



EL ESPACIO PÚBLICO DE CONCEPCIÓN. SU RELACIÓN CON LOS PLANES REGULADORES URBANOS (1940-2004)

Leonel Pérez Bustamante¹, Leonardo Espinoza Aliaga²

Fecha de recepción: 13/03/2006
Fecha de aceptación: 03/05/2006

Resumen

El presente artículo estudia las diferentes propuestas urbanas -expresadas en los sucesivos planes urbanísticos ó planes reguladores de 1948, 1962, 1982 y 2004- y la relación y el grado de influencia que han ejercido en la producción del espacio público en el tejido céntrico de la ciudad de Concepción. Además se ha indagado sobre las relaciones que han existido entre el espacio público propuesto en estos planes de regulación urbana y las arquitecturas que lo configuran.

La historia urbana de una ciudad puede ser reconocida a través del espacio público y la arquitectura relevante que lo conforma, en particular en el tejido céntrico o fundacional, donde se concentran los mayores esfuerzos por resaltar estos elementos como patrimonio de la ciudad (bibliotecas, prensa, monumentos, plazas, edificios y museos) y donde despliegan su contenido significativo para nuestra interpretación y registro.

El estudio comparado de los diferentes planes que han reglado Concepción desde la década de 1940 hasta la actualidad ha arrojado como principales conclusiones respecto del espacio público de la ciudad: a) Desde el punto de vista de la reforma y

entrega de nuevos espacios públicos, los planes reguladores de 1948 (de los trazados tradicionales o clásicos) y 1962 (de la tridimensionalidad del espacio público) fueron los más prolíficos para Concepción, entregando a nivel de trazado como de espacios, lugares que han encontrado arraigo e identidad simbólica para el habitante penquista. b) El Plan regulador de 1982 se concibe de acuerdo a una completa desregulación del espacio público, aplicándose solo para los usos de suelo en la subdivisión predial e infraestructura a nivel de vías importantes, pero sólo como una constatación de ancho de calles y no como una visión del espacio que se configura. c) El Plan regulador de 2004, retoma la función ordenadora y estructuralista de los planes de ordenamiento a nivel del espacio público, estableciendo y consignando una red de espacios públicos articulados (ya existentes) que generan una columna vertebral para el centro de Concepción. Sin embargo carece de la formulación de nuevas trazas o espacios públicos de interés. Sólo es posible distinguir la nueva explanada verde hacia el río Bío Bío que conecta el sector céntrico con el borde río, aunque cabe consignar que este trazado se enmarca dentro de la renovación urbana del área denominada Ribera Norte.



Diagonal Pedro Aguirre Cerda, ejemplo de un espacio público de gran uso e identidad, que modificó fuertemente el tejido urbano de la ciudad de Concepción, a partir del Plano Regulador de 1940.

¹ Arquitecto, profesor de urbanismo Universidad del Bío Bío y Universidad de Concepción. E-mail: leperez@ubiobio.cl

² Licenciado en Arquitectura (2001), Universidad de Concepción. E-mail: leoarq16@yahoo.com.ar

Los dibujos que ilustran este artículo son de L. Espinoza (2005) en base a Colección Iconográfica de Concepción, Alejandro Mihovilovich

RESEÑA HISTÓRICA. EVOLUCIÓN DEL CENTRO URBANO DE CONCEPCIÓN (1752-1939)

a. Traslado de Penco hacia el Valle de la Mocha

Tras cumplir más de dos siglos y ante diversas vicisitudes, entre las cuales se pueden contar los ataques de los indios, diversas pestes y fundamentalmente debido a los terremotos y maremotos de 1570, 1657, 1730 y 1751, llevaron a Concepción a buscar otro sitio donde instalarse. Con fecha 25 de Diciembre de 1751, se decreta por orden de don Domingo Ortiz de Rozas, comenzar el traslado con la Refundación de Concepción en el Valle de la Mocha. Se eligió este sitio por la abundancia de agua, su localización estratégica, la presencia de cobertura vegetal y por la extensión del plano. La nueva ciudad pasará a denominarse Concepción de la Madre Santísima.

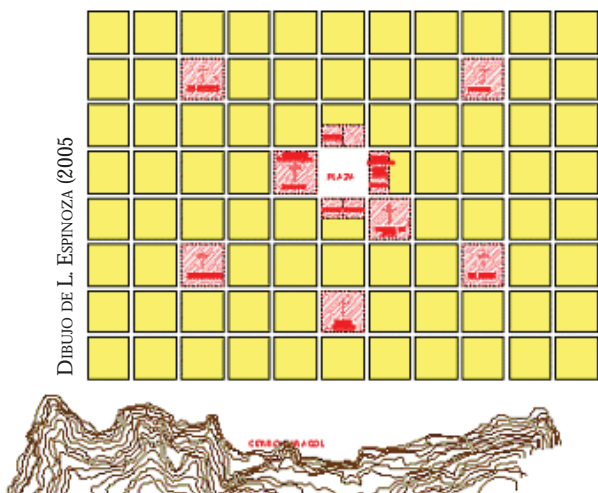


Fig. 1. Plano de la nueva Concepción en el valle de la Mocha (1752).

El primer plano (fig. 1) de Concepción en su ubicación actual es elaborado por el agrimensor Diego Vilugrón como alarife, por orden expresa de don Domingo Ortiz de Rozas. El trazado inicial considera 11 manzanas de largo por 9 de ancho: el esquema (fig. 2) refleja cuales eran las dimensiones de la manzana tipo.

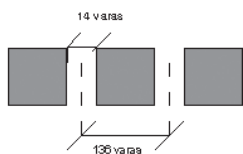


Fig. 2. Dimensiones de 1 manzana del trazado inicial de 1752. 1 vara= 0,836 m.

b. Plano de Repartimiento de solares, 1765 (Antonio Guill i Gonzaga).

Es ordenado por el Gobernador Antonio Guill i Gonzaga, ya que luego del traslado algunas familias no tenían terrenos, por lo que la trama crece en 20 manzanas en dirección de las calles Prat y Carrera, y avanza en 17 manzanas hacia las calles Janequeo y Chacabuco. Dentro de la zona centro, se agregan como edificios de culto: la

Iglesia San José, San Agustín, los Sacramentinos, la Divina Providencia y las Madres Dominicicas (fig. 3).

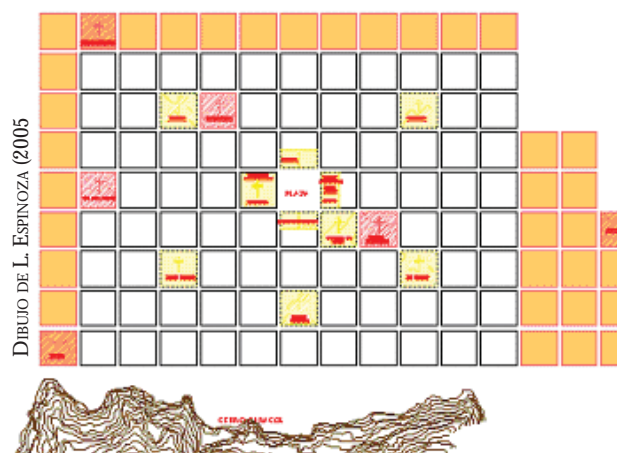


Fig. 3. Plano de Repartimiento de solares (1765)

La ciudad se mantiene en crecimiento constante durante los próximos setenta años, hasta que sobreviene un terremoto de proporciones catastróficas en 1835. Por su devastadora acción, a dicho terremoto se le denominó "La ruina", luego del cual todas las edificaciones se desmoronaron, conservándose de la antigua urbe, sólo la traza original.

c. Plano de 1856 (Pascual Binimelis)

El siguiente plano del que se tiene registro histórico (fig. 4), es el desarrollado por el ingeniero agrimensor don Pascual Binimelis, hacia 1856. Él tenía una poderosa visión, en donde se observa a Concepción como una urbe moderna, con una infraestructura a la altura de la ciudad e integrada al resto del país.

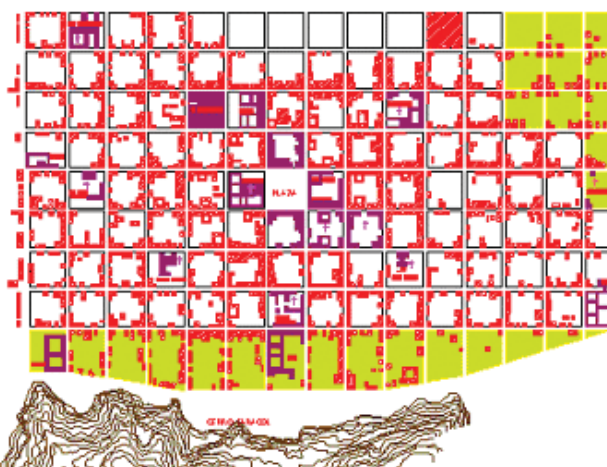


Fig. 4. Plano de 1856.

Es por ello, que su visión se refleja, fundamentalmente, en dos ideas matrices:

- Ejecución de un ferrocarril local y de conexión con el resto del país, cuya llegada a la ciudad se establecería por el Valle del Andalién, para no cortar la relación de la ciudad con el río Bío Bío.

- Recuperación de la ribera del río Bío Bío, con el avance de la calle Comercio (actual Barros Arana) hasta el mismo río.

d. Plano de 1859 (Joaquín Villarino)

Es un plano primordialmente topográfico y en donde aparecen graficados tres elementos reconocibles dentro del tejido de la ciudad:

- Plaza de la Independencia.
- Bosquejo de la Alameda de las Delicias, en los faldeos del cerro Caracol.
- Diagonal hacia Talcahuano, en calle Rozas con Biobio (Serrano), actual calle Andrés Lamas.

No se obtienen registros gráficos de la planimetría.

e. Plano de 1877 (T. M. Fioretti)

El plano de 1877 (fig. 5) posee la misma complejidad en la elaboración que su predecesor, determinando a través de su composición, la subdivisión predial de la manzana, reconociendo en este hecho la mayor densificación del centro de la ciudad.

Adicionalmente se reconocen los siguientes hitos importantes dentro del plano:

- Nueva estación de Ferrocarriles.
- Trazado de línea férrea por la ribera del río Bío Bío
- Plaza de la Independencia.
- Calle Comercio.
- Proyección de ensanche de la calle O'Higgins frente a la plaza de la Independencia.

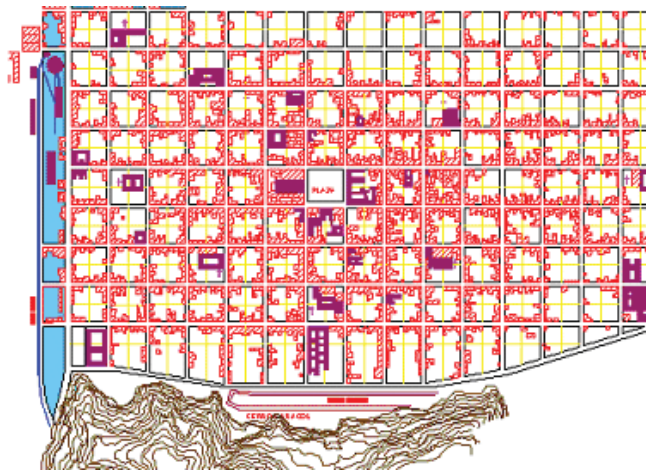


Fig. 5. Plano de 1877.

f. Plano de 1892 (Roberto Haschke - Edmundo Larenas)

Este plano (fig. 6) fue levantado por Edmundo Larenas y dibujado por Roberto Haschke. Se destaca que no es propositivo desde el punto de vista urbano y sólo grafica la evolución y crecimiento de la Concepción hacia su periferia, consignando tal vez como el único elemento nuevo de real importancia, el puente ferroviario que conecta las dos riberas del río Bio Bio, infraestructura construida hacia el año 1888.



Fig. 6. Plano de 1892.

g. Plano de 1895 (Nicanor Boloña)

Aunque no se consigna el plano, se puede señalar con datos bibliográficos, que el plano hace referencia a los siguientes hechos:

- Establecimientos de Alojamientos, Hoteles, Residenciales y Pensiones aledaños al sector Estación de Ferrocarriles, fundamentalmente en torno a la Calle Comercio (Barros Arana)
- En la Plaza de la Independencia, hace referencia a nuevos mobiliarios urbanos y áreas verdes de importancia.
- También se consignan como configurantes de dicha plaza: la Catedral, Intendencia, Municipio, los Tribunales de Justicia y el sector financiero.

h. Plano de 1902 (Sociedad de Aseguradores contra Incendios)

En cuanto a este plano (fig. 7), sólo cabe señalar que refleja el trazado de calles, manzanas y algunas arquitecturas relevantes de la ciudad, por lo que nada se puede decir con respecto al espacio público o a la composición de la manzana.

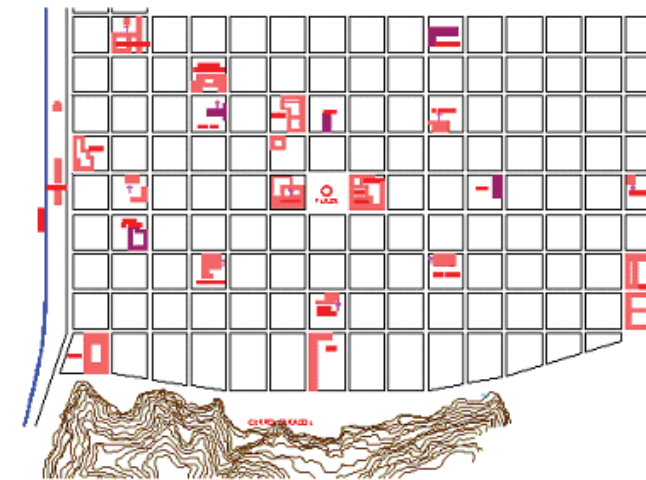


Fig. 7. Plano de 1902.

i. Plano de 1912 (Ricardo Neuenborn y Jorge Bocuze)

Aunque no se consigna el plano, se puede señalar con datos bibliográficos, que el plano hace referencia a los siguientes hechos:

- Aumento de los templos de Culto en la ciudad:

Salesianos y el Seminario, Divina Providencia, Padres Franciscanos y Escolapios, el local de las Hermanitas de los Pobres, los Sagrados Corazones y la Inmaculada Concepción.

- Mayor Equipamiento Cultural reflejado en los siguientes establecimientos educacionales: Liceo Enrique Molina Garmendia, Escuela Normal, Escuela Normal de Preceptoras y la Biblioteca Pública.

- Aumento del equipamiento en materia de Salud Pública, consignado en lo siguiente: Hospital y Manicomio de Concepción, Desinfectorio, Hospicio y Casa de Huérfanos y el Hospital de Niños.

j. Plano de 1932 (Sociedad de Aseguradores contra incendios)

Al igual que el anterior plano elaborado (fig. 8) por esta institución, este nuevamente refleja el trazado de calles y manzanas, y tal vez se puede rescatar dos hechos que modifican el trazado:

- Una incipiente plaza que enfrenta a la Estación de Ferrocarriles.
- La rotonda que se establece dentro de los terrenos que hoy conforman la Universidad de Concepción, en calle Víctor Lamas con Universidad (Janequeo).

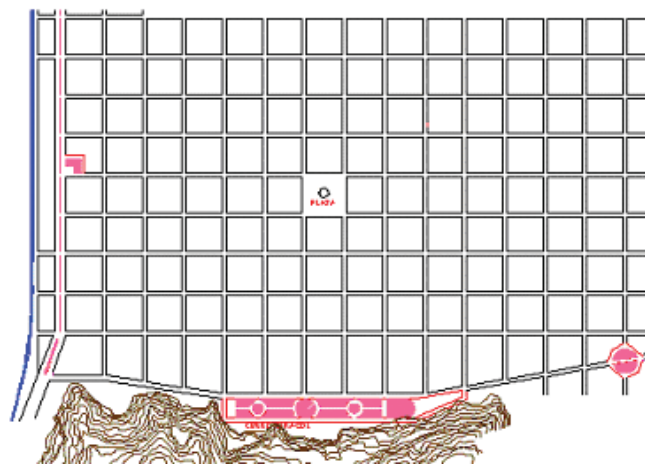


Fig. 8. Plano de 1932.

En 1939 la ciudad es devastada nuevamente por un sismo, producto del cual, prácticamente la totalidad de Concepción se desmorona teniendo que comenzar un intenso proceso de reconstrucción de la ciudad.

A continuación, centramos el análisis en la evolución del espacio público y de la ciudad, en el importante período a partir de este proceso reconstructivo de la ciudad, donde adquiere gran parte de la fisonomía urbana y arquitectónica que configura sus principales espacios públicos actualmente. Este se hace a través del análisis de

los planes reguladores de 1948, 1962, 1982 y 2004 vistos a su vez a través de tres aspectos principales: a) La Forma urbana propuesta, los elementos de conformación del Espacio público, b) Los Nuevos espacios, la transformación del Espacio público, y c) Reflexión sobre la evolución del Espacio público a través del Plan regulador. Los puntos anteriores analizan el espacio público y la arquitectura relevante que la configura, tan sólo a nivel de la propuesta del plan, dejando para un estudio posterior los resultados y aplicaciones finales que en la realidad se produjeron.

I. EL PLAN REGULADOR DE CONCEPCIÓN 1940. LOS TRAZADOS CLÁSICOS O “TRADICIONALES”

I.1 Forma urbana propuesta. Elementos de conformación del Espacio público

Este instrumento nace como uno de los primeros en su género en Chile, y se elabora para afrontar el desastre del terremoto de 1939 y la posterior reconstrucción de Concepción. Estuvo a cargo de la Corporación de Reconstrucción y Auxilio, entidad creada por el presidente don Pedro Aguirre Cerda para toda la zona afectada³. En la ciudad, el instrumento recae en el arquitecto Luis Muñoz Maluschka.

El riesgo de conformar una línea urbana que cambie constantemente su proporción (esto debido a los diferentes dueños de predios en la manzana), queda resuelto con el artículo N° 16, que estipula la homogeneización de la altura en cuanto a la fachada de la manzana, ya sea de edificación continua o aislada.

Un apartado especial lo constituye el trazado de una nueva calle diagonal, que unirá los terrenos de la Universidad de Concepción con el centro penquista, La Diagonal Pedro Aguirre Cerda, vía que por su cualidad espacial, flujos, identidad e intensidad de uso, ha modificado fuertemente la configuración del tejido urbano de Concepción. Según su ubicación las plazas definirán su proporción, definiendo a la Plaza de la Independencia como el espacio público, que no sólo por su historia, trascendencia y herencia patrimonial queda dentro de la memoria penquista, sino que también por la altura mayor de sus configuradores sobre el resto de la ciudad, se convierte en el espacio principal de Concepción. Por otra parte, se consigna dentro del plan la inclusión dentro del tejido de una nueva plaza, la Plaza O'Higgins (actual Plaza de los Tribunales de Justicia), que articula el tejido céntrico hacia los terrenos de la incipiente Universidad de Concepción, a través de la calle Diagonal Pedro Aguirre Cerda. Se define como una plaza de características -tanto arquitectónicas como funcionales- similares a la Plaza de la Independencia y cercana a la misma, de manera de generar un núcleo central entre estos dos polos espaciales y con un gran influjo cívico, comercial, funciones que otorgan intensidad en su uso.

I.2 Nuevos espacios. Transformación del Espacio público

El Plan regulador de Concepción (1948), basa su planteamiento en la apertura de nuevos trazados y espacios que conectan sectores importantes para el desarrollo ciudad y de su

3 Si bien no ha sido posible encontrar información respecto a la Ordenanza del Plan de 1940, se toma como antecedente el Plano que consta como entregado. Sin embargo, el único marco legal que se encuentra es la Ordenanza de modificación del año 1948, por lo que se procede a realizar el análisis con este Plano Regulador modificado.

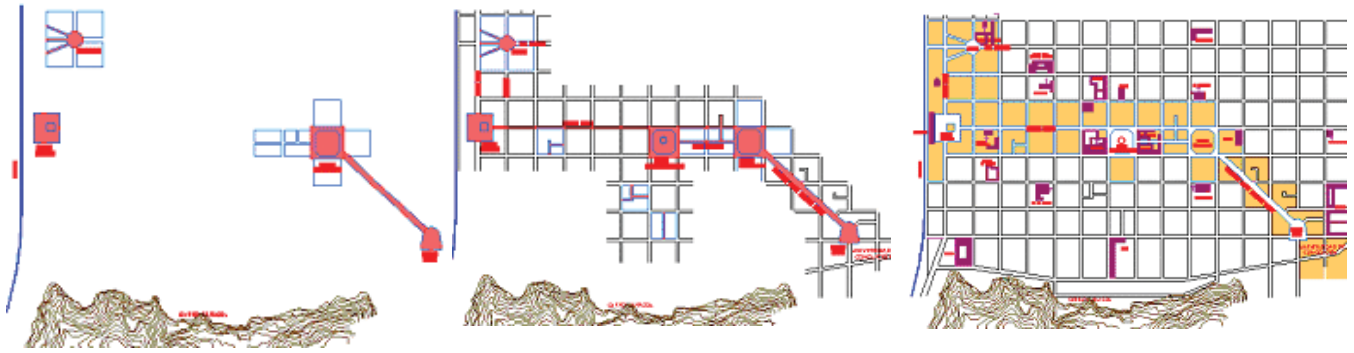


Fig. 9. Reinterpretación de nuevos Espacios Públicos e inserción en el tejido urbano.

centro, como lo son la Estación de Ferrocarriles, punto de acceso a la ciudad y la Universidad de Concepción, centro gravitante de educación superior de la región. La Estación de Ferrocarriles, como acceso al gran Concepción se refuerza con la proyección de Plaza España, la cual se conecta espacialmente con la Plaza Independencia, a través de la calle Barros Arana, de función primordialmente comercial, cuestión que refuerza el carácter de este eje (fig. 9). La Universidad de Concepción y el auge de la vida estudiantil, crean la necesidad de conectar directamente, en forma fluida este polo de crecimiento intelectual de la región con el centro de la ciudad, por lo cual se proyecta una diagonal, que cumpla con ese objetivo y de dos espacios

que se conforman como conectores espaciales. La Plaza Perú, como acceso a la Universidad de Concepción y la Plaza O'Higgins que articula el eje hacia el centro.

De esta forma, el nuevo trazado, responde a un urbanismo que podemos definir como "tradicional", que busca conectar los sectores vitales para el funcionamiento de la ciudad a través de grandes ejes axiales que rematan en plazas, las cuales se utilizan como acceso a estas áreas. Este trazado clásico o tradicional es el aspecto de mayor relevancia de la propuesta, que afecta al espacio público, puesto que conforma una nueva estructura para la ciudad, estableciendo un criterio de horizontalidad en la línea de fachada, que permite percibir e identificar espacialmente esta estructura.

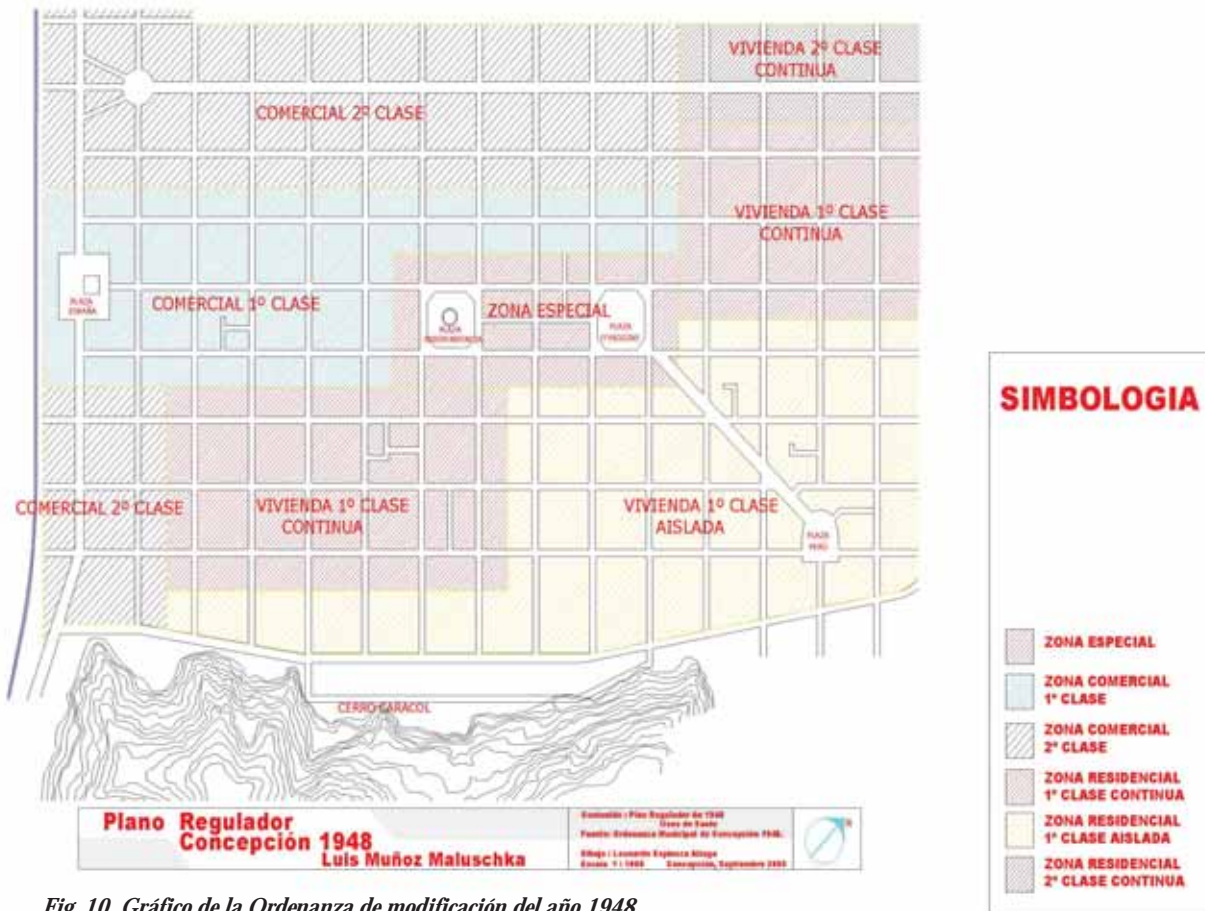


Fig. 10. Gráfico de la Ordenanza de modificación del año 1948.

El tejido urbano se reestructura y potencia con la proyección de los nuevos espacios públicos propuestos, otorgando a la ciudad de Concepción una columna interconectada que articula los sectores relevantes de la misma y entregando una imagen que se consolidará a través del tiempo como la transformación más importante de la traza de la ciudad. Este hecho es de importancia, ya que la ciudad reconoce los hitos urbanos importantes y genera para ellos espacios dignos de su jerarquía e importancia que los albergarán para su desarrollo futuro y de la ciudad toda.

I.3 Reflexión sobre la evolución del Espacio público a través del Plan regulador de Concepción de 1948

Tras el terremoto de 1939 y como primer cuadro normativo, se establece en la ciudad, a cargo de Corporación de Reconstrucción y Auxilio, el Plan Regulador de 1940 (modificado en 1948), el cual plantea cosas interesantes, desde el punto de vista del trazado y la apertura de nuevos espacios y trayectos, que estructuran el centro de la ciudad.

Es por este motivo, que este instrumento se enmarca dentro de lo que reconocemos como planes estructurados en base a trazados, conjugando trayectos lineales rematados por plazas o articulados a trayectos en otra dirección. Este primer plan, demostró físicamente los mayores cambios que transformaron el espacio público de centro de Concepción, generando espacios con cualidad significativa y generadores de historia.

II. PLAN REGULADOR DE CONCEPCIÓN 1962. LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

II.1 Forma urbana propuesta. Elementos de conformación del Espacio público

Este plan estaba en proceso de elaboración cuando sobrevino el terremoto de 1960, el cual resultó ser el más devastador del que se tiene memoria en todo el mundo, situación que seguramente obligó a los arquitectos Emilio Duhart y Roberto Goycoolea a repensar el plan y ejecutar con mayor rapidez su puesta en marcha. De esta forma, con respecto a su predecesor, este plan se piensa y configura con una mayor definición del espacio de la calle. Se establecen claros configurantes urbanos que asociados a su uso, potencian de múltiples formas el espacio público, generando un espacio versátil, intenso en su uso y conservando, por sobre todo, la escala del peatón como referente tangible de su intervención. De esta forma, se define una placa de uno o dos pisos (3,60 ó 5,80 mt.), según cada caso con una función comercial, que estimula el ámbito del peatón. Se establecen circulaciones separadas y diferenciadas, tanto para el tráfico rodado como para el peatonal, quedando este último sobre las placas. Dicha medida nunca se hizo efectiva, en parte por argumentos climáticos y técnicos, como también de comodidad del ciudadano. Sobre las placas se definen edificios aislados en torre, retranqueados de la línea oficial, con una altura de entre 15 y 30 metros (según el caso), determinando con ello un perfil de calle que habla tanto de la escala de la ciudad (por la magnificencia y densidad que se puede lograr con las torres),

como del peatón (por la altura de la placa y su uso), en forma armónica y sinérgica para el espacio urbano.

Por otra parte algunas calles aumentan su ancho y altura, estructurándose como bordes y generando la idea de súper-manzanas que conectan y suturan el tejido de la ciudad, imponiendo una mejor accesibilidad y conectividad. “*Se propone la concentración y densificación urbana en el centro de la ciudad para evitar la expansión horizontal de la ciudad, aminorando sus consecuencias negativas*”. R. Goycoolea (2005).

La calle toma un semblante e imagen propia, como estructurante y configurador del espacio público, rico, diverso, de líneas arquitectónicas homogéneas en su horizontalidad, acorde a la escala humana y fuertemente sustentada por su uso. También se destaca que del propio carácter normativo de los edificios, contarán con una línea arquitectónica definida y homogénea, constituyéndose en una poderosa imagen urbana dentro de la ciudad penquista. El Plan regulador de Concepción de 1962, plantea con una mayor eficiencia el tema de la configuración del espacio público, generando una imagen fuerte y potente del mismo y con ello de mayor calidad del espacio que proyecta. De esta forma, el tejido se diversifica y nutre de las nuevas disposiciones contenidas en la correspondiente ordenanza municipal.

II.2 Nuevos espacios. Transformación del Espacio público

El Plan regulador de Concepción de 1962, proyecta una novedosa forma de concebir el espacio y que responde a la tendencia predominante en el movimiento moderno de separar las funciones del peatón y del tráfico rodado, generando un espacio público tridimensional, en donde la plataforma inferior se concibe al uso del tráfico rodado y las placas superiores, para la utilización del peatón como el Área Social. Las calles y el sistema vial se entregan al uso de tráfico rodado, estimándose un crecimiento en el volumen del parque vehicular, el cual afectaría el desarrollo y tránsito normal del peatón. En el primer nivel se permite la construcción del 100% de los predios, lo que favorece el surgimiento de calles interiores y galerías, las que sumadas a su uso comercial, impulsa un desarrollo de ocupación del interior de la manzana, generando un tejido que se articula al existente, aunque este queda para uso exclusivo del peatón. Estas galerías se proyectan con acceso a un segundo nivel, también de uso exclusivo peatonal, en donde se interconectan entre sí, traspasando la barrera física del vehículo y constituyendo un rico y nutrido tejido para el centro de Concepción. La placa comercial, en el segundo nivel se proyecta y vuela por sobre las veredas como un volumen semi-transparente prominente hacia la calle, generando una serie de balcones urbanos interrelacionados. La galerías también poseen un acceso a un tercer nivel de terraza, una suerte de balcón urbano que se interrelaciona con las torres aisladas. El nivel de Terraza, en el sector central, se trata como una vereda pública elevada que habilitaría un denominado Nivel Social de ámbito peatonal, un nuevo espacio público para la ciudad. Este juego de terrazas se une por pasarelas peatonales sobre las calles para conectar las manzanas entre sí, creando una red de circulaciones peatonales. Esto según R. Goycoolea (2005) “*significaba contar con un espacio aireado, seco y continuo para la vida social (...) intercambio comercial y de servicios de acuerdo a su conexión con los niveles inferiores y volúmenes en altura.*”

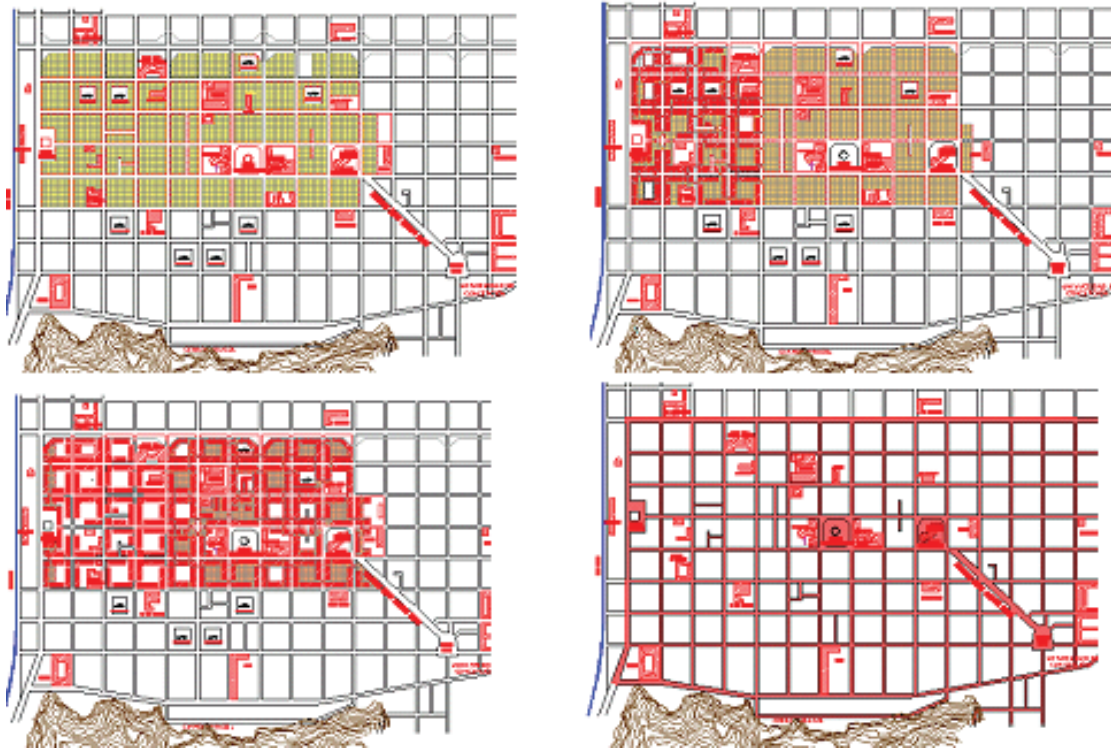


Fig. 11. Reinterpretación de nuevos Espacios Públicos e inserción en el tejido urbano.

El tejido urbano existente nuevamente se potencia con esta forma tridimensional de concebir el espacio público, generando niveles en el tejido de acuerdo a su uso (vehicular y pea-

tonal). El espacio público imbricado de las galerías, genera un rico, complejo y versátil espacio en todos los niveles de proyección.

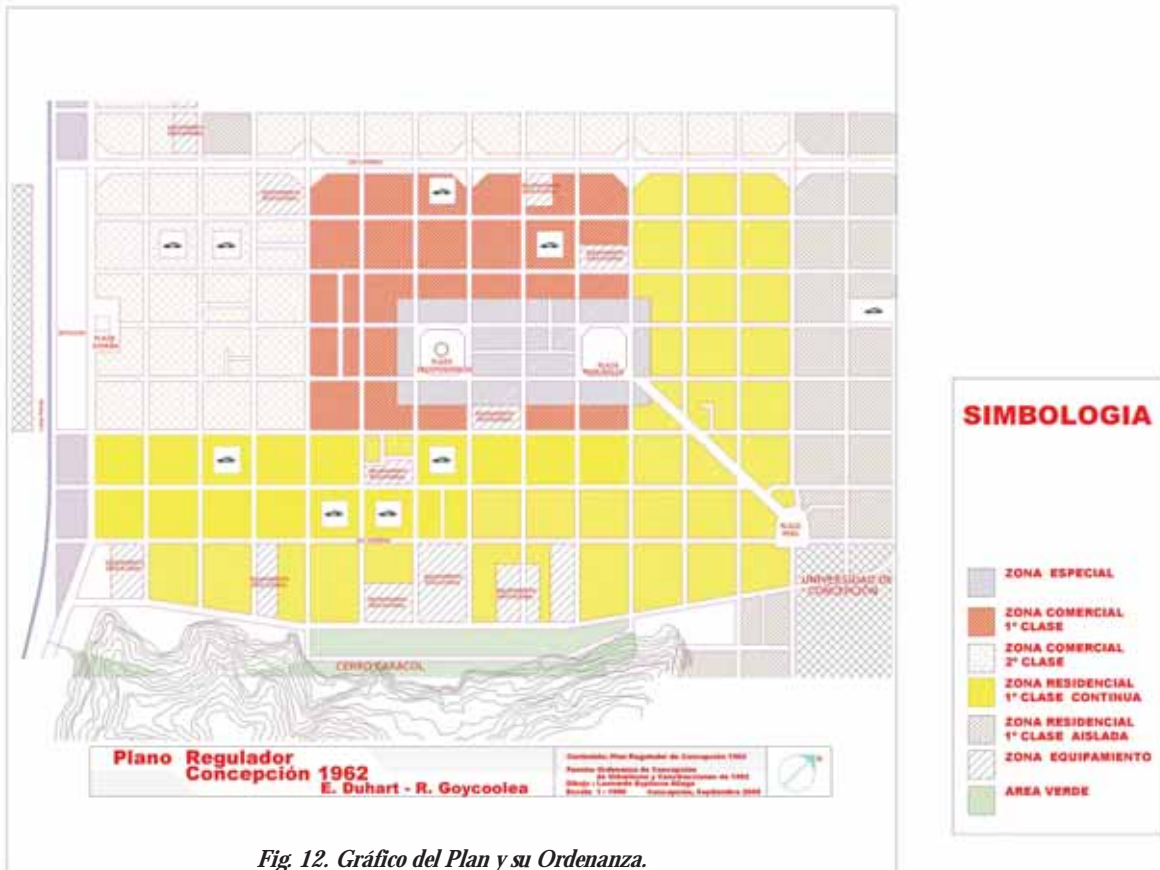


Fig. 12. Gráfico del Plan y su Ordenanza.

II.3 Reflexión sobre la evolución del Espacio público a través del Plan regulador de Concepción de 1962

Como nuevamente la ciudad de Concepción es devastada por el terremoto de 1960, el Plan que se encontraba en su etapa de anteproyecto, debió ser adelantado su ejecución, que finalmente se produce en 1962. Este Plan regulador de 1962 viene a levantar la ciudad tras el desastre y propone un modelo netamente espacial de espacios públicos tridimensionales, en una compleja malla que superpone, el tráfico rodado en un nivel inferior y el tráfico peatonal en una escala social, en el segundo y tercer nivel al interior de la manzana, interconectándose unos con otros y generando un espacio público denso, versátil y cualificador. A pesar de no concretarse la peatonalización en la escala social, el plan de 1962 propuso una arquitectura relevante y fuertemente transformadora, que genera líneas de continuidad horizontal en la fachada, reproduciendo perspectivas medianamente densas a escala del peatón. También entrega a la ciudad una tipología nueva de espacio público al interior de la manzana, la galería, que al interconectarse producen una densa malla y espacios característicos del centro de Concepción.

III. PLAN REGULADOR DE CONCEPCIÓN DE 1982. LA DESREGULACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

III.1 Forma urbana propuesta. Elementos de conformación del Espacio público

El Plan regulador de Concepción de 1982, responde a un momento histórico en que la planificación urbana en Chile se orienta a reconstruir la situación económica del país. Para ello, se decreta por ley, la liberación del suelo y con ello, el ámbito privado comienza a crecer en función de las nuevas posibilidades de construcción.

Desde el punto de vista de la calle, sólo se hace referencia al aumento de algunas vías importantes, planteándose como un mejoramiento de la movilidad y accesibilidad urbana. Sin embargo, esta accesibilidad es entendida como conector de flujos, principalmente de tráfico rodado, en desmedro de otro tipo de medios, como la bicicleta y el propio caminar del peatón. El plan propone un sector uniforme y homogéneo para todo centro de Concepción, con un amplio abanico de usos de suelo que incluye la vivienda, comercio y oficina, equipamiento, área verde e incluso industria y bodega inofensiva, con una altura libre. Precisamente por este punto y la desregulación de una altura estándar, ya sea mínima o máxima, supone una heterogeneidad y diversidad de perfiles urbanos, cuestión que resulta una paradoja desde el punto de vista del objetivo primario. Los configuradores urbanos, dada la libertad de construcción, se desarrollan en forma heterogénea pudiendo coexistir edificios de varios pisos y edificaciones de dos niveles de manera adyacente o una enfrente a otra, generando perfiles urbanos diversos y proyectando una discontinuidad en la línea de fachadas que sólo queda reforzada por su uso. El único elemento, tal vez, rescatable y a raíz del uso del 100% del predio, aunque de arraigo del Plan regulador de Concepción de 1962 y consolidado con este plan de 1982, son las galerías que refuerzan el imbricado espacio pú-

blico al interior de la manzana, cuestión fuertemente apoyada por su uso comercial que establece la normativa.

Donde los planes normativos anteriores de Concepción definían en forma clara y precisa una imagen uniforme de la manzana, generando perspectivas con líneas horizontales de fachadas, a escala del peatón, conformando un centro legible, este plan se define con una objetable desregulación del espacio público que conforma, produciendo un estancamiento y discontinuidad histórica de la proyectación del espacio público.

III.2 Nuevos espacios. Transformación del Espacio público.

El Plan regulador de Concepción de 1982, basa su planteamiento casi exclusivamente en la definición del uso de suelo para la ciudad, así como también en la proposición de ensanche del trazado de algunas vías importantes para la movilidad de la misma, desde el punto de vista del tráfico rodado (fig. 13). Las calles en que se propone ensanche son Los Carrera, O'higgins, Chacabuco, Paicaví, Tucapel, Caupolicán, Lincoyán y Arturo Prat.

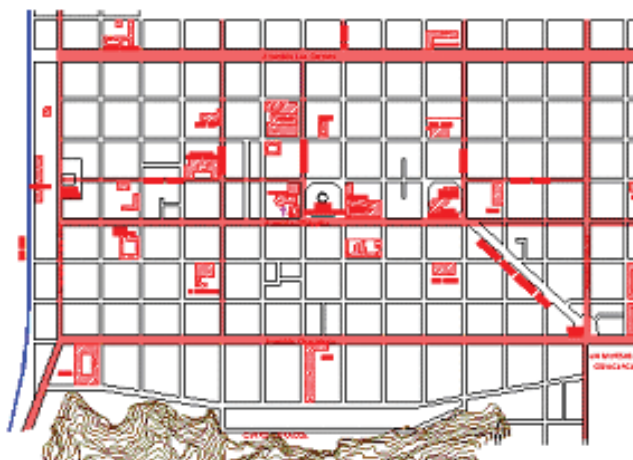


Fig. 13. Plan de 1982, calles en que se propone ensanche. (3)

III.3 Reflexión sobre la evolución del Espacio público a través del Plan Regulador de Concepción de 1982

Con el Plan regulador de 1982 se produce un estancamiento en la evolución del espacio público, en el cual se propone un espacio y zonificación única para todo el centro de Concepción, sin edificaciones cualificadoras, que reproduzcan una forma continua, ni propuestas de nuevos espacios públicos para la ciudad. Este modelo se vincula más a una zonificación en donde el espacio público es un espacio residual que queda en los intersticios entre las manzanas, carente de cualquier atributo especial como estructura, forma, jerarquía ni mucho menos carácter simbólico o cualificador. Este es el motivo, por el cual el Plan Regulador de 1982, se piensa que es el principal artífice del estancamiento de la evolución del espacio público en el centro de Concepción ya que provoca una discontinuidad histórica en la forma de concebir el espacio público, expresada en una desregulación del mismo espacio, en detrimento de la ciudad.

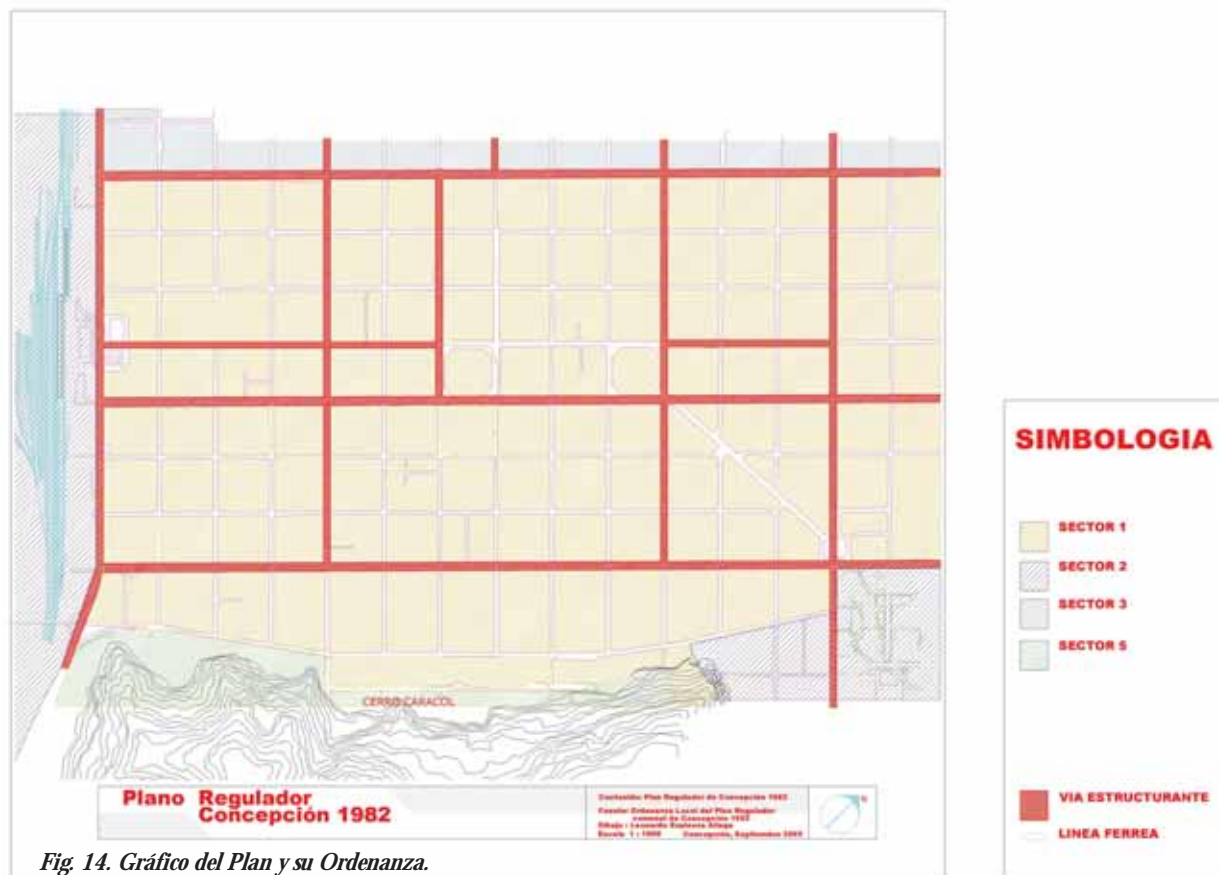


Fig. 14. Gráfico del Plan y su Ordenanza.

IV. PLAN REGULADOR DE CONCEPCIÓN DE 2004. UNA RED DE ESPACIOS PÚBLICOS

IV.1 Forma urbana propuesta. Elementos de conformación del Espacio público

Con más claridad que su antecesor, el Plan regulador de Concepción de 2004, proyecta una categorización y clasificación del uso del suelo, reconociendo las diversas situaciones que se configuran en el centro de la ciudad, a saber la Universidad de Concepción, el centro urbano compuesto entre las Plazas de los Tribunales e Independencia, el sector de la antigua ex estación de Ferrocarriles hacia el río Bío Bío, a través del seccional Ribera Norte del río Bío Bío, y el principal parque urbano de la ciudad, el Parque Ecuador. Las calles de mayor relevancia y que prácticamente definen el perímetro del centro de la ciudad, como lo son Avda. Arturo Prat, Avda Los Carrera, Avda Paicaví y Avda Chacabuco, quedan consignadas como “Corredores urbanos”, que son como se señala en su correspondiente ordenanza como *“...la faja de predios que enfrentan a las vías de mayor jerarquía, cuya profundidad y condiciones de uso de suelo, concentran servicios y equipamientos a todas las escalas, alternados con edificios residenciales*. Proyectos urbanos como Biovías, patrocinado el Gobierno de Chile, a través de su Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones (MOPTT), se preocupan de implementar estos corredores urbanos a nivel del trazado de calles. Esto refleja un criterio de observar el desarrollo de la ciudad sólo a

través de sus flujos viales importantes, mejorando la accesibilidad por calles estructurantes para la ciudad, en detrimento de la accesibilidad del peatón desde estas vías importantes.

IV.2 Nuevos espacios. Transformación del Espacio público

El Plan regulador de Concepción de 2004, define el espacio céntrico por cuatro vías principales y jerárquicas que lo conforman, las cuales se configuran como corredores urbanos. Las calles a las que se hace referencia son: Avda Arturo Prat, Avda Chacabuco, Avda Paicaví y Avda Los Carrera, prioritarias para la movilidad y accesibilidad del tráfico rodado al centro de Concepción. El plan, propone dentro de su planteamiento la interconexión de “una red de espacios públicos”, que viene a establecer un antiguo anhelo de la ciudad, la recuperación el Río Bío Bio. Para ello, conjuga su planteamiento con los lineamientos del Plan Seccional Ribera Norte del río Bío Bio, el cual propone un eje articulador central que dará salida a Concepción a su río. Con ello, la ciudad saca partido de todas las potencialidades que puede ofrecer, tanto en sus servicios (cultural, comercio, centro de servicios) como de su patrimonio natural (río Bío Bío, Cerro Caracol). Dentro de la zonificación del Plan regulador de 2004, se observa un patrón de continuidad tanto espacial (calles, plazas y arquitectura relevante) como funcional (usos de suelo que se complementan) desde la Universidad de Concepción hasta Río Bío Bío, constituyéndose esta red de espacios públicos en el denominado Eje Bicentenario.

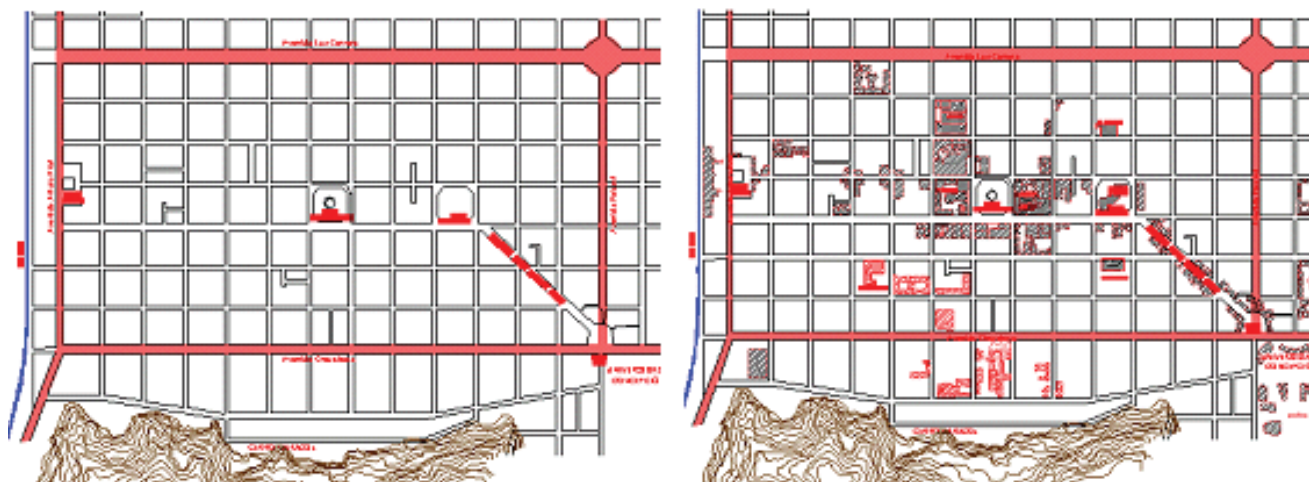


Fig. 15. Reinterpretación de jerarquización de calles y su inserción en el tejido urbano.

Esta red de espacios públicos que conjuga la historia del centro de la ciudad y sus funciones y arquitecturas relevantes con la proyección de un nuevo sector en la periferia del centro, que se encontraba como una barrera hacia el río, se constituye

en el aspecto más relevante del plan, ya que en ningún cuerpo normativo anterior se declara con tal fuerza y potencia una estructura o eje ordenador para el sector céntrico de la ciudad, recuperando el mayor patrimonio natural de Concepción, el Río Bío Bío.

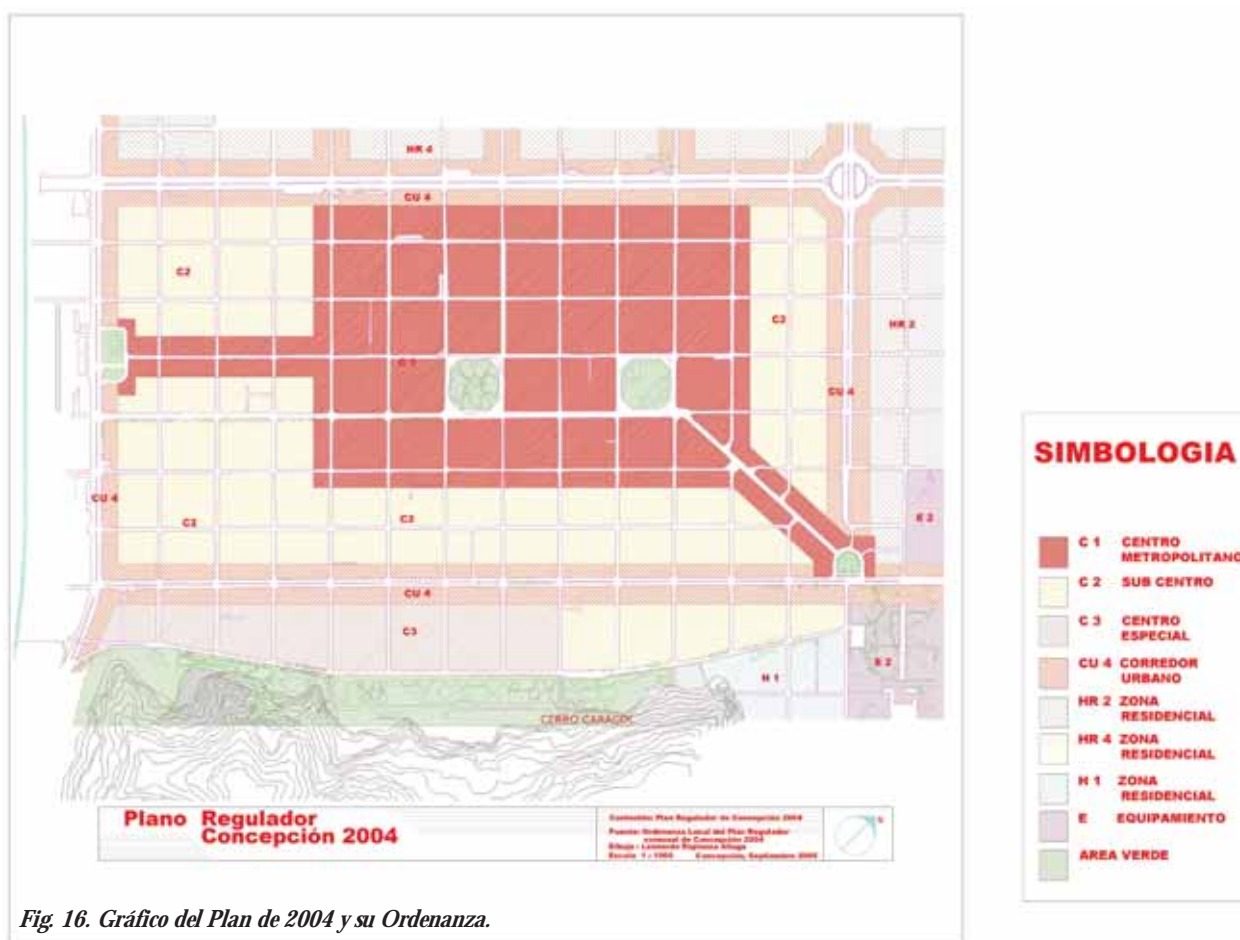


Fig. 16. Gráfico del Plan de 2004 y su Ordenanza.

IV.3 Reflexión sobre la evolución del Espacio público a través del Plan Regulador de Concepción de 2004

El vigente Plan Regulador de 2004 para Concepción se enmarca dentro de una línea que podemos denominar planes

morfológicos, que proponen y configuran claramente una línea o columna vertebral que articula los diferentes trayectos y plazas, los cuales definen un espacio público simbólico productor de identidad y simbolismo para los ciudadanos de Concepción. Con ello, se produce una red de espacios públi-

cos que une y vincula el centro desde la Universidad de Concepción hasta el río Bío Bío, aunque carece de proposición y apertura de nuevos espacios que convoquen a una nueva espacialidad con identidad y simbolismo.

Conclusiones. Una mirada al espacio público de Concepción a través de sus planes de regulación urbana

El estudio comparado de los diferentes planes reguladores que han normado sobre Concepción desde la década de 1940 hasta la actualidad, han arrojado los siguientes resultados respecto del espacio público planificado de la ciudad:

- Desde el punto de vista de la reforma y entrega de nuevos espacios públicos, los planes reguladores de 1948 (de trazados tradicionales o clásicos) y 1962 (la concepción “tridimensional” del espacio público) fueron, en ideas y propuestas, los más prolíficos para Concepción, entregando a nivel de trazado como de espacios, lugares que han encontrado arraigo e identidad simbólica para el habitante penquista.
- El Plan regulador de 1982 se concibe de acuerdo a una completa desregulación del espacio público, aplicándose solo para los usos de suelo en la subdivisión predial e infraestructura a nivel de vías importantes, pero sólo como una constatación de ancho de calles y no como una visión del espacio público que se configura.
- El Plan regulador de 2004, retoma la función ordenadora y estructuralista de los planes de ordenamiento a nivel del espacio público, estableciendo y consignando una red de espacios públicos articulados (ya existentes) que generan una columna vertebral para el centro de Concepción. Sin embargo carece de la formulación de nuevos trazados o espacios públicos de interés. Sólo es posible distinguir la nueva explanada verde hacia el río Bío Bío que conecta el sector céntrico con el borde río, aunque cabe consignar que este trazado se enmarca dentro de la renovación urbana del área denominada Seccional ribera Norte río Bío Bío.

Conclusiones generales

Problemáticas para los Espacios públicos y el tejido urbano céntrico de Concepción

Dentro de las principales necesidades que se proyectan para el centro de la ciudad, para dotar al espacio público de una cualidad significativa e identitaria -a partir precisamente de sus planes de regulación urbana, pero no exclusivamente a través de ellos- están las siguientes:

- Revitalización del sector céntrico de Concepción, particularmente como lugar de reunión, a partir de generar nuevos espacios públicos que se articulen los puntos importantes para la ciudad, (Parque Ecuador como elemento articulado al tejido urbano y el río Bío Bío, en la medida que se concrete el proyecto de recuperación de la Ribera Norte del Río).
- Generar nuevos espacios públicos en torno a las arquitecturas relevantes y patrimoniales de la ciudad, como por

ejemplo, recuperar para el espacio de los atrios de las iglesias como públicos (derribo de rejas).

- Aumento de las áreas mixtas peatón-automóvil, que ha demostrado en casos relevantes que ayuda a mejorar la relación urbana del peatón con su sentido simbólico y significativo.
- Facilitar la apropiación del espacio público, por parte de usos y actividades “privados”, como son el caso de cafés y restaurantes, que ayuden a vivir un espacio público pleno, denso y versátil, incorporando con ello la variable de seguridad percibida.
- Se necesita con urgencia el establecimiento de un plan seccional que planifique y diseñe los espacios urbanos ya establecidos y los que se propongan a futuro.
- Incorporar en el diseño urbano la generosidad de formas, imagen y materiales y una constante adaptabilidad a usos diversos a través de los tiempos.

REFLEXIONES FINALES

Sin lugar a dudas el camino por recorrer es considerable, baste recordar que Concepción a pesar de haber sido fundada en 1550, en su sitio actual, lleva un poco más de dos siglos y medio de historia y más aún los desastres climáticos y sísmicos han contribuido a desarrollar en la ciudad, un pobre sentido de pertenencia e identidad de sus monumentos y arquitectura patrimonial. Esta investigación ha pretendido mostrar la real influencia de los planes reguladores y como han modelado el espacio público a través de la historia de la ciudad. Resulta claro que se debe repensar la forma de concebir el espacio público y su capacidad estructuradora y configuradora dentro de la ciudad. En el punto anterior se definen sólo algunas problemáticas y criterios, además de necesidades de proyectar nuevos espacios para el centro de la ciudad que se transformen en “lugares urbanos”, en el sentido que les otorga Marc Augé (2004).

Por estas razones se podría deducir a modo de conclusión que, desde el punto de vista físico, el espacio público céntrico de Concepción ha sufrido una transformación y permutación de su rol tradicional, el cual ahora debe considerar otras variables, como la diversidad, seguridad, ambiente adecuado, limpieza, uso racional del tráfico rodado y con presencia de otros medios de transporte, con una mayor movilidad y accesibilidad al centro urbano, con una escala y espacios en los cuales el peatón se haga participe, de tal manera que el espacio se nutra, sea vivible, e identifique la ciudad. Actualmente, los planes reguladores se ocupan mayoritariamente por el ámbito del espacio privado -y se despreocupan del espacio público. Tal vez con esto se demuestra la necesidad de repensar y transformar la forma de realizar la planificación urbana en Chile, a través de los planes reguladores, pero con otros instrumentos o mecanismos que le entreguen al espacio público, el carácter y preponderancia que debe tener en el tejido urbano, para generar ciudades con identidad, con “lugares urbanos”. **La relación que muestra la regulación del espacio público a través de la planificación urbana es aún válida, ya que nos permite crear una imagen de ciudad con identidad y con valor agregado.**



Nuevos proyectos urbanos de Concepción que influirán en los futuros planos reguladores de la ciudad (Eje Bicentenario, desde la Diagonal Pedro Aguirre Cerda hacia el Bulevar Barros Arana).

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. AUGÉ, M. Los "No Lugares". **Espacios del Anonimato: Una Antropología de la Sobremodernidad**, Editorial Gedisa. Barcelona, España, 2004.
2. AA.VV. **1999 Urbanismo en Barcelona**, Dirección de Servicios Editoriales Ajuntament de Barcelona, España, 2000.
3. BAERISWYL, S. Entrevista realizada por L. Espinoza en la Municipalidad de Concepción, Septiembre, 2005.
4. BORJA, J. Artículo III Debate de Barcelona: **Ciudad real- Ciudad ideal. Significado y función del Espacio moderno**. Publicación Internet, Barcelona. 1997.
5. CEC Ltda. Consultores. **Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Concepción 2004**, Concepción, 2004.
6. CORPORACIÓN DE RECONSTRUCCIÓN Y AUXILIO. **Ordenanza Local de Reconstrucciones y Urbanización de Concepción**, Ediciones Jurídicas, Santiago, 1948.
7. DIARIO OFICIAL, Publicación. **Ordenanza Local del Plan Regulador Metropolitano de Concepción 1982**. Ediciones Jurídicas, Concepción, 1982.
8. Escritores Coloniales. **Cartas en Relación de la Conquista de Chile**, Editorial Universitaria, Santiago, Chile, 1970.
9. ESPINOZA, L. **Espacio Público Céntrico de Concepción: un Estudio a través de los planes reguladores (1940 -2004)**, Universidad de Concepción, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Concepción, Chile, 2005.
10. GARCÍA, J. Entrevista realizada por los autores en Universidad de Concepción, Septiembre, 2005.
11. GEHL, J. y GEMZ?E, L. **Nuevos espacios Urbanos**, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002.
12. GOYCOOLEA, R (a). **Historia del Urbanismo en Concepción Revista Auca N° 13**, Santiago, Chile, 1968.
13. GOYCOOLEA, R (b). Entrevista realizada por L. Espinoza en Universidad del Bío Bío, Concepción, Septiembre, 2005.
14. GOYCOOLEA, R., LAGOS, R. **Patrimonio Moderno y Proyecto de Ciudad**. Revista Urbano, Año 7 N° 10, Patrimonio Urbano, Universidad del Bío-Bío, Concepción 2004.
15. KRIER, R. **El Espacio Urbano**, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España, 1981.
16. MAZZEI, L., PACHECO, A. **Historia del Traslado de la ciudad de Concepción**, Editorial Universidad de Concepción, Concepción, Chile, 1987.
17. MIHOVILOVICH, A. Entrevista realizada por los autores en Galería de la Historia de Concepción, Septiembre, 2005.
18. NOGUERA, J.E. **Elementos de Ordenación Urbana**, Ediciones UPC, Barcelona, 1995.
19. **Ordenanza Local de Construcciones y Urbanización de Concepción**, Ediciones Escuela Tipográfica Salesiana, Concepción, 1962.
20. **Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones**. Ediciones jurídicas, Santiago, 2002.
21. REMEDI, G. **La Ciudad latinoamericana S.A. (o el asalto del Espacio público)**. Revista Escenario N° 2, Colombia, 2000.
22. ROCA, M. Á. (a). **Lugares Urbanos y Estrategias**, Ediciones Nobuko, Córdoba, Argentina, 2004.
23. ROCA, M. Á. (b). **De la Ciudad Contemporánea a la Arquitectura del Territorio**. Ediciones EUDECOR, Córdoba, 2003.
24. SABATÉ, J. **Acerca de los Espacios públicos Contemporáneos**. Revista MW, Centro de Formación de Investigadores en Historia y Crítica de la Arquitectura, Córdoba, 2003.
25. SCHNEIDER, C. y ZAPATA, F. **Libro de Oro de la Historia de Concepción**, Litografía Concepción S.A., Concepción, Chile, 1950.
26. RODRIGUEZ, M. T. Entrevista realizada por los autores en Universidad de Concepción, Septiembre, 2005.