

CONCEPCION: UNA CIUDAD PARA LA IMAGINACION

Moisés Carrillo Valenzuela¹

Si todos los ciudadanos soñáramos vivir en la mejor urbe del país, no hay duda que pensaríamos cómo mejorarla, cómo hacerla más atractiva.

Todos los días vivimos la ciudad, pero no nos damos cuenta como influye en nuestras vidas, en el diario quehacer, en nuestras relaciones, en nuestros hijos, en el trabajo. Recorremos sus rincones, sus barrios, el centro, sin percatarnos, a veces, el desagrado o agrado que nos entrega. Cuando tenemos un inconveniente, atraso en la movilización, una calle inundada, un taco interminable por falta de calles alternativas, no poder estacionar cerca de donde deseamos, no encontrar una dirección por falta de señalización adecuada, recibir los gases y el ruido de las máquinas de transporte urbano, entonces sí pensamos en que las autoridades no han arreglado esto o lo otro. Culpamos a quienes dirigen los servicios locales. La verdad es que todos somos culpables. Tenemos la ciudad que merecemos, pues no hemos hecho nada por mejorarla, por exigir que se solucionen sus defectos graves, por colaborar, desde el espacio que ocupamos, embelleciéndolo, dándole importancia a nuestro entorno inmediato.

La belleza de una ciudad se mide por la cantidad de espacios hermosos que tiene, por la diversidad de arreglos que hacen sus habitantes, apoyados y dirigidos por la autoridad, quien debe estar permanentemente planificando, trabajando y auscultando sus diversos barrios y rincones.

Botar la basura en el suelo (vereda o calle), no barrer la vereda que enfrenta nuestra vivienda, circular con un vehículo que emana gases tóxicos anormales, pedir al chofer del transporte público que se detenga en cualquier punto que no sea paradero, circular en vehículo a mayor velocidad que la permitida, tocar bocina sólo por apurar a otro, desparramar la basura en la cuneta o la vereda sin usar bolsas, rayar las paredes, estacionarse sobre la vereda cerrando el paso a los peatones, estacionarse en doble fila, provocando tacos de tránsito innecesarios, todas estas acciones no sólo perjudican a nuestra ciudad sino que deterioran y disminuyen la calidad de vida de sus habitantes.

Si pudiéramos resumir en una frase lo que cada uno debe aportar para embellecer la ciudad ésta es TENER CULTURA CÍVICA. Si no la tenemos debemos adquirirla y exigirla a nuestros hijos y familiares. Nuestro hogar siempre trataremos de tenerlo en orden, limpio, bello, cada día mejor, dentro de nuestro medios. Si hay defectos que perjudican su habitabilidad, trataremos de arreglarlos o exigir al responsable que los arregle. Sólo

así nos sentiremos a gusto en nuestro casa. Este mismo cuidado necesita la urbe, el espacio mayor que nos cobija, donde hemos nacido, crecido y pasamos nuestros días, junto a nuestros hijos, familiares, amigos y vecinos.

Concepción está enclavada en un lugar geográfico hermoso: junto al enorme río Bio Bio, bordeada por el Cerro Caracol, limitada por otro río menor, como es el Andalién y con vista, desde la altura, hacia la Desembocadura del Bio Bio y la Bahía de Concepción en el Pacífico. Nuestro entorno es valioso, quizás muy valioso: tenemos a muy poca distancia lagunas, mar, puentes enormes, plantaciones de bosques artificiales y naturales, carreteras en excelente estado hacia todos los puntos cardinales, con salidas expeditas desde nuestras principales avenidas. El equipamiento es variado, cercano y muy completo. Creo que no nos falta nada. Tenemos Universidades, muchos colegios, escuelas, hospitales, iglesias, dos puertos comerciales y pesqueros, un aeropuerto a corta distancia, centros comerciales regionales y locales de gran envergadura, zonas industriales de importancia nacional y regional, prensa regional importante, servicios de transporte interprovinciales a todo el país, con terminales apropiados y bien ubicados.

En cuanto al clima, tiene las estaciones bien marcadas, con calores soportables en el verano y fríos no tan intensos en el invierno. La lluvia es intensa en los inviernos crudos, pero la característica principal es el viento con lluvia. "Llueve horizontal", situación que no comprenden los santiaguinos, sobretudo cuando proponen proyectos de viviendas sociales para esta zona.

Tantas ventajas como ciudad, se contraponen a los daños que le ha provocado el desarrollo controlado y dirigido por sus autoridades.

El trazado ferroviario, que en sus primeros años era marginal, hoy día tiene dividida a la ciudad y no ha permitido un desarrollo uniforme de todos sus barrios. La población Pedro del Río Zañartu ha estado por décadas separada del resto de la ciudad por la línea férrea. Su lento desarrollo y el déficit histórico de viviendas, provocó en este barrio la construcción de casas marginales al borde del río, en terreno ganados a éste, con rellenos de escombros, especialmente después de los terremotos de 1939 y 1960. Otro sector, separado por la línea férrea a Tomé, ha tenido también desarrollo lento, pero la prolongación de las calles con pasos a nivel, le ha permitido estar permanentemente conectado. Además, el uso de esta línea férrea siempre ha sido menor que las de la ex -estación.

¹ Arquitecto. Universidad de Chile. Consultor privado. E-mail: mcarrillo@entelchile.net.

El trazado vial de la ciudad, que siempre contempló calles estrechas y muy pocas avenidas de doble tránsito, ha ahogado el tránsito urbano y ha sido un freno para una mejor densidad habitacional. Se suma a este defecto el hecho que las avenidas estuvieron muchos años sólo en proyecto (Los Carrera, Manuel Rodríguez, Chacabuco, Arturo Prat) y al construirse estos últimos años, ya están casi colapsadas por el tránsito.

El Cerro Caracol con su Parque Ecuador, ha sido el gran equipamiento verde de la ciudad, pero su capacidad no es suficiente para todos los habitantes. Hay un déficit enorme de áreas verdes, especialmente en los barrios más modestos y alejados del centro. Nunca se implementó el Cerro Chepe, no se aprovecharon terrenos libres junto a la línea férrea a Penco o a Lota. Las Plazas de barrios han estado sin mantención y mejoramiento. No ha pasado lo mismo con la Plaza de la Independencia.

A muchas calles se le han plantado árboles en sus bordes, pero al no dejar áreas suficientes de tierra para su regadío, estos árboles han levantado las aceras y dan un muy pobre aspecto a las aceras centrales. Nadie parece preocuparse por esta afrenta a la naturaleza.

Todo lo anterior perjudica la calidad de vida de esta urbe, pero según mi parecer, el mayor daño a la ciudad lo provoca la movilización colectiva, que hasta hoy ninguna autoridad ha podido "hincarle el diente" para modificarla o corregirla. ¿ Es posible que por las calles estrechas del centro, circulen verdaderos " trenes " de taxibuses, con un mínimo de pasajeros y esperándolos para pararlos en cualquier lugar ? Mientras en todos los países civilizados se emplean buses de mayor capacidad, que tiene horarios de paradas y paran sólo en los paraderos, sin provocar congestión alguna al tránsito, aquí, los penquistas tenemos que aceptar colas de colectivos, de taxibuses, bocinazos, gases, ruidos molestos, esquinas bloqueadas, paradas de colectivos repentinas y en cualquier punto, carreras de taxibuses, velocidades máximas no respetadas por la mayoría de ellos, en fin, una mala calidad de vida que nos está afectando día a día. ¿ Es posible que, por ejemplo, desde la Estación de Chiguayante hasta su Estadio Español, viniendo hacia Concepción, uno se cruce con 50 taxibuses semi vacíos?

¿ Por qué las autoridades y los empresarios aceptan que circule un 30 % de sobreoferta de movilización colectiva ?

Analizando en detalle este tema de la movilización colectiva, hay calles de Concepción, como San Martín, O'Higgins, Freire, Maipú, Prat y Pedro de Valdivia, que en las horas de mayor demanda son ocupadas en una gran extensión por los minebuses, produciendo una gran congestión de tránsito. No hay distanciamiento entre cada máquina. Todas esperan en fila a los usuarios, ocupando varias cuadras en el caso de O'Higgins y Freire. Los habitantes de estas calles sufren las consecuencias de este mal de la ciudad y no pueden hacer nada, absolutamente nada. Los que viajan hacia Chiguayante o Talcahuano, en estas horas deben aceptar el

predominio y el acoso de los taxibuses. Ellos dominan las calles principales y los demás ciudadanos deben aceptarlos.

Sin lugar a ninguna duda, este mal es producto de la falta de planificación y ordenamiento del tránsito urbano, con exigencias que deben cumplir todos sus usuarios, sin distinción.

A continuación empezaremos a soñar y pensaremos cómo debiera ser esta ciudad, si todos ayudáramos a ciudarla.

En todas las aceras debieran existir en el borde con la calzada, áreas de prados y arbustos que ocupen un tercio de su ancho. Hoy las aceras sólo se ocupan en todo su ancho en el centro. Estas franjas de verde evitarían que los habitantes cruzaran en cualquier punto de la cuadra. Sólo se permitiría el paso en las esquinas, donde estas franjas llegarían hasta la línea de edificación.

Las actuales avenidas tendrían que absorber la movilización colectiva a base de trolebuses que circulen cada 5 minutos hacia los barrios extremos de la ciudad. Sus paraderos serían cada 5 cuadras, dejando una isla en el centro de la cuadra para tal objeto, donde estarían los horarios de pasada de cada línea. No se aceptarían ni colectivos ni taxibuses por su polución y falta de capacidad.

Toda la zona central desde Lincoyán a Tucapel y de Chacabuco a Los Carrera, sería con paseos peatonales con circulación restringida de vehículos, en calles reducidas para una velocidad muy lenta. A todos los edificios de este sector se les exigiría marquesinas amplias que cubran un 70 % las aceras, manteniendo un diseño propio de la ciudad, que sería una de sus características importante. La Municipalidad a través de un Departamento de Control Urbano, exigiría a los propietarios barrer, en las primeras horas, todo el frente de sus propiedades, depositando la basura en basureros urbanos, existentes a razón de 3 por cada cuadra, como mínimo. Se permitiría el estacionamiento en todas las calles, a excepción de las que acojan a la movilización colectiva.

Para evitar el daños provocado por las líneas férreas, se exigiría a Ferrocarriles subir las líneas alrededor de 1,50 m sobre terraplenes con bordes de áreas verdes y arbustos en pendiente. En los cruces con las calles de la ciudad, éstas bajarían 3,00 m , con lo cual se obtendrían 4,50 m. Pasar sobre las líneas férreas exige elevarse a 6,50 m sobre éstas, lo que afecta fuertemente a la ciudad.

En el caso del ferrocarril a Penco, éste podría ocupar el bandejón central de la calle Manuel Rodríguez, donde el terraplén sería un área verde en pendiente hacia ambos lados, sin afectar a las viviendas con su altura.

La ejecución de la Costanera hacia Chiguayante debiera tener la máxima prioridad, la que luego de ser construida permitiría ganar terrenos para ser desarrollos por los particulares. Los habitantes actuales debieran ser subsidiados por el Estado con viviendas de hasta 1.000 UF, para que ellos puedan elegir entre las ofertas del mercado.