

# Reflexiones sobre Valdivia

No hay ni ha habido civilización sin ordenamiento del espacio. Por eso, para comprender una ciudad como Valdivia, hay que recordar que la cultura, la geografía y el clima han hecho de ella una ciudad multipolar, estructurándose mediante un sistema de hitos y formas de vida, cuyo sentido depende de que no se destruya la reciprocidad de sus elementos ni se los separe de su historia. Ahora bien, en las últimas décadas se ha establecido un diseño unipolar debido a la sobrevaloración de un criterio: estructurar la ciudad en torno al desplazamiento automovilístico.

Ese diseño maquinista se inspira en un pensamiento de los años cincuenta, que reduce los problemas de la ciudad a la inadecuación de calles y peatones a los automóviles.

La concepción maquinista de la ciudad subvierte los valores urbanos, transformando al sirviente —el automóvil— en el príncipe y, al príncipe —el ser humano—, en sirviente. Las principales razones de dicha subversión son: la expansión de la ciudad, un sistema de incentivos al automóvil instaurados en la ordenanza local de Valdivia, un diseño agresivo contra el peatón, el descuido estético de algunas construcciones nuevas, una confianza irracional en ensanches y aumentos de velocidad como solución urbana y la insuficiencia de políticas en el transporte público.

Respecto de la expansión, si Valdivia tuviera tantos habitantes como Santiago y mantuviera su densidad, su diámetro equivaldría a la distancia entre la capital y La Serena, pues ya hoy, con sus ciento veinte mil habitantes, duplica el de París. Los orígenes de la expansión de Valdivia son múltiples. Factores como el terremoto o malos suelos han contribuido a la expansión. Sin embargo, nada justifica que allí donde hay suelos sólidos no se haya establecido la obligación de construir en dos, tres o cuatro pisos ni que decenas de hectáreas estén dedicadas a estacionamientos. Por eso la escasez de suelo en Valdivia no es ni absoluta ni irremediable, sino fruto de catástrofes antiguas y decisiones urbanas recientes.

Respecto de los incentivos al automóvil, la última ordenanza local confirmó un sistema de subvenciones al obligar a construir cierta cantidad de estacionamientos por cada metro cuadrado de hospitales y escuelas públicas, sin exigir paraderos de micros ni ciclovías, siendo que en Valdivia, a pesar de la lluvia, la bicicleta es mucho más usada que en otras regiones del país y es el medio de transporte más rápido en el área céntrica.

Respecto de los peatones y del transporte público, de los primeros no hay estudio alguno en el Plan de Desarrollo Comunal y existen diseños de ensanches que contemplan aceras tan estrechas que los peatones deben caminar de lado. Aun sin proponérselo, la ordenanza hace que pensionados, cotizantes de Fonasa y alumnos de escuelas públicas subvencionadas a los usuarios del automóvil, como ha sucedido en el recién inaugurado Hospital Regional, ejemplo de criterios ideológicos y no técnicos al diseñar sus accesos. En él no hay facilidades para transporte público y los



Para comprender una ciudad como Valdivia, hay que recordar que la cultura, la geografía y el clima han hecho de ella una ciudad multipolar.

peatones llegan por una pendiente estrecha de una treintena de metros, orientada contra el viento y la lluvia, mientras los automovilistas estacionan adentro y algunos bajo techo.

Respecto del sentido estético, la eliminación de árboles, la espalonización de los barrios principales, la proliferación de fachadas de vidrio y el cercamiento automovilístico de los lugares de interés han hecho inaccesibles muchos sitios turísticos y eliminado las principales señas de identidad. En la convicción de que cuanto más pavimento se atrae más visitantes, la ciudad ofrece, cada vez más, un

**Si Valdivia  
tuviera tantos  
habitantes como  
Santiago y mantuviera  
su densidad, su diámetro  
equivaldría a la  
distancia entre  
la capital y  
La Serena**

Santiago en pleno sur, sin las ventajas de éste, causa fundamental de la dificultad experimentada por Valdivia para afianzarse como plaza turística. El resultado es una planificación ineficaz, que desconecta los hitos urbanos, con índices de atropellamientos superiores al promedio chileno, socialmente discriminatoria, contraria al desarrollo turístico y, finalmente, que hace que el sur, como realidad geográfica, cultural y estética, se aleje cada vez más de Valdivia. Hecho semejante se

produce en la Universidad Austral, poseedora de un patrimonio urbano tan valorizado por su entorno como desaprovechado por medidas urbanas inconexas.

La consecuencia de este diseño es que si se abandonan los sectores tradicionales no es por vejez, sino porque han sido destruidos y porque los ruidos impiden el ejercicio de aquellas actividades que mayor valor agregado incorporan a los bienes y servicios de la ciudad. Los profesionales que requieren de cierto silencio para trabajar se marchan a vivir a las afueras para escapar del ruido que les impide laborar de día y dormir de noche. Por eso el esquema actual de Valdivia es un obstáculo para su transformación en capital regional. Si se continúa estructurando Valdivia como se ha hecho en las últimas décadas, la nueva capital regional podría verse más destruida que favorecida, pues el problema no es sólo la pobreza de los medios para hacer ciudad, sino la bancarrota de los criterios.

A la concepción "maquinista" de la ciudad se le opone otra en que la urbe es entendida como unidad moral con funciones múltiples y que hace del barrio, y no de las circunvalaciones, la célula básica de la ciudad. En la ciudad los habitantes se reúnen para alejarse de la mera convivencia gregaria, guiados por un deseo de vivir humanamente y vivir bien. ¿Y qué es vivir bien? No es circular cada vez mas de prisa, sino vivir con justicia, con dignidad, con armonía y con respeto a las distintas actividades, clases sociales y tradiciones que se dan en la polis. Si se apoyan en la tradición y en la riqueza de ejemplos nacionales e internacionales, las soluciones modernas para ciudades pequeñas no necesitan ser ni monumentales ni onerosas.

Los males descritos son atenuados por la limitación, en el área céntrica, de construir una cantidad excesiva de pisos, garantizando que la catedral se mantenga visible, y tenues medidas contra la expansión, medidas que requieren complemento en toda la ciudad. Con todo, en Valdivia existe un ejemplo de mayor importancia: el barrio Regional. Habiendo padecido sólo daños mínimos con el terremoto, ha sufrido mucho más al ser atravesado por una circunvalación y por la ausencia de espacio para el transporte colectivo que se dirige al nuevo hospital. Urge proteger el barrio Regional, incorporando normas a la ordenanza que garanticen el diálogo entre las construcciones nuevas y las antiguas y una política de desplazamientos centrada en el transporte público que incorpore avenidas ciclisto-peatonales techadas.

Es necesario que autoridades de nuevo cuño intermedien entre los vecinos, grupos de interés y partidos políticos, y que se destaquen por la comprensión de la ciudad. Vecinos, dirigentes e instituciones tenemos el deber de impregnarnos de un saber urbano integral, para ayudar a recuperar la tan anhelada y cada vez más esquiva salud de la ciudad.

Hernán Neira  
Profesor de la Universidad Austral de Chile y Escritor