

## Sugerencias al anteproyecto de Plano Regulador de Valdivia

por

Hernán Neira, Blas Gallardo, Jorge Silva, Jaime Gallardo, Luis Otero y Roberto Martinic

versión 16/12/05

Si desea suscribirlo, se ruega enviar un mail a la dirección abajo indicada

(Distribución libre)

[hneira@uach.cl](mailto:hneira@uach.cl)

[www.neira.cl/regional.htm](http://www.neira.cl/regional.htm)

### Índice

I	Introducción: ciudad invivable e inviable	1
II	Transporte, accesibilidad	1
III	Paisaje	4
IV	Zonificación	4
V	Conservación histórica y zonas típicas	6

## I INTRODUCCIÓN: CIUDAD INVIVIBLE E INVIABLE

El esfuerzo que se realiza actualmente por generar un nuevo plano regulador para la ciudad es encomiable. Ahora bien, los frutos de este fuerza pueden verse disminuídos por el hecho de que el anteproyecto de plano regulador, en su etapa actual, no garantiza un desarrollo sustentable de la ciudad y tiene aspectos de discriminación social. Por ejemplo: no da espacio al transporte público y obliga a construir un número tan alto de estacionamientos que, si sólo una parte mínima de los autos allí cobijados saliera a las calles, las bloquearían.

Por otra parte, no se prevé ningún parque importante en sectores modestos de la ciudad, pero sí prevé una continuación hacia el oriente de la costanera, convirtiéndola, así, en una vía rápida de circulación. ¿Por qué no, en cambio, transformar la prolongación de la costanera en un gran parque entre la Estación y el Puente Calle-Calle, cercano a sectores modestos, los que tendrían así acceso al río y a áreas verdes sin necesidad de pagar por ir hasta la SAVAL?

Quienes trabajan en la propuesta han hecho un trabajo importante. Ahora bien, es necesario profundizar ese trabajo en el sentido de que contribuya de forma más decidida a construir una ciudad más vivible, más equitativa y eficiente. Más de detalles sobre esto y otros temas en el texto a continuación:

## II TRANSPORTE, ACCESIBILIDAD

a) **Peatones** insuficientemente o absolutamente no considerados en diagnóstico y solución, lo que es un sesgo clasista y de privilegio a los medios poco eficientes de transporte en ordenanza prevista. Ejemplo: Aníbal Pinto entre Baquedano y Cochrane es una de las principales vías de acceso peatonal al centro y en lado nor-oriental la vereda es casi intransitable por su estrechez y el

estado en que se haya. El plano regulador no contempla un ensanche allí, siendo que en algunos tramos sí lo necesita para los peatones. **Prever ensanches exclusivos para ciclovías y para veredas allí y en otras partes.** La ordenanza prevista desconoce y subestima las necesidades del peatón, imponiendo modelos poco eficientes y caros de transporte.

**b) Ciclistas:** insuficientemente o absolutamente no considerados en diagnóstico y solución, nuevo rasgo clasista y de privilegio a los medios poco eficientes de transporte. Problemas graves en Puente P. de Valdivia. Tampoco están contemplados en el el puente Las Ánimas ni Cau-Cau. Contemplar ensanche del puente P. de Valdivia para peatones y ciclistas (agregando estructura por los costados). Prever ensanches en vialidad en torno a Universidad Austral, que tampoco contempla ciclovías ni aceras dignas (debieran subir a unos 4 m de ancho). Establecer en ordenanza anchos mínimos de acera (4 m) y ciclovías (1,5 m por dirección) en puentes.

**c) Muelles:** hoteles, hospitales, centros de enseñanza y conjuntos de viviendas que den al río deben contemplar muelle flotante (sube y baja con la marea, así el amarre es siempre fácil y seguro).

**d) Calles que terminen en el río:** deben contemplar un muelle público de amarre temporal (sólo unas horas) para embarcaciones de hasta 10 m de eslora u 8 toneladas de desplazamiento. (Podría haber parquímetros para embarcaciones, como para los autos).

**e) Estacionamientos para transporte público y bicicletas:**

En hospitales, estadios, restaurantes, museos, discotecas y supermercados que tengan más de  $X$  m<sup>2</sup> construídos o cualquier predio o empresa que prevea una capacidad superior a  $Y$  personas a la vez (trabajadores o visitantes) habrá obligación de construir un estacionamiento de bicicletas por cada dos de autos y, en todo caso, ocuparán una superficie equivalente al menos al 10% de la dedicada a autos. En centros de enseñanza superior habrá un estacionamiento de bicicletas por cada 2 alumnos previstos y, en los centro de enseñanza secundaria, uno por cada 4 alumnos. Los estacionamientos de bicicletas no podrán estar a más de 15 metros de distancia de los accesos, distribuídos proporcionalmente si hubiera más de un acceso y, en todo caso, siempre estará más cerca de la entrada al edificio que el borde más cercano a ésta del estacionamiento automovilístico.

**f) Terminación de las vías estructurantes** (Simpson, Camilo Henríquez desde plaza hasta av. Francia, pasando por el costado del campus UACH). Además prever en ellas ciclovías y espacio para árboles en línea de expropiación a fin de incentivar .

**f) Transporte público: expulsado de ciudad en el anteproyecto, evitar clasismo urbano.**

Propuesta: hospitales, centros de enseñanza, teatros, supermercados y estadios que tengan más de  $X$ m<sup>2</sup> construídos o prevean recibir a la vez más de  $Y$  personas deben prever espacio en el predio para paradero de taxis, taxis-colectivos y micros. (Esto ya lo practican algunos supermercados y la UACH, pero es indispensable en Hospital Regional, Surmédica, Colegio Alemán, etc.). Los colegios y liceos deben prever, además, espacio para que el transporte escolar se instale en el predio, pero no para estacionamiento de vehículos particulares. (Hay que evitar el atasco de las vías a las horas escolares y favorecer que los niños suban y bajen en lugar seguro; ver lo que pasa en el Colegio Alemán, Inmaculada, Escuela España, Domus Mater, etc., que paralizan la ciudad a ciertas horas). Trasladar o equilibrar las medidas favorables al vehículo particular hacia el

transporte público. Obligar a construir estacionamientos privados con el presupuesto del Ministerio de Salud o de Educación es de un clasismo insultante y, por cierto, sería motivo de escándalo si la población lo supería. Sólo quedan exceptuados de esta obligación los predios del área céntrica.

**g) Costanera:** no prolongar la existente, sino construir un parque al borde del río. La costanera no debe ser una vía rápida para automóviles. Eso separa a los habitantes del río. Siendo el río el principal atractivo público de la ciudad, no conviene concebirlo sólo como una línea. Tampoco conviene las principales áreas de esparcimiento sean entregadas sólo a hoteles, alejando de ellas a los valdivianos.

**Propuesta:** crear costanera-parque que sea la principal área verde de los sectores medios-bajos del área sur de la ciudad, que tienen que ir hasta SAVAL, no una costanera-autopista. El ancho del parque sería el que se prevé para la calle. Junto con ello, debe protegerse la característica residencial de alta densidad del borde, restringiendo su utilización por hoteles al sector ya existente, con altura máxima que impida bloquear la vista de Carlos Anwandter. La nueva costanera debe ser definida por la ordenanza como “Paseo peatonal” y prever grandes accesos transversales, con “plazas” cuadradas o semicirculares contiguas al río cada dos o tres calles perpendiculares.

#### **h) Circunvalación ciclístico peatonal. Trángulo ciclístico Puente Calle-Calle – Hospital – Centro**

Se necesita una circunvalación paralela a la actual, definida como “paseo peatonal”. Asimismo, se necesita asegurar la conectividad de miles de trabajadores y estudiantes entre Las Ánimas, el Hospital Regional y el Centro. El 15% de la población valdiviana está matriculada en la educación superior y técnica, pero esa población, en la ordenanza propuesta, simplemente no existe. ¿Por qué?

#### **i) Accesos a Niebla y costa**

Prever ruta por los cerros más directa a Niebla definida como “Paseo peatonal”, sólo para peatones y ciclistas. Las vistas desde lo alto son maravillosos y atraería muchísimos turistas, incrementando los negocios de hospedaje en comida y revalorizando los predios contiguos al río pero no construibles.

#### **j) Accesos a Punucapa**

Establecer la servidumbre de paso y la línea de expropiación para el actual camino privado (¿privado o ya hay una servidumbre que es bloqueo por los propietarios?) costero desde aproximadamente Villa Miseria a Punucapa.

#### **k) Entrega de terrenos a Bienes Nacionales**

Las nuevas urbanizaciones deben entregar, además del espacio para calles, espacio para que haya paraderos o terminales de transporte público. La ordenanza prevista no prevé entrega de espacio público para terminales de micro: otra muestra de discriminación social por medio de medidas urbanas.

### **I) Espacio para parques**

El Parque Saval se encuentra cerca de la población más acomodada y muy lejos de donde se concentra la mayor cantidad de población y a la vez más pobre. Hace falta prever otro parque relevante en el otro extremo de la ciudad o tal vez en Francia. Eso revitalizaría zonas hoy deprimidas. El Parque de los Reyes, en Santiago Poniente, transformó una zona muy degradada y peligrosa en otra acogedora y muy valorada, atrayendo inversiones y trabajo.

## **III PAISAJE**

### **Postes y cableado**

Propuesta: permítase el cableado aéreo sólo en un lado de la calzada en área céntrica, pericéntrica y zonas residenciales. (Se trata de dejar espacio para árboles y que no queden ambos lados tapados). En Isla Teja, en zona de Alto del Cruces, se loteó con cableado subterráneo. Allí la ordenanza debe mantener esa exigencia, pues en la actualidad cualquier empresa podría colocar cables, arruinando la inversión ya hecha.

### **Árboles**

Error: no se contempla espacio para árboles ni se establece obligación de plantar árboles en el espacio público que se entrega a bienes nacionales cuando se hace un loteo. Del mismo modo que se exige construir la acera, etc., se debe exigir colocar árboles y asegurar un terreno de calidad para que prendan. Sugiero obligación de plantar un árbol por cada 12m de frente en todas las zonas, con excepción de la céntrica.

### **Áreas verdes**

Sugiero incrementar porcentaje que debe dejarse para áreas verdes, lo que se compensa con la extensión de las áreas donde se puede construir en 4 o 6 pisos.

### **Accesibilidad y visibilidad del río**

Ampliar ancho de la última cuadra de todas las calles que confluyen en el río, en forma de abanico. Ampliar también el antejardín. En general, el problema del río se ha estudiado sólo longitudinalmente (lo que era indispensable, por cierto), pero la mayoría de la gente llega a él por una vía perpendicular. Se trata de crear accesos como si acercarse al río fuera hacerlo como por un abanico abierto en cada calle que da a él. Prever nuevas líneas de expropiación. Limitación a X metros de altura de edificios en costanera, para que no bloqueen vista y se valore la segunda línea en Carlos Andwanter y en otras zonas cercanas a costanera que deben conservar la vista al río.

## **IV ZONIFICACIÓN**

a) **Segundo centro**, aproximadamente en Picarte con Francia o un poco más al sur por Picarte. Se trata de disminuir la necesidad de transporte. La ordenanza y el plano reiteran el mal actual: todo concentrado en un solo lugar. Hace falta un segundo polo de desarrollo en el lado sur, que es también el más pobre.

b) **Area pericéntrica excesiva.** Limitarla por Los Robles hasta la rotonda a Niebla; por A Pinto hasta Baquedano y por el lado norte hasta Janequeo. Esto se compensa con la creación de un segundo centro en Picarte. Es absurdo tener en el núcleo de la ciudad un área tan extensa sin incentivos como barrio residencial para clases medias. La tendencia urbana mundial es atraer residentes al centro para evitar problemas de seguridad y de transporte. El anteproyecto tiende a expulsar a las clases medias del centro y peri-centro, ofreciéndoles sólo irse muy lejos de sus lugares de trabajo e imponiendo grandes tiempos y costos de transporte.

c) **Perjuicio del pequeño comercio:** al desincentivar el vivir en el centro e imponer el auto como medio de transporte, la ordenanza prevista perjudica al pequeño comercio en favor de las grandes tiendas a las que sólo se llega en auto y que pagan por una protección privada que ya no se encuentra en las calles céntricas.

d) **Barrio Regional:** es el único coherente de toda ciudad y funciona como sistema residencial de apoyo a los centros médicos del sector. Fue portada de El Mercurio-Propiedades en el número dedicado a Valdivia. La zona contigua al hospital debe ser sólo residencial, a fin de facilitar el poblamiento cercano al lugar de trabajo (hospitales, centros médico y UACH-Miraflores). Nadie quiere irse a menos que se vea forzado por el ruido.

**Propuesta:** Usos del suelo permitidos: residencial. Sólo en vías principales autorización para oficinas y talleres artesanales que no ocupen más de X % de la superficie o del 10% en las vías locales. Usos prohibidos: (además de los listados en ZU 6): restaurantes, pubs en todas las vías (un solo restaurante expulsaría a todos los residentes), bombas de bencina, talleres mecánicos, bodegaje de todo tipo. Aníbal Pinto entre Bulnes y Bueras: oficinas (esa zona ya fue liquidada como residencial por la bomba de bencina).

Superficie predial mínima: 500 m<sup>2</sup> en sector casas Cucú y Rudlof. (se trata de no dividir los predios actuales, algunos de los cuales podrían ser subdivididos en la propuesta actual).

e) **Barrio Carlos Andwanter:** devolverle el carácter residencial que buscan sus habitantes, que comienzan a ser expulsados por hoteles y hosterías. Dejar para hosterías sólo Janequeo.

f) **Zonas mixtas: reestudiar.** Iván Flores tiene razón: en una manzana difícilmente convive una vivienda y un taller mecánico, por pequeño que sea, ni con un restaurante o pub. En Esmeralda se instaló un pub y 10 años después no quedó ninguna vivienda. Conviene reducir las áreas mixtas. La idea es que no sólo los ricos disfruten de áreas tranquilas: también debe poder vivir sin ruidos ni molestias un obrero o un oficinista subalterno. Hay que disociar el binomio *residencial = rico*; y comenzar a crear el binomio *residencial = distintos sectores sociales*. Sugiero zonificar los lugares de taller o restaurante por manzanas. Por ej: cuatro manzanas residenciales y en un lado, hacia las grandes, vías, una mixta, etc., pero no un pub al lado de una vivienda (peligro de abandono zona Carlos Andwanter y de que se transforme en barrio rojo muy pronto).

g) **Alturas máximas:** Las áreas donde sólo se puede construir hasta tres pisos parecen excesivas. Conviene subir la altura máxima a 4 o 6 pisos, pero con una rasante que permita mayor asoleamiento. En costanera: limitar altura para no bloquear vista de segunda línea (Carlos Andwanter y otros sectores).

**h) División predial**

En algunos países con frentes a río, se permite una división predial especialmente estrecha por el lado del río, de forma a que los edificios se instalen de manera perpendicular a él y así no haya un solo sitio que bloquee el sólo la vista y el acceso. Propuesta: permitir frentes prediales estrechos frente al río, pero manteniendo la idea de calles anchas de acceso perpendicular al éste. Zona Carlos Andwanter: prohibir ediciones sobre X metros de altura en Costanera, para no bloquear vista de viviendas e incentivar aumento de densidad en segunda fila.

**i) Templos**

La ordenanza habla de “sinagogas, mezquitas”, etc.. Creo que es mejor sustituir esos términos por “templos de cultos reconocidas por el Estado” (son alrededor de 200).

**j) Punucapa**

Incluir Punucapa en el plano regulador. Ya se nota construcción de viviendas. Incluir también su acceso por el borde del río y establecer líneas de expropiación.

**k) Playas de estacionamiento**

Prohíbense las playas de estacionamiento, en superficie o en altura, en el área céntrica y pericéntrica. En ésta áreas sólo se permitirán subterráneas.

## **V CONSERVACIÓN HISTÓRICA Y ZONAS TÍPICAS**

El Regional debe ser declarado zona típica, a fin de protegerlo como conjunto. En las áreas céntricas, habría que revisar el catastro de edificios de conservación histórica. En algunos casos, debiera autorizarse la demolición de ellos, pero conservando su fachada a fin de evitar los incendios intencionales o los monumentos nacionales convertidos en ratoneras. Conviene incentivar la renovación de edificios históricos más que su paralización.