

COLEGIO DE ARQUITECTOS AG DE VALDIVIA

Fecha: 14 de junio de 2010-06-17

Lugar: Escuela de Arquitectura UACH, Campus Isla Teja, Valdivia.

Tema: Opinión del CA Valdivia respecto del Nuevo Plan Regulador Comunal de Valdivia (PRCV)

Participantes de la Comisión de Evaluación PRCV: Roberto Martínez (presidente), Carlos Dates, Federico Peña, Marcela Rojas, Marcia Torres, Mauricio Jelves, Gustavo Rodríguez, Juan Sarralde, Sigrid Nielsen.

Redacción: Gustavo Rodríguez.

OBSERVACIONES AL PRCV

1- FALA DE UNA VISIÓN DE CIUDAD:

El PRCV parece sólo la validación de lo existente lo cual hace que carezca de un planteamiento como modelo de desarrollo urbano. Más bien carece de un propósito y Visión de Ciudad que se proyecta al futuro, que resguarde el bien común de todos los habitantes de la comuna y sus valores, de manera que sea beneficioso para la comunidad y haga patente sus necesidades y proyecciones.

Una visión de ciudad que aliente la inversión privada a través de la actuación pública coordinada de sus entes públicos (GORE, SERVIU, MOP, SECTRA, Empresas de Servicios sanitarios, energía y telecomunicaciones, transporte, etc.), que postule y ponga énfasis en la calidad de sus espacios públicos, la participación ciudadana, que consolide la pertenencia, la cultura y el deporte en diversas escalas de acceso (barrio, sector, ciudad, región), potencie los valores paisajísticos (su río, sus humedales y contexto escénico), permita la conectividad y el acceso de toda la población a los servicios, espacios públicos e infraestructura.

2- INSTRUMENTO INTEGRADOR DE PROPUESTAS:

No se hacen presentes los antecedentes previos que complementan y delinean los ejes principales del PRCV. Estos instrumentos y estudios deberían ser articulados y expresados en el uso de suelo planteado en el plan Regulador para Valdivia, articulando los objetivos concensuados por diversos actores (sociales, técnicos, académicos, políticos, empresariales, étnicos) expresados a través de una multitud de documentos.

-Plan Bicentenario

-Plan Sectra (Validación de propuesta de puentes y jerarquización vial)

-Pladeco

-Plan Regional de Desarrollo

-Estrategia Regional de Desarrollo

-Planes Maestros de Serviu

-Estudios universitarios (arquitectura, ciencias)

-Parque Urbano de Valdivia

- Sistema de áreas verdes y humedales
- Vocación de la ciudad
- Otros de manifestación e interés de organismos comunitarios de nuestra ciudad (vecinales, comités, asociaciones gremiales, empresarios)

En este mismo sentido, no se jerarquiza en el uso de suelo aquellos lineamientos definidos en otros instrumentos de planificación de carácter regional y comunal que permiten su articulación entre las diversas escalas presentes entre el hinterland urbano y su funcionamiento interno.

3- NO CONSOLIDACIÓN DE BARRIOS:

Se requiere estructurar la ciudad de acuerdo a las características y valores de sus Barrios ya que no se manifiesta en el Plan planteado respecto a la consolidación de las áreas de la ciudad en virtud de sus características sociales, laborales, geomorfológicos, edificación, áreas naturales y ecosistémicas existentes, de servicios y equipamiento.

4- EXTENSIÓN DEL LÍMITE URBANO:

Se hace patente que la extensión del límite urbano representa una oportunidad de negocio sólo para algunos de los propietarios actuales de dichos paños, sin consolidar los terrenos y áreas hoy disponibles dentro de la ciudad (eriazos, terrenos en desuso, edificación en mal estado o desocupada, grandes paños de estacionamiento, etc.).

5- NO CONSOLIDACIÓN DEL ACTUAL TERRITORIO URBANO:

No se alienta la densificación de la ciudad en el interior del actual límite urbano, en especial en su centro y sectores residenciales ya consolidados y con servicios adecuados, permitiendo en su defecto extender los límites de la ciudad a sectores con fragilidad ecológica y valor paisajístico, valores naturales que rodean nuestra ciudad. En este sentido se carece de una normativa que articule e incentive los procesos de Renovación Urbana en sectores deteriorados de Valdivia, a través de complementar acciones del MINVU, a través de franquicias, impuestos, constructibilidad o uso deseado, que alienten la inversión en los sectores que requieren mayor renovación e inversión.

6- DENSIFICACIÓN EN LUGARES DE FRAGILIDAD ECOLÓGICA:

Se plantea alta densificación en sectores de extensión urbana (Sector Guacamayo-Angachilla) con paños próximos a sectores de humedales y de alto valor como patrimonio natural, sin mayores medidas de mitigación en sus márgenes producto del aumento de población en sus márgenes y el posible impacto antrópico de las actividades próximas a éstos. Así mismo, no se están considerando los altos costos de servicios de urbanización (alcantarillado, agua potable, pavimentación, red eléctrica) que implica responder a estas altas demandas, sin cota para trabajar con pendientes que no impliquen altos costos en los sistemas de solución, los cuales desalientan la inversión privada y a su vez generan mayores costos para el estado tanto para su implementación como manutención posterior.

7- ZONA TÍPICA: Si bien la Zona Típica de calle General Lagos está señalada en el plano, ésta no cuenta con una normativa específica que la regule. Esta zona (C2) que la acoge permite cambiar drásticamente sus condiciones de tamaño de lote (hasta una subdivisión de 200 m² por sitio), que inmediatamente atenta contra los valores propios de este sector de nuestra ciudad, permitiendo una conformación del volumen, ocupación del sitio y altura de

la edificación, que va en contra de los valores que la definen como zona patrimonial. Sí se valora la propuesta de un nuevo sector Patrimonial en calle Esmeralda-Beauchef, pero que tampoco está definida su reglamentación, resguardo y gestión. Así mismo, se expresa la carencia de una aplicación de rasante, instrumento definido en la OGUC válido para todo el territorio nacional el cual es eliminado en muchas de las áreas del PRCV.

8- ESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD: En la vialidad y el uso de suelo, no existe ninguna jerarquización ni articulación respecto de las vías de la ciudad (salvo los ejes Picarte y Pedro Aguirre Cerda), respecto a su rol: anillo de circunvalación, costanera, vía estructurante, colector, servicio, calle, pasaje, paseo peatonal, ciclovías, etc., que se haga patente en el plano, sin definir perfiles específicos con características espaciales y de uso que alienten un adecuado desplazamiento y vinculación con sus márgenes. Así mismo, se carece de un planteamiento como una red que permita entender el funcionamiento del sistema urbano de movilidad y transporte de manera integral, con un sistema de conexiones (puentes) que permita la diversificación de flujos y que no congestione aun más las vías hoy colapsadas (Puente Pedro de Valdivia) o que están dividiendo sectores por la intensidad de sus velocidades de uso (Eje Picarte y su enrejado que responde y jerarquiza al automóvil como usuario y no al peatón y al vecino de barrio). Por otra parte, no existe un pronunciamiento ni incentivo hacia un transporte público eficiente (accesible, con tiempos origen-destino adecuados, sin superposición de recorridos), diverso (terrestre motorizado y ciclista, fluvial) que permita una alternativa concreta y eficaz respecto del uso del automóvil particular.

8- MODELO CIUDAD EXTENSIVA V/S CIUDAD COMPACTA: El planteamiento reflejado determina un paño extensivo de servicios y equipamientos o Centro lineal, más bien acorde a un modelo de Ciudad Extensiva o conocida como mancha de aceite de crecimiento constante. Este sector se superpone al eje Plaza de la República-Picarte-Acceso Sur y Av. Pedro Aguirre Cerda-Acceso Norte, acción que no articula los diversos sectores urbanos de la urbe, ni los potencia. Distancia más la periferia en su acceso a los servicios, generando mayor congestión (al concentrar y no diversificar) e incentivando la expansión continua de la superficie urbana sin definir claramente sus límites.

En este sentido, se esperaría más bien un modelo Ciudad Compacta (acotada, diversa, pluralista, igualitaria, ecológica, conectada, accesible, con calidad de vida) que acote la extensión de la ciudad, situación a la cual apuntan la mayoría de las ciudades con concepción sustentable, alentando un sistema de estructuración en base a subcentros articulados por vías colectoras y una red flexible, que permite consolidar los barrios como entes vitales y asegurar un acceso igualitario de la población al equipamiento y servicios cercanos a la residencia, reduciendo los costos de transporte e infraestructura y movilidad dentro de la urbe, descongestionando su tráfico y haciendo eficiente su sistema vial.

9- TRANSPORTE PÚBLICO:

No se consolida un modelo de transporte público eficiente que permite un desincentivo del automóvil. No se aprovecha el río como eje articulador que vincula los diversos barrios a través de un sistema de espacios públicos con servicios, equipamiento, espacios públicos, recreación y cultura ligada a su Waterfront, consolidando la imagen de ciudad navegable, que además permite acortar los tiempos entre zonas hoy alejadas de los centros de

servicios, universitarios y productivos, mejorando la movilidad y alentando una manera distinta de relacionarse con el paisaje urbano propio de Valdivia.

10- CAPACIDAD DEL SUELO PARA EDIFICAR:

No se consideran las condiciones de capacidad resistente del suelo (estudio de SERNAGEOMIN) presentes en el territorio comunal para determinar su densificación, edificabilidad, ocupación de suelo y altura. Este antecedente debería integrarse y traslaparse como una capa que valide los usos de suelo y densificación planteados en el PRCV, para que no se edifique en sectores nocivos y que pongan en peligro a la población en caso de catástrofes (sismos, inundaciones, etc.).

11- ÁREAS DE RIESGO EN SECTORES COSTEROS:

En los sectores costeros (Niebla, Los Molinos, hasta Curiñanco) y en áreas en pendiente (Agua del Obispo, Torobayo, Estancilla, entre otros), es evidente que no se están resguardando las áreas de escorrentía natural en las quebradas que bajan al mar. Estos sectores deberían ser restringidos en su edificabilidad y con nula presencia de residencia en sus márgenes y sobre ellas, por los posibles eventos de aluviones en conos de eyección definidos por la pendiente y conjunción de áreas de recolección pluvial, derivando en zonas erosionables, sin consolidación de suelo y de fuerte fluctuación de los caudales.

12- SISTEMA DE ÁREAS VERDES:

No existe un sistema articulado de áreas verdes y espacios públicos que pongan en relevancia uno de los aspectos característicos de nuestra ciudad, a través de una estructura de corredores o avenidas verdes que conectan parques, plazas, bulevares y costaneras permitiendo consolidar los espacios sociales y comunitarios con los espacios naturales y humedales.

13- VOCACIONES:

En el instrumento no se hacen patentes las diversas vocaciones manifestadas por los distintos actores de la ciudad:

-CIUDAD UNIVERSITARIA Y DEL CONOCIMIENTO: una ciudad que potencie los sectores donde se ubican los grandes centros de educación superior actuales (Isla Teja, Miraflores, Gral. Lagos, Avda. España) con espacios públicos, servicios y áreas verdes que refuercen su carácter o que permita la llegada de nuevos emprendimientos ligados a la empresa de servicios, las tecnologías y la innovación a través de la calidad de los emplazamientos definidos en el PRCV.

-CIUDAD FLUVIAL: No existe un planteamiento que ponga en valor el río como hito del desarrollo histórico de la ciudad, un modo de transporte fluvial y las actividades propias de sus márgenes que consolidan una vocación fluvial, productiva y turística de la ciudad. Se requiere un Plan Regulador que evidencie las intenciones de articular las actividades, productivas, recreacionales, culturales, patrimoniales, escénicas y de conectividad en el río, resguardando el carácter histórico que le permitió ser reconocida a Valdivia como una ciudad navegable y con su desarrollo ligado a sus ríos.

-*CIUDAD TURÍSTICA*: la consolidación de la pertenencia a los barrios, la valoración del sistema de áreas verdes formales (parques plazas) y el sistema de humedales, la puesta en valor de nuestro patrimonio construido, el resguardo de nuestro patrimonio tangible e intangible, la belleza escénica de nuestros ríos y el carácter “Universitario” y “Fluvial” complementan y potencian a Valdivia como ente reconocible en el sur de Chile que acoge al visitante y le entrega diversidad en su oferta turística.

14- INSENTIVO Y USO DE TECNOLOGÍAS SUSTENTABLES:

No se propone ningún incentivo dentro de la normativa local comunal, que proponga incorporar el uso de energías renovables ni de edificación sostenible, que permite a Valdivia ser un referente nacional en la concepción de su edificación y concibe una manera de habitar acorde con su realidad climática y con uso eficiente de sus recursos energéticos y materiales.

15- NO RESOLUCIÓN DE ACTUALES PROBLEMÁTICAS URBANAS:

Finalmente el PRCV proyecta una ciudad con similares características y problemáticas que hoy existen. No se hace cargo del hecho de estructurarse como una ciudad fragmentada, sin un sentido y propósito que vincule a los diversos intereses, actores, actividades, valores y patrimonio (río, vida en los barrios, historia, edificaciones patrimoniales, valor del sistema de humedales) en post de hacer de Valdivia un referente para su región y un ejemplo para nuestro país, que plantee un modelo claro de desarrollo en concordancia con su contexto geográfico, su sentido de pertenencia único y su potencial de ciudad sustentable (social, económica, ecológica y culturalmente), que expresa su belleza escénica y los estilos de vida, costumbres, conocimiento e identidad, que hoy son reconocidos en nuestro país y el mundo.

El CA propone un trabajo conjunto con los diferentes actores de la ciudad para la consolidación del PRCV como instrumento que regule el uso de suelo en post de conseguir una visión de ciudad acorde a nuestros objetivos consensuados, discutidos y validados.

En este sentido, el CA puede ser un ente neutral y técnico que regule el debido proceso de consolidación del instrumento PRCV e incorpore profesionales de otras áreas a un equipo transdisciplinar que apoye la gestión que hoy lidera al Asesor Urbanista de nuestra Municipalidad.

Colegio de Arquitectos de Valdivia
Junio 2010