



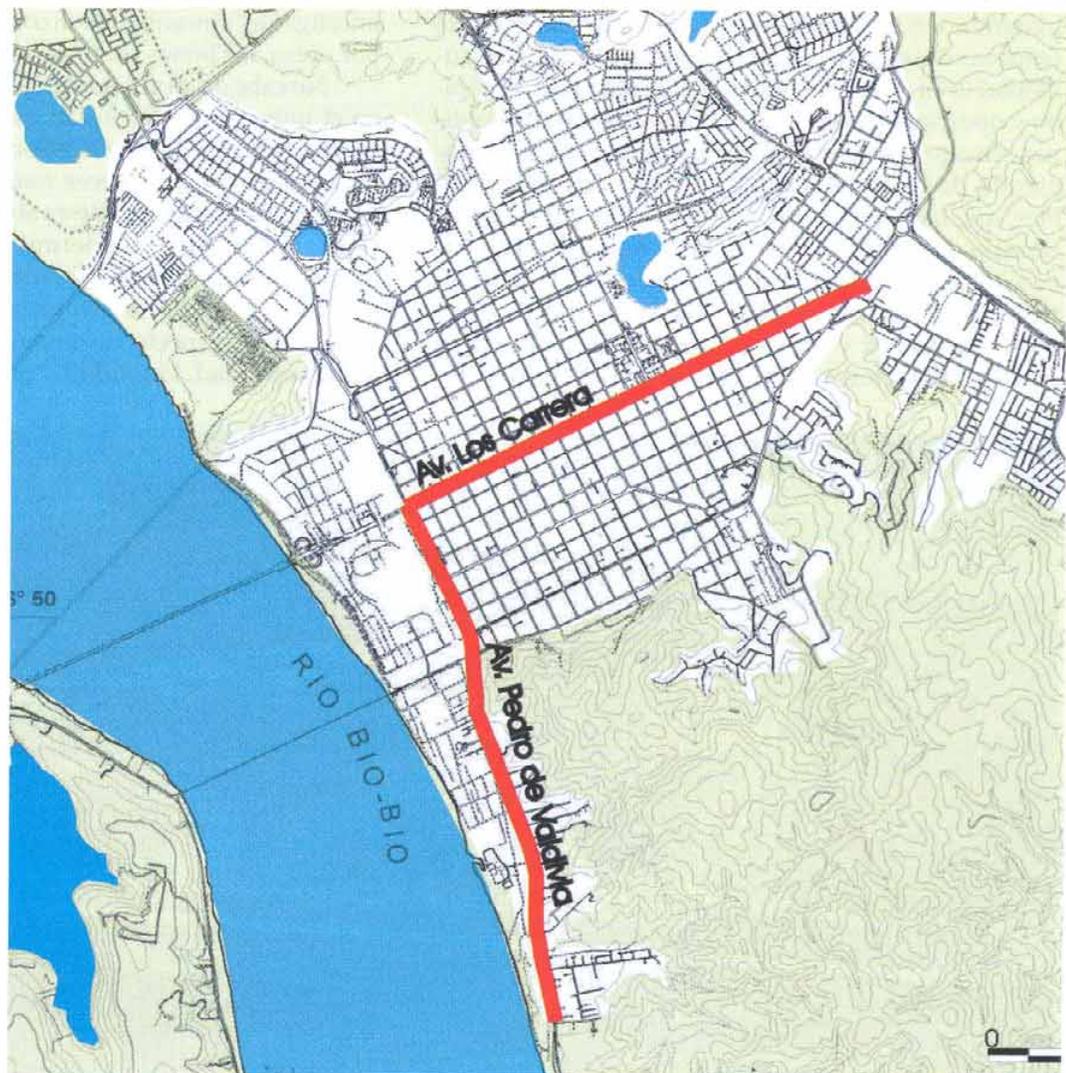
HABLANDO DE ENSANCHES Y CICATRICES URBANAS

Waldo Martínez Riquelme¹

Introducción

El presente artículo es de carácter analítico descriptivo y se basa en realidades urbanas que he podido apreciar a lo largo de veinticinco años de trabajo ligado al desarrollo urbano. En este caso en particular se trata de reflexiones en torno a los

resultados de un fenómeno, como los ensanches de calles, que saltan a la vista y sobre los cuales vale la pena hacerse algunos cuestionamientos, de manera tal de motivar a la revisión de ciertas políticas o formas de enfrentar el problema, tanto por parte de la autoridad como de los ciudadanos todos.



Plano de la ciudad de Concepción en que se muestra dos vías objetos de ensanches urbanos, como son las avenidas Pedro de Valdivia y Los Carrera.

Temática

Como es sabido las ciudades se encuentran en constante crecimiento, en función de responder, por una parte al aumento de la población que la conforma o se alberga en ella y por otra a la localización de actividades productivas y de servicios que la sustentan. Este crecimiento se manifiesta físicamente de dos maneras, por Extensión, incorporando nuevos territorios al uso urbano y por Renovación del casco urbano ya existente asociada a una densificación del mismo. La Renovación puede darse a su vez como Rehabilitación, que implica la recuperación de un edificio para su destino original o el reciclaje del mismo con otros fines, y/o como Remodelación, que significa la demolición y el reemplazo de uno o varios edificios para generar nuevas construcciones.

Este crecimiento constante ya mencionado, que se relaciona con un mayor número de habitantes y una mayor densificación de las áreas consolidadas, implica un incremento también constante de los flujos de tránsito de vehículos y de peatones al interior de la ciudad. Esta situación ha originado la necesidad de mejorar la vialidad estructurante existente y por ello la planificación urbana, viene desde hace más de medio siglo proponiendo ensanches y aperturas de vías en las ciudades como respuesta al problema.

Se piensa que estos ensanches no sólo traen consigo una mejora en la capacidad vial de la calle asociada a una mayor y más expedita conectividad entre sectores, sino que también un mejoramiento del espacio urbano y consecuentemente un desarrollo y mejoramiento de la edificación en sus bordes inmediatos. En otras palabras implican Progreso para la ciudad toda. En ese sentido no resulta extraño encontrar a menudo en estas obras letreros que dicen Disculpe las molestias, estamos progresando para Ud.

Ahora bien, la palabra progreso genera expectativas, y si está asociada al ensanche de calles, hace que este último con mayor razón también las genere, sobre todo en los propietarios afectados, como en los agentes inmobiliarios que deseen intervenir allí.

Estas expectativas pasan por tres fases:

Fase A.- Declaratoria de Utilidad Pública en el Plan Regulador o instrumento de planificación correspondiente.

Fase B.- Inicio de la gestión del proyecto de ensanche y su construcción.

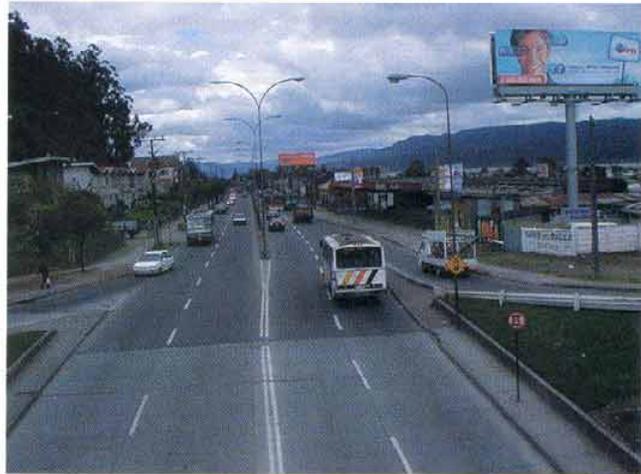
Fase C.- Post- construcción del proyecto.

Durante la fase A, es decir a partir de que se sabe que el ensanche está dispuesto en la ley, pero no se conoce cuando se hará realidad, se produce un fenómeno de estancamiento el que luego se transforma en deterioro, cuando esta fase se prolonga demasiado en el tiempo, hecho bastante recurrente.

Durante la fase B, que se inicia cuando se toma conocimiento del comienzo de la gestión del ensanche, se produce un fenómeno de especulación y esperanza. Enseguida mientras dura el proceso expropiatorio ocurren demoliciones y mutilaciones constructivas que son verdaderas heridas en el espacio urbano, que también constituyen deterioro, pero que se consideran transitorias, mientras se construye la obra vial.

Durante la fase C, cuando se termina la obra de ensanche y entra en funcionamiento la parte vial, se inicia lamentablemente un nuevo período especulativo de ajuste al mercado que toma su tiempo, aparecen las cicatrices urbanas producto de las mutilaciones generadas durante las expropiaciones y se produce nuevamente un estancamiento en el desarrollo que mantiene un grado de deterioro urbano en la edificación de los bordes de la vía, desmereciendo el esfuerzo de la inversión realizada.

Estas cicatrices urbanas y su permanencia en el tiempo son el reflejo de este tipo de respuestas al crecimiento. Aquí es donde aparece el problema de la velocidad de inversión asociada a la renovación urbana.



Avenida Pedro de Valdivia hacia Chiguayante, en su ensanche desde el Parque Ecuador.



Faja de parque en Avda. Pedro de Valdivia como área verde relevada de un proyecto mayor.



Vivienda-isla entre dos edificios en Avda. Pedro de Valdivia, ejemplo de herida en el espacio urbano.

El caso de Concepción

A manera de ejemplo veremos en Concepción los casos de los ejes Av. Pedro de Valdivia y Av. Los Carrera.

La Av. Pedro de Valdivia, que en Concepción con Chiguayante, tuvo una Fase A que duró aproximadamente 28 años, desde 1960 a 1988, y el estancamiento afectó su costado sur que era hacia donde se propuso el ensanche.

Luego durante la Fase B, de 4 años, 1989 a 1993, las expropiaciones de los terrenos del lado sur entre la avenida y la línea férrea se limitaron exclusivamente a la porción necesaria para el ensanche vial, dejando en muchos casos sitios remanentes de tamaño pequeño con muy pocas posibilidades de ser objeto de remodelación. Inclusive quedaron, entre el puente viejo y la Ex CCU, retazos de terrenos construidos, con destino Área Verde, declarados de utilidad pública en el Plan Regulador Comunal de Concepción de 1982.

Hoy día van transcurridos 8 años de la Fase C, en los terrenos más grandes del costado sur se han construido 4 edificios, pero los retazos remanentes están allí, constituyendo cicatrices urbanas cuya duración permanece indefinida.

En el costado norte, no afectado físicamente por el ensanche, se han dado pocos casos de remodelación, mas bien la tendencia ha ido hacia la rehabilitación manifestándose a través del reciclaje de construcciones. (Ver fotografías)

Mención aparte puede hacerse del caso de la Ex CCU, que se retiró del lugar, vendió sus terrenos, se

encuentra parcialmente demolida y obviamente en el futuro será objeto de una acción de remodelación, el problema para la ciudad radica en ¿cuando?. Esta inquietud ya ha aparecido en la prensa local, como puede verse en los titulares que ilustran este artículo.

El caso de la Av. Los Carrera es bastante emblemático, puesto que en la planificación urbana siempre esta vía ha sido considerada como la principal avenida urbana de la ciudad y como un eje conector y distribuidor desde su acceso por el nor-oriente hasta Av. Prat por el sur-poniente. Este rol se ha visto reforzado con la reciente construcción del puente Llacolén sobre el río Bío Bío, que la relaciona con la comuna vecina de San Pedro de la Paz.

Esta Avenida tuvo una Fase A, es decir estuvo afectada a ensanche por 36 años aproximadamente, desde 1960 a 1996 y fue un claro ejemplo de cómo la lentitud en materializar su ensanche la llevó a un deterioro progresivo que no le permitió cumplir durante muchos años con su rol de acceso a la ciudad, puesto que no estaba conectada con la Av. Irarrazabal, y cuando se conectó, el estado de su pavimento y diseño original de calzada simple, sumado al deterioro progresivo de las construcciones en sus bordes, no alentaban a su utilización ni menos a su exhibición como puerta de entrada, por ello el tránsito era rápidamente desviado por Vilumilla hasta Freire, Lientur, Roosevelt y Chacabuco. Funcionaba como eje unidireccional prácticamente sólo, desde Paicaví hasta Prat.

A partir del año 1996 se inicia la fase B, proyecto y construcción en dos tramos, que concluye finalmente el 2000. Demoró cerca de 5 años en concretarse con un diseño de Avenida bidireccional con dos calzadas de tres pistas cada una con bandejón central, pistas de espera para virajes, semaforización, amplias veredas, paraderos, poliducto subterráneo, etc. De este modo se constituyó en la Avda. Urbana de Mayor Jerarquía en al Intercomuna, es la única con tres pistas por lado.

No obstante lo anterior, habiendo transcurrido unos tres años desde el término del primer tramo y uno desde la inauguración del segundo, lo que implica que la fase C de nuestro análisis comenzó con un cierto desfase, todavía no se aprecia una tendencia rápida y clara hacia la remodelación de sus bordes con edificación en altura, sino más bien una remodelación en dos a tres pisos y una rehabilitación de algunas construcciones, con la presencia intercalada de abundantes cicatrices urbanas en los términos planteados en el presente artículo, resultado de demoliciones parciales. ¿Cuánto tiempo durarán?

Conclusiones

Como se ha visto, los ensanches de vías son intervenciones (quirúrgicas) en la ciudad que traen consigo la necesidad de abrir heridas en el tejido

urbano, con la finalidad de resolver un problema, pero como es lógico van a dejar cicatrices urbanas que por lo visibles que quedan ameritan de un tratamiento especial y complementario que permita a la ciudad recuperar su belleza y así contribuir a una mejor calidad de vida para sus habitantes.

El problema parece ser la poca velocidad de inversión que tiene el proceso de Renovación Urbana, especialmente en Concepción, los años pasan muy rápido y las expectativas de un mejoramiento integral se esfuman y se prolonga el deterioro. Esto puede notarse a simple vista por lo que debemos actuar pronto. ¿Cómo? En primer lugar buscando con la autoridad la manera de llevar a cabo medidas de mitigación (en lenguaje ambiental) de los impactos negativos temporales que conllevan estas cicatrices urbanas, como por ejemplo aplicación estricta de la legislación vigente, reglamentar lo que falte y buscar fórmulas de créditos o co-financiamiento para los cierros actualmente construidos con materiales de demolición, o para reparar fachadas, etc. No podemos darnos el lujo de tener avenidas nuevas con calzadas y aceras impecables, flanqueadas por cierros de planchas de zinc oxidado en pleno centro de la ciudad.

En segundo lugar debería tenderse a promover cada vez menos los ensanches en los instrumentos de planificación y propiciar en su reemplazo la generación de vías alternativas mejorando el estándar de calles existentes o construyendo nuevos trazados a través de áreas no construidas. Paralelamente, es menester continuar invirtiendo en obras de mejoramiento de la gestión del tránsito de modo de obtener un aprovechamiento racional de la infraestructura vial disponible.

Finalmente no debemos olvidar que los ensanches de calles son cirugía mayor, cuyas cicatrices tardan mucho tiempo en desaparecer y afectan significativamente la imagen urbana.



Vista de Avda. Los Carrera, sin arborización y "poco amable" en el contexto de la ciudad.



Tres viviendas en un frente de 9 metros en Avda. Los Carrera, como caso de heridas urbanas.



Fachadas de zinc continuo en casi una cuadra en Avda. Los Carrera. Claro ejemplo de "cicatrices" urbanas y mutilaciones constructivas.