

NUEVOS PROYECTOS URBANOS DE LA CIUDAD DE CONCEPCIÓN

I. Eje Bicentenario

La I. Municipalidad de Concepción, ha planteado la puesta en marcha de los proyectos urbanos para la comuna y en los que la columna vertebral lo viene a constituir el llamado "Eje Bicentenario" que se extiende como un corredor que comienza en la Diagonal Pedro Aguirre Cerda y concluye en la Plaza España al final del nódulo que se radicará en el Barrio Cívico de la ciudad y que albergará los edificios públicos incluido el de la Intendencia Regional.

a) Visión Positiva

De acuerdo al Asesor Urbano de la I. Municipalidad de Concepción, Arq. Sergio Baeriswyl, el objetivo de este Eje es potenciar un flujo peatonal que ya existe entre el Barrio Universitario y el centro de Concepción enlazado a través de la Diagonal Pedro Aguirre Cerda, permitiendo conectar dos barrios de alta jerarquía y dinamismo.

En el camino hay obras: entre ellas, los estacionamientos subterráneos de la Plaza de los Tribunales de Justicia, proyecto que se encuentra en la etapa de ajuste final de las bases para llamar a licitación. Considera la habilitación de a lo menos 300 estacionamientos en el vértice poniente, es decir Castellón y Barros Arana. Asimismo, está contemplada la remodelación de la superficie de esa misma Plaza de Tribunales de Justicia, tarea que deberá asumir la empresa que se adjudique la concesión del estacionamiento

El trazado del Eje según el Arq. Baeriswyl, responde a la visión regional de la celebración del Bicentenario, cuyo sello es volcar la mirada hacia el río Bio Bio. Bajo este mismo aspecto, se enmarca la 3ª. Etapa del bulevar Barros Arana que se extendería hasta la Plaza España, y cuyo fin es la conectar el futuro centro cívico regional con el centro histórico tradicional y comercial. Si bien, esta zona no registra una mayor demanda peatonal, el Asesor



Bulevar Barros Arana en el centro de Concepción.



Plaza Perú en el Barrio Universitario, Concepción.

Urbano sostiene que esto ocurre porque los servicios no están funcionando, pero no bien que ello ocurra, el centro va a crecer entre la Estación de Ferrocarriles y la Plaza y este bulevar se transformará en un atractivo eje y una plataforma para la inversión de servicios.

A esta 3ª etapa también se le suman los estacionamientos subterráneos de Plaza España, que se concretarán una vez se instale el Barrio Cívico, para cuya remodelación la I. Municipalidad llamará a un Concurso internacional de Ideas de Arquitectura para su remodelación.

Como grandes sorpresas por parte de Municipio, pero que ya son conocidos al menos en sus lineamientos generales, se suman dos proyectos que prometen mucho impacto en la comunidad: el primero, consiste en techar dos tramos de la ciudad tanto en el sector del Paseo Peatonal donde se encuentra el mayor comercio y en Caupolicán entre Barros Arana y Freire. Este proyecto está concebido con el fin de brindar a la población una mayor protección en términos de clima y seguridad y un ambiente más cálido para cafés en sector de terrazas en la calle, generando un espacio de interacción.

El segundo gran proyecto, menos visualizado aún, es transformar radicalmente la Diagonal Pedro Aguirre Cerda, construyendo un bandejón central peatonal pero manteniendo la circulación vehicular a sus costados, al estilo del Paseo Las Ramblas de Barcelona. El ancho de la calle y el flujo automovilístico menor, permitiría concretar esta idea sin generar nocivos embotellamientos, además de reforzar la conexión de la Plaza Perú con el edificio de los Tribunales de Justicia a través de una vía peatonal con grandes atractivos culturales y comerciales.

b) Visión Crítica

Una visión distinta a la positiva proyección urbana local, la presenta el destacado Arquitecto santiaguino Sr. Juan Sabbagh, ex presidente nacional del Colegio de Arquitectos, quien considera que Concepción todavía no logra dar la cara al río Bio Bio ni



Cicletada en el día de inauguración de las ciclovías del proyecto Biovías en el parque Ecuador de Concepción.

integrarlo a su vida cotidiana. Más allá de los notables e ingentes esfuerzos realizados, aún no se consigue el objetivo final de poner en contacto a los habitantes de la intercomuna con su histórico afluente.

Más todavía, el Arq. Sabbagh afirma que el proyecto del Barrio Cívico de Concepción, puede afectar el equilibrio entre el desarrollo de la ribera norte del río Bio Bio y el actual centro administrativo y comercial de la comuna. Y ello, porque el traslado de las reparticiones públicas al polo de desarrollo comprendido entre la línea férrea y la Costanera, disminuye la circulación de la gente y provoca los negativos efectos en el área de servicios del corazón de la ciudad.

En este punto, el Arq. Sabbagh sostiene que los esfuerzos de la autoridad local parecen contradictorios, puesto que por una parte, se realiza toda una serie de acciones para dar seguridad a los consumidores en el perímetro central, a la vez que se habla de revitalizar el casco histórico, mientras se impulsa el paulatino pero inevitable traslado de los servicios públicos a un sector distinto de la ciudad. Sin prever los efectos económicos de esa intervención urbanística, aún falta una propuesta global sobre qué hacer con las instalaciones públicas que queden desocupadas

II. Existencia de la Línea Férrea en superficie

Uno de los problemas claves que subsiste en la visión urbana de Concepción, es sin duda la existencia aún de la línea férrea entre el río y la ciudad, al decir de importantes urbanistas y arquitectos que se han estudiado la materia.

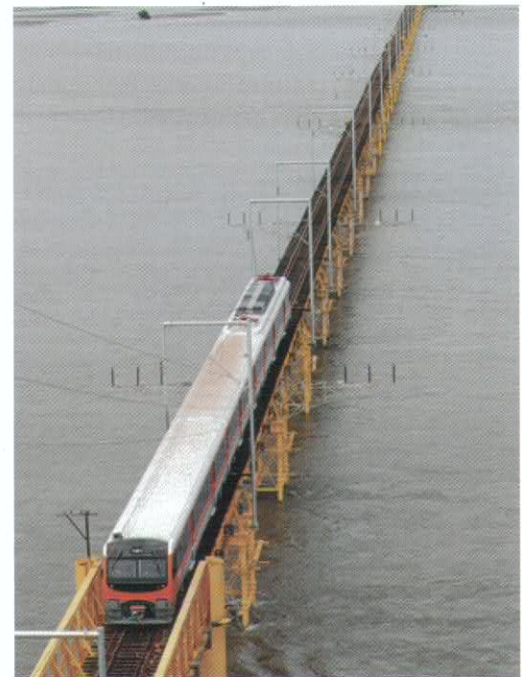
Entre algunos de ellos, el Arquitecto local Sr. Enrique Armstrong de Concepción y el Arquitecto santiaguino Sr. Cristián Boza, sostienen que mientras exista este problema, Concepción no podrá dar el paso que le permita alcanzar una estatura de ciudad moderna e integrada que ofrece una real calidad de vida a sus habitantes.

Ambos profesionales, sostienen que las negativas consecuencias que tiene la existencia de la línea férrea como una frontera divisoria e insuperable de la comuna, mantiene y mantendrá alejado el río de la gente.

El Arq. Boza recuerda que en su oportunidad tanto especialistas y líderes de opinión, sugirieron soterrar la línea férrea, cuyo costo se estimaba entre 14 y 25 mil millones de pesos, lo que fue descartado por la autoridad de la época. En esto, en Concepción se ha sido muy poco eficiente y decidido por cuanto otras ciudades con problemáticas similares, como Viña del Mar, decidieron dar el paso y soterrar su ferrocarril y ahora avanza sin obstáculos hacia la lógica urbana de una ciudad más integrada, cohesionada y plena.

Este "error" urbano, según el Arq. Armstrong, sugiere una serie de desventajas como la segregación de las zonas urbanas, la desvalorización del terreno debido a la inseguridad, suciedad, ruido y contaminación visual, a lo que se agrega que en un cruce ferroviario, la línea es una permanente interrupción al flujo natural de la ciudad que debe bajar su ritmo debido a las trabas de los cruces ferroviarios, tanto los autos por los trenes, como los trenes por los autos.

Ciertamente, el soterramiento del tren significaría para Concepción, constituirse en una ciudad que podría fluir normalmente por la superficie, permitiendo que vehículos circulen más rápido y mejor, sin ruidos molestos ni muertos por atropello del tren, ocupando mejor el terreno, incluso el de la propia línea del tren con una bonita avenida y ganando por tanto, en plusvalía y estética urbana.



Biotrén cruzando el río Bío-Bío.