

APRENDIENDO DE CHILLAN

EL CASO DEL BY PASS

ARQUITECTO IVAN CARTES SHADE
MAGISTER EN DISEÑO URBANO

Durante la construcción y extensión progresiva de la Carretera Panamericana, que como una estructura longitudinal reconoce y recorre la geografía del país, han sido diversos los cambios producidos por su posterior replanteo de trazado, dejando áreas sin abastecer o casi esquivando centros poblacionales que ligian toda su importancia a esta vía de trascendental comunicación.

Inicialmente, como uno de los factores que definen esa importancia, fue muy bien considerado que a cada uno de los centros urbanos ubicados desde norte a sur del país, la Carretera pasara por la ciudad como signo de su avance, importancia y desarrollo. La evolución posterior causada por el aumento considerable de tráfico derivado de vehículos de transporte pesado de la industria y la producción agrícola, ha traído a las ciudades un replanteamiento acerca de esa postura anterior, debido al deterioro paulatino de su muchas veces calle principal. Tal es el caso de Temuco con su Av. Cauquión invadida por el tráfico de vehículos que no tienen detención en la ciudad, pero que dividen funcionalmente su trama urbana en dos, con los ya consabidos problemas nodales de semáforos y congestiones en los puntos de conflicto y que empeoran las condiciones de vida para los residentes.

Otras ciudades, sin embargo, no corrieron esa suerte, como por ejemplo el caso de Loncoche, al sur de Temuco, y cuyo trazado original quedó tangencial a su trama con la construcción de la carretera. Ello significó el crecimiento sostenido a la

ciudad hasta sobrepasar la actual Panamericana, produciendo de esta forma cambios significativos en su crecimiento y extensión, que de no haber pasado la carretera por ese punto habría evolucionado de otra manera, con tendencias de crecimiento explícitas en las fuerzas internas que movilizaban la ciudad tradicionalmente.

El caso de Chillán es todavía más notable, debido a los problemas que representaba el tráfico a escala nacional en el interior de la ciudad, se consultó un "bypass" que desahogaría la congestión de la vía central. Esta solución, al igual que en otras dadas a algunas ciudades de Chile, no considera su sistema todavía válido de referencias urbanas, tanto a nivel de ciudad como inter-regional, cuya trascendencia es entendida por su habitante y visitante siempre de buena manera, sistema que hace comprender la estructura de la ciudad e identificarla claramente.

A modo de ejemplo, al igual que el análisis de Las Vegas hecho por Robert Venturi en los Estados Unidos, no es difícil notar que la ciudad cuenta con una serie de "espacios ceremoniales" en torno a esta vía principal jerárquica, tales como el monumento a O'Higgins, la plaza de Chillán Viejo, el monumento a Prat, etc; que no solamente forman parte de la memoria colectiva de la ciudad, sino que además y sin duda alguna de todo aquel que ha pasado por la ciudad y ha experimentado una experiencia similar en términos perceptivos y cognitivos en su recorrido. Por otro lado, si establecemos un "patrón de actividades comparativas" encontramos

EL CAMBIO DEL TRAZADO DE LA CARRETERA PANAMERICANA, TRAE APAREJADA A OBSOLESCENCIA DE TRADICIONALES REFERENCIAS URBANAS Y CIUDADANAS DE CHILLAN, COMO EL MONUMENTO Y ESCULTURA A BERNARDO O'HIGGINS EN CHILLAN VIEJO, EL MONUMENTO A PRAT FRENTE A LA ESCUELA MEXICO, Y OTROS MUCHOS ESPACIOS CEREMONIALES DE LA CIUDAD.

sobre este mismo eje actividades comerciales, de servicios y pertenientes a la tradición popular, tal como la venta de mote con huesillos bajo la frondosa sombra de los árboles en Av. O'Higgins, por ejemplo, y que constituyen también sistemas comparativos de las actividades pertenientes a la ciudad y de fácil interpretación. Sin duda, también los grados de iluminación en esta franja estructural de la ciudad, dados por estas mismas actividades y por la importancia de los espacios públicos que se sitúan sobre este eje, son comparativos a los dados en el centro de la ciudad y reflejan el grado de importancia que ésta mantiene todavía. Todo en conjunto, parece ser concluyente para el correcto entendimiento de esta calle asimilada como la columna vertebral de la ciudad. Si pensamos, además, en su sistema referencial de símbolos y espacios de trascendencia significativa para quien viajaba a través de esta ciudad, había todo un énfasis marcado y dado por el Ferrocarril y el Terminal de Buses Interprovinciales que están directamente ligados con la vía, más que jerárquicamente con el centro administrativo y comercial de la ciudad.

En esta falta de comprensión y pérdida de identificación de los factores absolutamente válidos para quien pasaba a través de la ciudad y su habitante, se puede definir aspectos que sufrirán inmediata modificación con la ejecución del bypass inaugurado este año y que proviene también de la evolución de otras ciudades que han sufrido modificaciones con efectos similares:

1. La denotación de los accesos urbanos a la ciudad, dados por elementos simbólicos, escultóricos, significativos, aparte de los ya indicados por la señalización de carreteras.



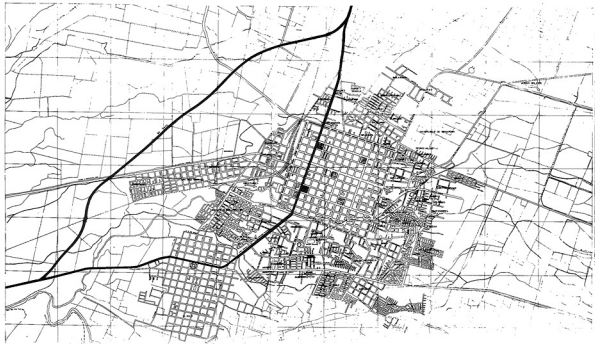
I. Cartes S.

Antiguo paso de la Carretera Panamericana por el interior de la ciudad y la tradicional arboleda del mote con huesillos.



I. Cartes S.

Monolito y Plazuela a Bernardo O'Higgins, Chillán Viejo.



Plano de Chillán. Hacia la izquierda podemos apreciar el nuevo trazado de la Carretera Panamericana.



Vía elevada en el nuevo acceso norte de Chillán.

- Un aumento considerable relativo a la plusvalía de los campos que quedaron directamente conectados a la vía y que por tanto mejoran su accesibilidad, y que se vislumbrarán rápidamente como potenciales áreas de inversión.
- El crecimiento de la trama urbana hasta alcanzar y conformar la vía como parte de la ciudad, definiendo importantes áreas susceptibles de ser urbanizadas para concretar el crecimiento habitacional que la ciudad necesita.
- El traslado de actividades de servicio hacia ambos costados de la actual carretera y que probablemente captaban gran parte de sus ingresos debido a su localización sobre la antigua vía y su conexión con el centro, tales como estaciones de servicio, restaurantes, moteles, etc.

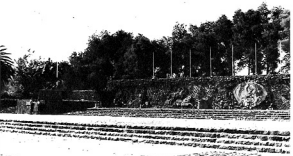
- La creación de lugares significativos que denoten la presencia de la ciudad al pasar por esta nueva vía, tales como espacios ceremoniales, funcionales, de detención y permanencia, que junto con la inversión serán sinónimos de presencia de la ciudad sobre la carretera exteriorizando su espacio urbano a escala inter-regional por segunda vez.
- Tomando entonces el ejemplo de Chillán, se puede decir con propiedad que existe una creencia casi universal y generalizada de parte de la administración pública y proveniente de los residentes de las ciudades, de que la construcción de vías de comunicación en una ciudad son sinónimo de desarrollo urbano y económico. Es más que necesario replantear dicha creencia y analizar el verdadero papel que la aparición de nuevas vías significa, sobre todo, referidas al marco

del desarrollo urbano y a las múltiples relaciones que surgen a partir de su creación en términos comunicacionales y de impacto en la ciudad. Visto de esta manera las calles dejan de ser los espacios de relación social, que tradicionalmente son consideradas como lugares de intercambio y de actividades de sus habitantes.

En los países en vías de desarrollo, la ciudad resulta ser producto de las presiones sociales que modifican irremediablemente la planificación, que por sobre todas las cosas es casi siempre vista desde un prisma físico, que intenta modificar la conducta de la ciudad y de alguna manera controlar sus movimientos, pero mientras más desarraigada de las verdaderas necesidades de una ciudad, más profundos serán cambios que una planificación de este tipo sufrirá en su concepción original. Verdaderamente es

to constituye la paradoja de la planificación, al menos latinoamericana.

Es verdad que Chillán comenzaba a colapsar en su sistema vial debido al paso de la ruta nacional por su centro urbano convirtiéndose en un punto neurálgico, pero no es del todo convincente enfocar el problema desde un solo ángulo, sino más bien entender su problemática y generar un plan de acción que puede incluso ser mucho más económico que ampliar, modificar o construir esta nueva vía, que en primera instancia es lugar de circulación para automóviles, más que espacio social para sus habitantes. Y si un plan se antepone a los intereses colectivos de sus habitantes, ellos terminarán irremediablemente modificando aquellos aspectos que el plan no considera, encausándolo entonces de acuerdo a sus propias necesidades y conveniencia.



Grupo escultórico conmemorativo del sitio de nacimiento de Bernardo O'Higgins en Chillán Viejo. Frente a este conjunto pasaba hasta hace poco la Carretera Panamericana.