaciones construidas en el área urbana no generan hoy día conflictos, por no estar operando plenamente. Esta situación puede cambiar, lo que implica tomar desde ya las previsiones para que no se generen conflictos.

Un factor de conflicto ambiental notorio, es el flujo de camiones con pesadas cargas industriales y mal estibadas proveniente de las explotaciones madereras, que atraviesan los centros urbanos en sus zonas más densas y de concentración del comercio, con el consecuente riesgo de accidentes sobre las personas y edificaciones.

6.- Imagen urbana, recuperación del borde costero

a) La transformación de la ciudad a través de los años y la nueva estructura urbana

La imagen física y el funcionamiento habitual de esta ciudad, constituye el objeto tradicional del urbanismo en Tomé, reconociendo su arquitectura, como reflejo de su personalidad pasada, y como toda historia, existe cierto lapso en el cual sucede un cambio, el que a través del tiempo, ha ido dejando atrás la gloria de las fábricas de paños, generando una nostalgia permanente en la memoria colectiva. Sin embargo, una ciudad en vías de recuperación presenta necesidades a nivel urbano, inmobiliario y social, por lo que la totalidad del conglomerado, está atravesando un proceso de transformación y adecuación.

A medida que el tiempo avanza, podemos prever los cambios a nivel urbano, que se puedan originar, en horizontes de corto y largo plazo, intervenciones urbanas que, de efectuarse, modificarán en gran medida la imagen de la ciudad en particular; en proyectos de estructura vial que redundan en cambios importantes, y finalmente los llamados centros nodales de desarrollo; grupos donde aparecen proyectos que impactan en las áreas de la ciudad donde se emplazan, generando un potencial de desarrollo físico en el entorno inmediato.

Enmarcado dentro de los proyectos Bicentenario, la Recuperación del Borde Costero, tiene como objetivo revitalizar a la vieja ciudad deteriorada por el paso ineluctablemente de los años, que significa, entre otros cambios, destinar parte de la faja vía de ferrocarriles para generar una nueva calzada, denominada Nueva avenida Latorre, mejorando la red vial existente, que presenta problemas de capacidad operacional y restricciones, lo que permitirá también recuperar terrenos de ferrocarriles destinados para el

desarrollo urbano e inmobiliario, permitiendo con esto que Tomé se abra hacia el mar, mediante una Costanera y paseo de borde, lo que será el gran proyecto de remodelación y recuperación urbana, reemplazando las infraestructuras obsoletas existentes. Las consideraciones que se tomaron en cuenta para construir la nueva estructura urbana de Tomé, significará abrir la ciudad hacia el mar y revitalizar el Borde Costero.

b) Objetivos de la recuperación urbana de Tomé.

La comuna de Tomé se plantea, como un amplio territorio de orientación marítima y de aptitud forestal, que sustenta centros urbanos con las mejores condiciones para acoger a sus habitantes, pero que también ofrece acogida al turista y/o al residente de temporada. Un territorio que conserva, pero también ofrece sus bellezas naturales y recoge el desafío de proteger con sustentación y productividad su costa y su mar, sus suelos, sus ríos y sus bosques. Al fin y al cabo, considerando la política comunal, de desarrollo, Tomé se plantea como una comuna de vocación turística, de interés para la inversión inmobiliaria y de productividad forestal.

Dada la importante población de la zona urbana costera regional, comunicada con el norte, centro y sur del país, el territorio y la ciudad de Tomé específicamente, tiene una capacidad de acogida para actividades económicas, así como para el turismo y la recreación ligada a los elementos naturales que la comuna posee en abundancia y en calidad, lo que implica un esfuerzo importante y sostenido en las políticas públicas que permitan la inversión en infraestructura vial y turística.

7.- intervenciones urbanas y proyectos Bicentenario

a) La recuperación del borde costero de Tomé.

El proyecto de recuperación, corresponde al sector comprendido entre playa Bellavista y el Morro, en donde existen terrenos que por más de 22 años, han estado subutilizados, situación que ha permitido los asentamientos espontáneos e irregulares, lo que a significado para Tomé agravar su deterioro urbano, el que se agudiza con una línea férrea en completa decadencia, significando su trazado una barrera urbana.

Tiene por objetivo, recuperar urbanística y económicamente un área de la ciudad actualmente deteriorada, renovando la imagen actual, que cuenta con un gran valor, desde el punto de vista urbano, social e inmobiliario, tanto por su potencial de ribera de mar y de cercanía con el centro, como por su trascendencia como área neurálgica de la estructura vial de la Intercomuna. Se propone lograr para la ciudad acercarse al mar, recuperándolo como elemento natural de grandes valores paisajísticos, turísticos y recreacionales, en conjunto con los proyectos asociados al mejo-

ramiento del borde, se trata del reciclaje de un conjunto de elementos de gran importancia para el cambio de imagen de la ciudad, Obras en el nuevo borde con objetivos de alta trascendencia. La comuna de Tomé, por su fuerte carácter turístico, está presentando una mayor demanda de las vías de carácter interurbanas debido a que la comuna atrae visitantes del resto de la Región, principalmente del denominado Gran Concepción y de la Provincia del Ñuble.

La primera señal de significativa importancia de cambio en el borde costero es el levante de la línea férrea, que en definitiva significa, la recuperación de los terrenos de la empresa de ferrocarriles con un destino urbano de gran alcance. El levante ha sido tramitado y aprobado bajo Decreto Presidencial, debido a que la reactivación del ramal era inviable para la empresa.

Esta política de cambio y renovación contempla cinco etapas de acción, definidas en diferentes proyectos urbanos, que buscan el mismo objetivo de renovar la imagen de la ciudad de Tomé, con el propósito de otorgarle una identidad de ciudad costera y favorecer así la principal directriz de desarrollo: “El Turismo”.

se definen de la siguiente manera:

- * Recuperación del Borde Costero Urbano de Tomé: Área contemplada entre la Playa Bellavista y el Morro
- * Construcción defensa Borde Costero y paseo peatonal.
- * Construcción Eje Vial Almirante Latorre
- * Diagnóstico Urbano y Plano Seccional, sector costero de Tomé
- * Mejoramiento Espacios públicos Paseo el Morro, y paseo Estero Collén, a través de un circuito que unifique ambos sectores.

Proyectos Bicentenario

b.1. Mejoramiento Espacios Públicos Paseo el Morro.

Con el proyecto “Mejoramiento Espacios públicos, paseo el Morro”, se busca recuperar urbanística y económicamente una zona de la ciudad, actualmente deteriorada, que cuenta con un gran potencial urbano, social e inmobiliario, por su condición de borde costero, su cercanía con el centro de la ciudad, así como por su importancia en la estructura vial de la Intercomuna. Propone transformar este espacio costero subutilizado en un paseo mirador recreativo en donde se reconozca el vuelco de la ciudad hacia su entorno marítimo, siendo este el primer paso a la reforma urbana.

b.2. Habilitación Paseo del Estero.

El proyecto busca en primer lugar, darle continuidad peatonal a la calle Sotomayor, que es considerada una de las calles principales del centro comercial y cívico de la ciudad que, además, desemboca en una sector de playa concurren-

do y conocido a nivel comunal, logrando de esta manera, la conectividad centro urbano-borde marítimo, tan renombrado en el proyecto Bicentenario.

b.3. Puente peatonal, sobre estero Collén.

El proyecto del Puente Peatonal sobre el Estero Collén, busca en primer lugar, darle continuidad a la calle Sotomayor, que es considerada una de las calles principales del centro comercial y cívico de la ciudad que, además, desemboca en una sector de playa concurrido y conocido a nivel comunal, logrando de esta manera, la conectividad centro urbano-borde marítimo.

b.4. Construcción Defensa de Borde Costero y Paseo de Borde.

Proyecto que será desarrollado por la Dirección de Obras portuarias, Obra de infraestructura marítima, asociada directamente a Avenida Almirante Latorre, con la incorporación de un paseo peatonal de borde, que incluye en su diseño, ciclo vías, miradores, mobiliario urbano, iluminación, franja que esta incorporada en el plano Seccional del Borde Costero.

b.5. Construcción eje vial avenida Almirante Latorre.

Actualmente, la conexión Avda. Almirante Latorre, presenta un perfil transversal de dos vías bidireccionales, siendo éste la única vía de salida sur de la comuna, por lo que es necesario evaluar la ampliación de capacidad y mejoramiento de estándar, con un bandejón central, ciclovía y acera peatonal, contemplando además equipamiento urbano necesario para permitir un diseño armonioso que dialogue de buena forma con el entorno.

Con una dimensión de 3 kms aproximadamente, la prefactibilidad de Avda Latorre, plantea un mejoramiento integral de la conexión vial urbana de la ciudad de Tomé, transformando y mejorando el acceso sur de la comuna. Debido al mejoramiento de la Ruta 150 y al crecimiento del transporte, tanto público como privado, se ha generado una problemática en el flujo vehicular que diariamente existe en el área, causado por la estrechez de vías que empalman con una autopista holgada y expedita lo que causa incesables atochamientos en uno de los accesos más importantes para la ciudad. El estudio de prefactibilidad, se estructura sobre la base de Diagnóstico general sistema transporte e infraestructura de servicios existentes, y el desarrollo del proyecto de pavimentación definitiva, considerando proyecto de Ingeniería del nuevo Puente Bellavista, rellenos de playa (malecones), desarrollo de proyecto paisajístico, semaforización, demarcación y señalización.



Paseo El Morro.



Paseo Estero.



Puente Collen.



Avenida y proyecto de costanera Almirante Latorre.

8. Diagnóstico Urbano y Plano Seccional, sector borde costero de Tomé:

Actualmente en proceso de aprobación, este Seccional es un instrumento de planificación y ordenamiento territo-

rial, que al igual que el nuevo Plan Regulador Comunal, propone como objetivo general, una zonificación del área, normando el uso de suelo para integrar espacialmente la ciudad con el mar, compenetrando el centro de la ciudad con su borde y entorno marítimo, e incentivar la inversión

público- privada y el desarrollo inmobiliario del sector, incorporando áreas verdes, de recreación y esparcimiento, paseos de borde e infraestructura turística, que permitan mejorar la calidad de vida y las posibilidades de trabajo y desarrollo social de la comuna.



Imagen característica del sector pesquero artesanal de la ciudad de Tomé. Tradición gastronómica y turística.

9.- Conclusiones

La transformación de una ciudad a través de los años, genera cambios en la morfología de esta, y quizás la pérdida de la identidad local; la que es definida en la ciudad, como lugar de encuentro con el otro, donde precisamos nuestra propia imagen, la que está estrechamente relacionada con la Historia y con el pasado, por lo que esta puede variar con el paso del tiempo.

El rol principal es crear una nueva identidad, resguardando, aquella historia que tanto tiempo ha formado parte de la efigie permanente de la comuna. Con esto, el territorio, la ciudad, la gente y la actividad económica debieran constituir más que conjuntos, un sistema que apunta al desarrollo en general, dentro de la mayor calidad y sustentabilidad posible, en donde debemos cada uno de nosotros tomar una posición, sobre temas relacionados al cambio y la evolución del medio ambiente donde vivimos, que de manera directa, nos afecta, y por ende, tener opinión sobre la calidad de nuestras propias vidas y del entorno en donde nos establecemos. La creación de una nueva imagen urbana, implica conocimientos y prácticas a expandir y desarrollar, con los que se podrá generar el nuevo hábitat.

Es así como Tomé esta atravesando un proceso de metamorfosis, en donde la arquitectura tomará un nuevo territorio, dejando atrás un pasado, aún presente en la memoria colectiva de las personas, lo que a mediano plazo, para algunos será un nostálgico recuerdo, y para otros una realidad esperada.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Plan Regulador de la comuna de Tomé. Municipalidad de Tomé, 2005
- Saavedra Villegas, Rolando. *Puerto de la Herradura del Tomé*. Ediciones Perpelén. 2002.
- Saavedra Villegas, Rolando. *Visión Histórica y Geográfica de Tomé*. Ediciones Perpelén. 2006.
- Saavedra Villegas, Rolando. *Tomé y su decadencia arquitectónica*.
- Miranda Yáñez, Rafael. *Monografía Geográfica e Histórica de Tomé*. 1926.
- Zelada Espinoza, Antonio. *Estudio Plan Regulador Comunal de Tomé*, etapa I, Expediente Comunal y Urbano.
- Zelada Espinoza, Antonio. *Estudio Plan Regulador Comunal de Tomé*, etapa II, Diagnóstico Comunal y Urbano, e imagen objetivo, 2002.
- Zelada Espinoza, Antonio. *Estudio Plan Regulador Comunal de Tomé*, etapa IV, Anteproyecto.