

# SIETE IDEAS PARA VITALIZAR EL CENTRO DE VALDIVIA

## SEVEN WAYS TO VITALIZE VALDIVIA'S CENTER

*Roberto Martínez Kraushaar.*

*Dipl. Ing. Arquitecto Universidad Católica de Valparaíso.*

*Magíster Diseño Arquitectónico Kunstakademie Düsseldorf.*

*Académico Instituto de Arquitectura y Urbanismo,*

*Universidad Austral de Chile.*

### Resumen \_

La intromisión cada vez más creciente de criterios exclusivamente económicos en el desarrollo de nuestras ciudades, ha ido definiendo una forma insostenible de hacer ciudad. Se evidencia que una de las mayores dificultades dentro de este modelo, es la estabilidad de los centros urbanos. La ciudad de Valdivia no ha quedado ajena a estas autoreferentes tendencias urbanísticas. En virtud de esto el Taller de Urbanismo, de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Austral de Chile, ha asumido el desafío de encontrar y estudiar una serie de problemáticas en el centro de Valdivia y diseñar propuestas de intervención urbana, orientadas a la valorización de esta zona de la ciudad.

### Abstract \_

The growing intromission of exclusively economical criteria in the development of our cities has been defining an unsustainable way of making city. Stability of urban centers has been evidenced as one of the main difficulties inside this model. The city of Valdivia has not been left aside from these self-referent urban tendencies. Considering this, the Urbanism Workshop from the Architecture Department from Universidad Austral de Chile has taken the challenge of finding and studying a series of problems in the center of Valdivia and designing proposals of urban intervention, oriented to valuating this part of the city.

### Contextualización \_

La condición de crisis en muchos centros de ciudades chilenas es irrefutable. La intromisión cada vez más creciente (a partir de la post-guerra) de criterios exclusivamente neoliberales y el abandono del modelo europeo por la copia del modelo urbano norteamericano en el desarrollo de nuestras ciudades, ha ido definiendo una forma insostenible de hacer ciudad, en el mediano y largo plazo.

Hemos sucumbido ante la imposición del automóvil como protagonista del crecimiento urbano y a la concentración del comercio en unos pocos centros comerciales. Sólo estas dos acciones han sido causantes de una diversidad de factores que podríamos llamar "tendencias de desarrollo urbano fuera de balance", que se manifiestan en: ciudades con una desmesurada extensión y desproporcionado gasto energético, con densidades habitacionales cada vez más bajas y un sistema habitacional orientado a la uniformidad social. Sistemas de transporte deficientes en calidad y funcionalmente extremadamente costosos. Una escasa provisión de áreas verdes, un espacio público cada vez más privatizado, la desvaloración y deterioro de la calle como institución socio-cultural y la frustrante pérdida y deterioro del diverso comercio y manufactura local. Estas tendencias han contribuido crecientemente hacia un desarrollo urbano de baja calidad cultural y cada vez más apartado de condiciones aptas para la vida ciudadana, creando ciudades cada vez más aburridas y parecidas unas a otras.

**Palabras clave:** Crecimiento urbano, Centro urbano, Sustentabilidad, Sistema transporte.

**Key words:** Urban growth, Urban center, Sustainability, Transport system.

Se aprecia que una de las mayores dificultades dentro de este modelo es la estabilidad de los centros urbanos, cuya permanencia se ve amenazada bajo la hegemonía de los criterios anteriormente descritos. La dificultad que reviste esta condición no es trivial, si tomamos en consideración que los centros urbanos corresponden al origen de la ciudad. Es en este lugar donde la ciudad se inicia y es también en los centros donde se ejercen los derechos democráticos, donde el encuentro de la amalgama social tiene cabida, es allí donde se manifiesta con mayor intensidad la cultura de una sociedad y donde las imágenes urbanas reflejan las necesidades diarias, las esperanzas y los sueños de la gente.

La ciudad de Valdivia no ha quedado ajena a estas extraviadas tendencias urbanísticas. En ella tan sólo el consumo energético de los diferentes tipos de transporte de los barrios nuevos representan, en el transporte privado (considerando dos viajes diarios) 44.006Kwh (energía para iluminar 44.000 viviendas durante una hora por semana), el transporte colectivo 3.070Kwh y el transporte de buses urbanos, 1.118 Kwh (datos Taller de Urbanismo año 2009).

El transporte privado de esos barrios genera un gasto, sólo en gasolina, de \$14.000.000.- diarios y \$5.110.000.000 anuales (datos Taller de Urbanismo año 2009). Lo impresionante de todo esto es que un automóvil se usa en promedio el 2.5% de su vida, el 97.5% de su vida esta estacionado (Rieseberg, 1989). El gasto de estos barrios en renovación de sus automóviles es de \$60.000.000.000 ó U\$120.000.000 cada 3 años. Estos gastos pueden ser perfectamente transferibles a un excelente medio de transporte público.

Todo esto, sin contar los costos asociados a la infraestructura que otorgan viabilidad a estos proyectos habitacionales periféricos. Ciudades como Detroit, cuna de la industria automovilística norteamericana, ha iniciado planes para la destrucción de 20.000 viviendas periféricas, para detener el crecimiento urbano.

El centro de la ciudad de Valdivia, ciudad de 150.000 habitantes, condicionado también por las leyes del modelo del capitalismo tardío, ha sido afectado por los efectos de este económicamente atractivo y fácil modo de crecimiento urbano. Sin embargo aún presenta una activa vida social, lo que indica que este es un aspecto de relativa importancia para los ciudadanos.

Bajo esta premisa es que el año 2009 el Taller de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Austral de Chile, ha asumido el desafío de encontrar y estudiar una serie de problemáticas en el centro de Valdivia y diseñar propuestas de intervención urbana, orientadas a la valorización de esta zona de la ciudad. La metodología usada fue, acceder a la historia no para fijar lazos estructurantes y globalizadores, como fijan las actuales tendencias urbanísticas del capitalismo tardío, sino para buscar huellas, indicios y trazos que, sin negar la diversidad, ayuden a reestablecer conexiones interrumpidas o encontrar significados a distintos fragmentos urbanos. De este modo, en la ciudad heredada es posible reconocer reglas, maneras de actuar, modos de asentamiento, subdivisiones del suelo, conexiones, tipos de arquitectura y técnicas constructivas, que provienen de códigos sociales y culturales compartidos, y es desde allí donde se hace posible abarcar el desarrollo de la ciudad contemporánea en toda su complejidad.

El objetivo de estos proyectos es crear un conjunto de ideas, que de modo aislado o en conjunto puedan detonar inversiones para convertir el centro de Valdivia en una zona urbana dinámica y atractiva, incorporando temas como diversidad social, belleza y sustentabilidad económica y medioambiental.



Praga, ciudad europea fluvial, centro compacto de actividades traslapadas, peatonal, fuertemente vinculada a su río (imagen 1). Valdivia hasta mediados del siglo XX, estuvo conformada por los patrones urbanos del modelo europeo (imagen 2). Calle Picarte a principio del siglo XX, dignificación del espacio público (imagen 3). Calle Picarte hoy, degradación del espacio público (imagen 4).



## Propuesta 1 - Valdivia 24 horas

En Valdivia no hay un uso eficiente, vital y saludable del centro, durante las 24 horas del día. Se propone diseñar en el centro núcleos detonantes de actividad mixta (vivienda, comercio, ocio, cultura servicios y trabajo), implantados en sectores existentes que poseen sentido e identidad. Mediante esta estrategia se crea en el centro una red rica de diversas posibilidades urbanas.



Imágenes propuesta 1\_Valdivia 24 hrs.

Centro de Huston en 1990, que ha sido dismantelado para dar cabida a las megaestructuras y al automóvil (imagen 5). Huston, paradigma del crecimiento urbano norteamericano (imagen 6). Valdivia copia el modelo de crecimiento urbano norteamericano, basado en la expansión (imagen 7).

### Profesores Taller\_

Responsable Roberto Martínez

Colaboradores Javiera Maira, Laura Rodríguez, José M. Biskupovic

### Estudiantes\_

Propuesta 1 Bernardo Alvarez, Karla Gerter, Jaime Muñoz

Propuesta 2 Maria José Beluzan, Max Ovalle, Rocío Zuloaga

Propuesta 3 Alvaro Lefian, Sebastián Leon, Franco Escobar

Propuesta 4 Marcia Vásquez, Marco Contreras, Axel Püschel

Propuesta 5 Jaime Fuentes, Alejandro Gonzalez, Mauricio Silva

Propuesta 6 Luis Silva, Jaqueline Barcia

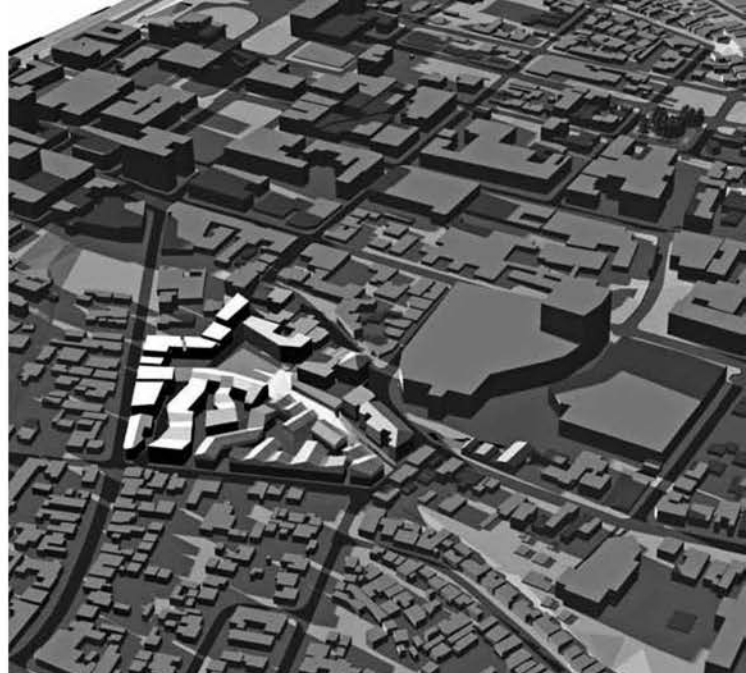
Propuesta 7 Gustavo Carrillo, Berty Vargas, Jorge Rivera

## Propuesta 2\_Centro Encapsulado

Si bien Valdivia se define a sí misma como una ciudad fluvial, donde su río (único río navegable de Chile) es un gran patrimonio, el centro de Valdivia se encuentra encapsulado en su crecimiento hacia éste, negándose como ciudad la gran oportunidad de ser verdaderamente una ciudad fluvial. Esta propuesta consiste en generar tres subcentros de conexión entre el centro y el borde-río. Estos puntos permiten tensionar peatonalmente relaciones y actividades con el centro, vinculándose entre sí y con el hinterland de la ciudad a través de un sistema de transporte moderno.



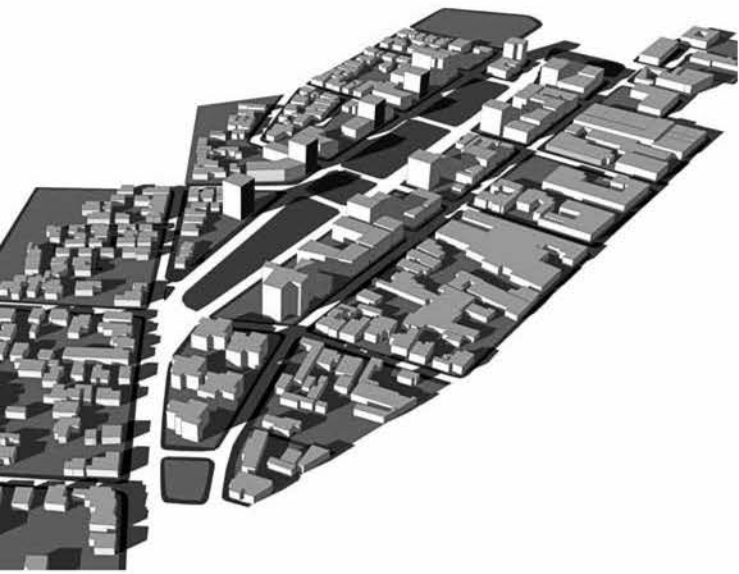
Imágenes propuesta 2\_Centro Encapsulado



Imágenes propuesta 3\_Perí-Centro Urbano

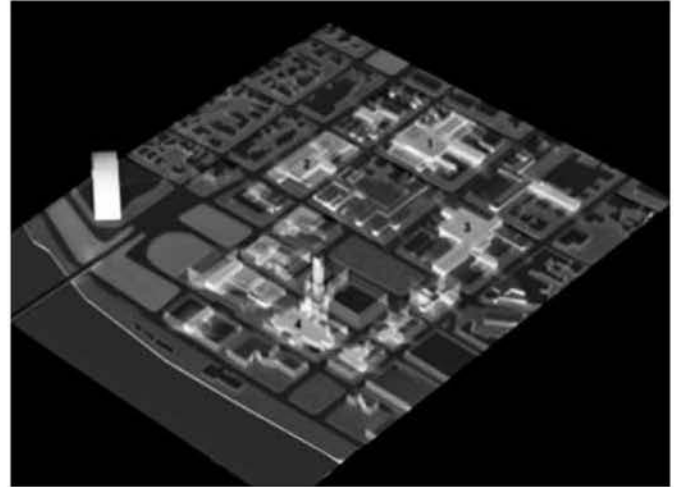
## Propuesta 3\_Perí-Centro Urbano

El proceso de consolidación de áreas urbanas en la zona céntrica de Valdivia ha omitido una franja que corresponde de alguna manera a la antigua muralla, hoy actual borde del centro. Esta zona que se encuentra como un residuo céntrico, manifiesto en viviendas y servicios de baja calidad y un conjunto de sitios eriazos. Ante la oportunidad de habitar céntricamente, la propuesta se ajusta en hacerse cargo de los espacios residuales, generando en éstos, nuevas actividades comerciales, culturales, de servicios y esparcimiento. Además, proporciona una importante densidad habitacional, rescatando del lugar los patrones que le han otorgado identidad espacial y formal.



## Propuesta 5 - Terrario Urbano

Desde el punto de vista peatonal, actualmente nuestra ciudad no está pensada para asumir su condición de ciudad lluviosa. Sin embargo existen espacios (como las galerías comerciales), que si bien se presentan como una oportunidad para vivir la ciudad durante todo el año, no se integran ni conforman un espacio público interrelacionado. El Mall se impone frente a la Calle. Esta propuesta tiene como objetivo, generar un sistema interconectado de galerías, incorporando las galerías existentes, calles y plazas, para así conformar un sistema de espacios públicos integrado.



Imágenes propuesta 4\_Verdes de Habitar

## Propuesta 4 - Verdes de Habitar

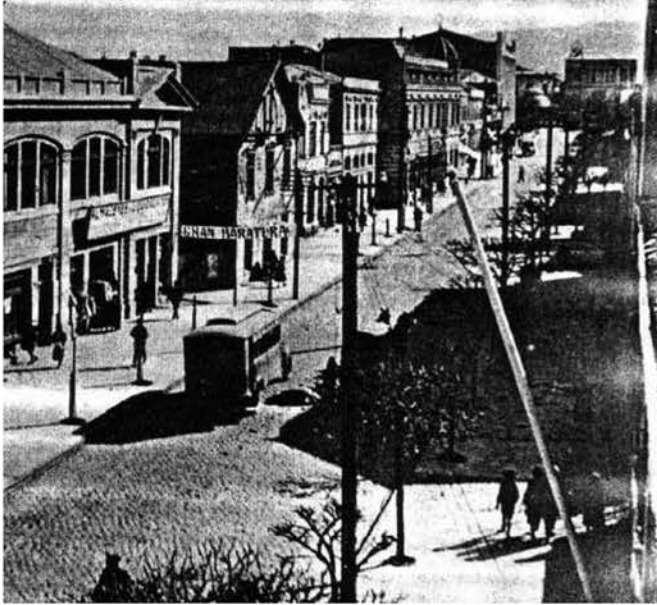
Se constata la inexistencia de un sistema integrado de áreas verdes públicas (calles arboladas, parques y plazas) y la casi inexistencia de vivienda en el centro de la ciudad, ya que ésta última emigró hacia barrios periféricos. La propuesta abre la oportunidad para conformar un sistema de áreas verdes asociadas a conjuntos habitacionales y diversos programas, generando espacios de belleza escénica, ecológica y de cohesión social en el centro de Valdivia. Esto a través de un nuevo eje urbano a modo de Parque Central, que permite mayor densidad habitacional en su frente y la valorización de terrenos en el centro.



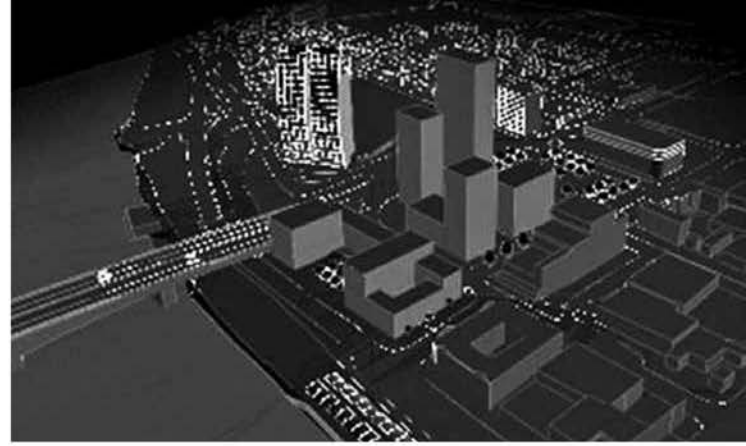
Imágenes propuesta 5\_Terrario Urbano

## Propuesta 6 - Teatro Urbano

La calle Picarte, antes el living urbano de Valdivia, donde se expresaba la prosperidad de la ciudad, hoy ha perdido su vocación y dignidad, pasando a ser una calle de comercio sin gusto, vitrinas descuidadas y edificios en estado de deterioro. La propuesta consiste en diseñar un espacio que otorgue dignidad al peatón, esto mediante el concepto de Teatro Urbano. El Teatro Urbano es un espacio donde las personas son los actores de un espectáculo de cultura ciudadana, caminar, comprar, conversar, oler, sentir y mirar conforman su propio escenario. La belleza está obligada.




Imágenes propuesta 6\_ Teatro Urbano



Imágenes propuesta 7\_Implantes

## Propuesta 7 - Implantes

Se reconocen dos zonas como accesos al centro de característica lineal de Valdivia. Una zona comprende la Plaza El Parque, el Coliseo y una segunda zona la plaza Pedro de Valdivia, Casino y Municipio. Estas dos zonas manifiestan hoy un carácter urbano confuso tanto espacial como formal, invadidas por la locomoción y un muy difuso uso peatonal. Las dos propuestas proponen otorgar claridad a los sistemas de circulación y formular una clara especialidad a los elementos urbanos. Es así como en la plaza Pedro de Valdivia se plantea un suelo único y un conjunto de edificios públicos como representación ante el escenario del río. En la zona plaza El Parque, se plantea precisar los elementos urbanos en torno a la avenida Pedro Montt y la consolidación de una especialidad y vocación deportiva. 

### Referencias bibliográficas

- Rieseberg, H.Joachim. 1989. Verbrauchte Welt. Frankfurt: Ullstein Sachbuch.
- García Vásquez, G. 2004. Ciudad Hojalde. Barcelona: Gustavo Gili.
- Broswinmer, F.J. 2002. Ecocidio, breve historia de la extinción en masa de las especies. Pamplona: Editorial Laetoli, S.L.