

Proposiciones para el proyecto del Plano Regulador de Osorno [Chile, 1958]
Proposals for the draft Master Plan of Osorno [Chile, 1958]

Cornelis van Eesteren

Filiación

Arquitecto invitado por la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile en 1958.

Resumen

Proposición de anteproyecto de Plano Regulador para la ciudad de Osorno, Región de Los Lagos, Chile, en 1958, por Cornelis van Eesteren y colaboradores en Chile.

Palabras Clave

Cornelis van Eesteren, Plan Regulador Urbano de Osorno - Chile - 1958, Héctor Mardones, Guillermo Ulriksen, Fernando Kusnetzoff.

Abstract

Proposed Draft Master Plan for the city of Osorno, Los Lagos Region, Chile in 1958 by Cornelis van Eesteren and partners in Chile.

Key words

Cornelis van Eesteren, Urban Plan Osorno - Chile - 1958, Héctor Mardones, Guillermo Ulriksen, Fernando Kusnetzoff.

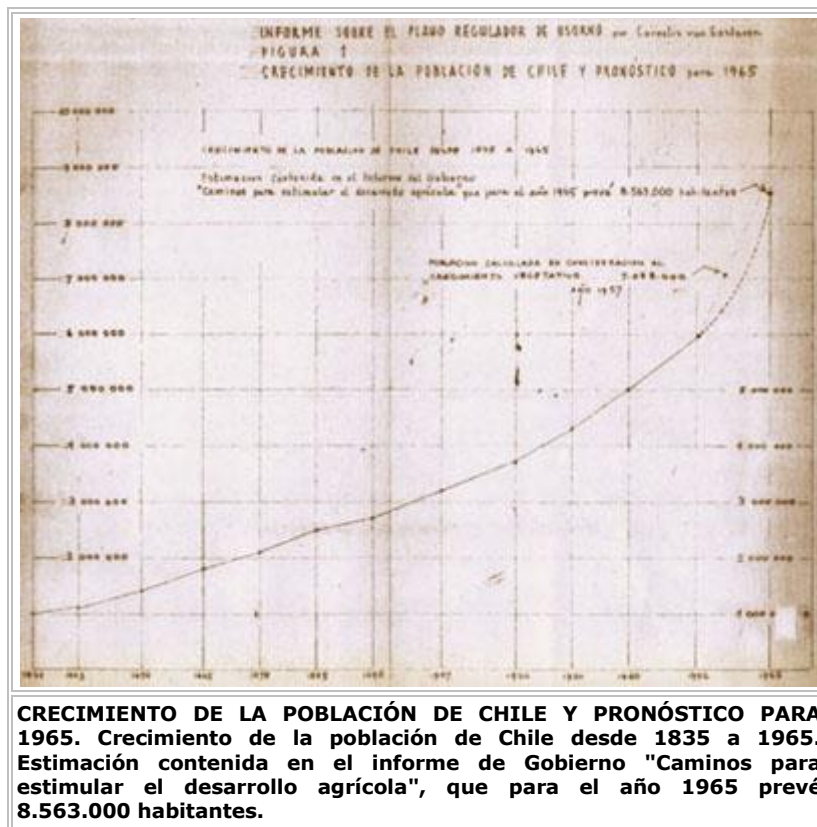
Sumario

Introducción
Ubicación de la ciudad
Hidrografía y relieve característico
Actuales funciones de la ciudad de Osorno [1958]
Áreas verdes
Líneas férreas
Crecimiento orgánico
Las vías camineras y fluviales y la ciudad
El trazado de avenidas entre los caminos tangenciales y la ciudad existente
La zona camional (sic)
Áreas de reserva
El ejemplo de los terrenos de Pilauco
El Plano Director
El trazado regulador para la ciudad existente
La composición espacial
El plano regulador general
Plan de prelación
Rebasamiento del Plano Regulador

Introducción

A partir del año 1930, se constata en las cifras del Censo de la Población, que la ciudad de Osorno acelera su crecimiento demográfico con ritmo parejo; la prolongación de la curva señala para el año 2000 la cantidad de 100.000 habitantes.

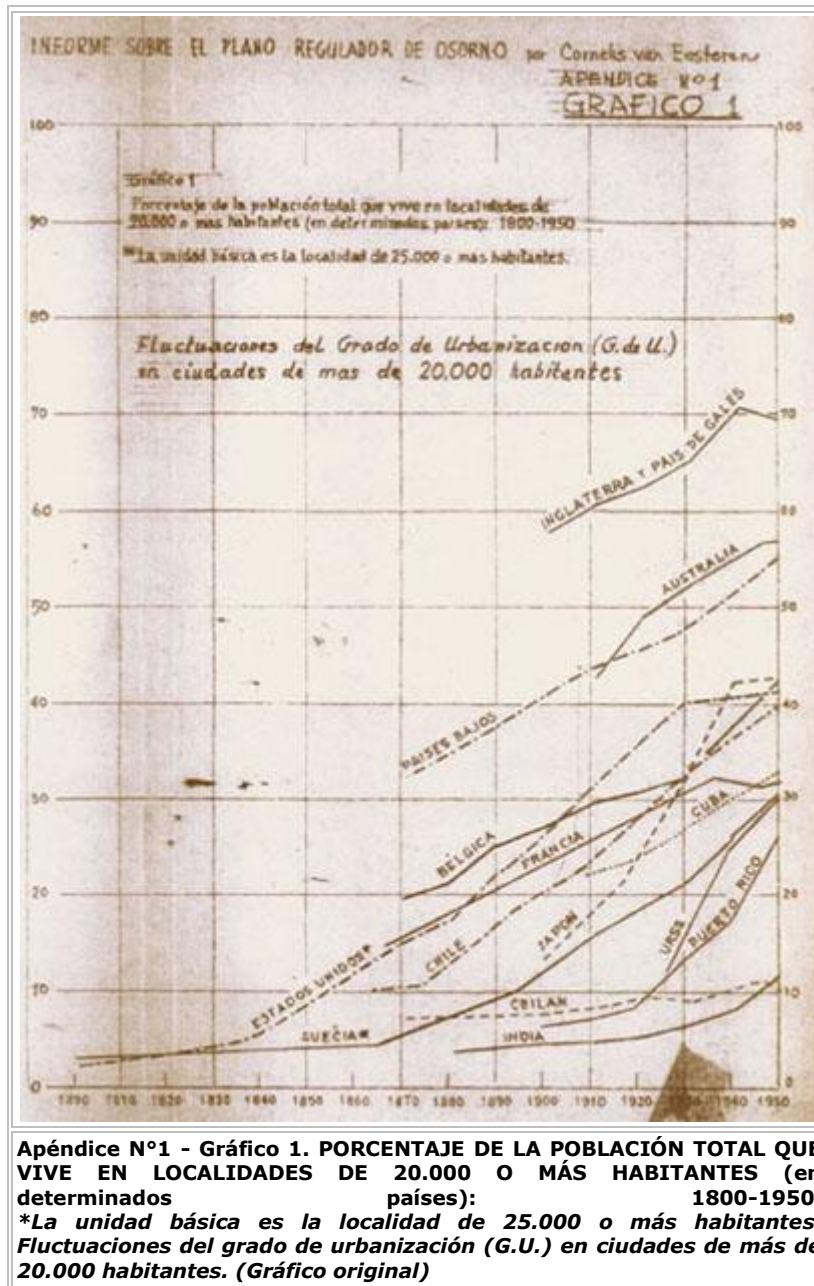
En el mundo entero, y en especial en los países subdesarrollados estudiados por el Consejo Social y Económico de las Naciones Unidas (véase Apéndice N°1 - Gráfico 1), el proceso de urbanización consistente en la migración de la población hacia las ciudades de veinte mil o más habitantes, ha sido constatado.



REVISTA DE URBANISMO

ISSN 0717-5051

<http://revistaurbanismo.uchile.cl>



El grado de urbanización, o sea el porcentaje de población que vive en áreas calificadas como urbanas, en la zona formada por las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue, se expresa en las siguientes cifras:

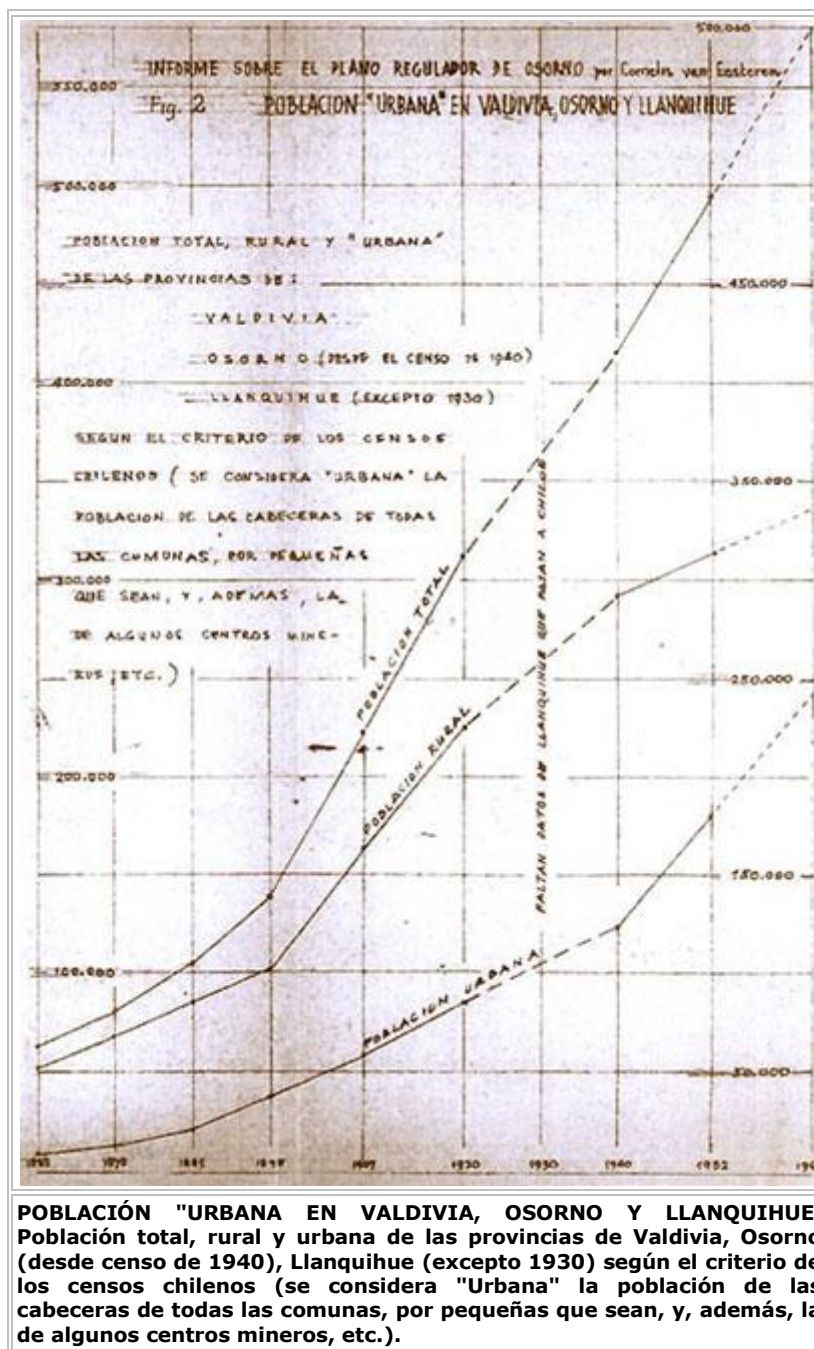
1865	14,25%
1875	16,14%
1885	19,60%
1895	27,20%
1907	26,40%
1920	27,10%
1930	28,00%
1940	29,80%
1952	36,50%

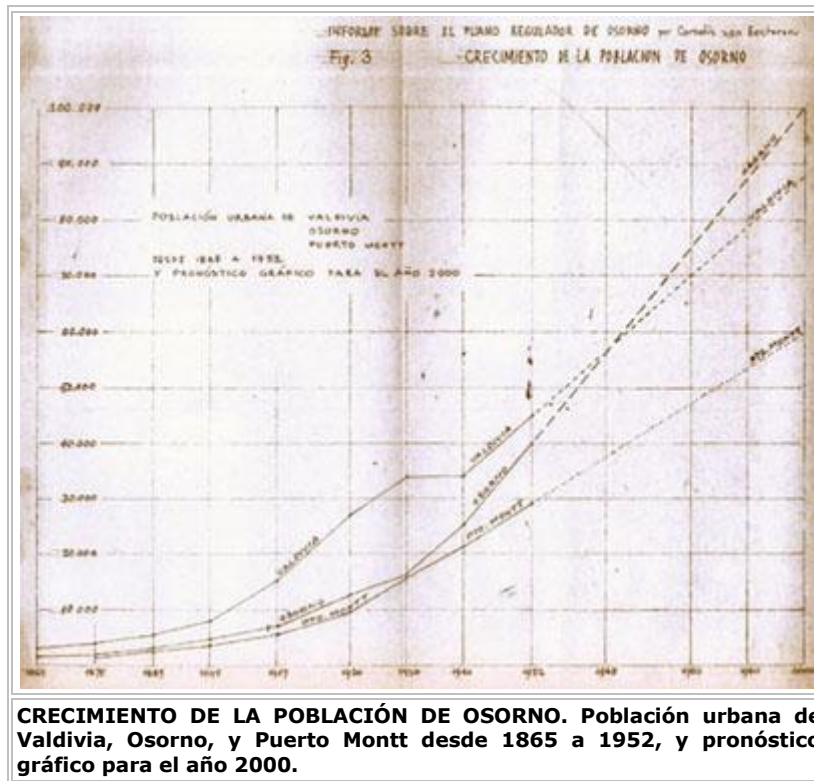
De ahí se deduce que en 1965 el porcentaje de población que vive en áreas urbanas habrá aumentado a 45%.

Según las curvas censales, la población habrá aumentado en ese mismo año de 495.000 (1952) a 600.000 en el área de las tres provincias consideradas.

La realidad del crecimiento demográfico chileno supera las previsiones de los cálculos. Según las estimaciones previas hechas en 1952, la población total nacional debía ser en 1957 de 6.500.000, pero el crecimiento vegetativo constatado ha arrojado la cifra de 7.088.000 habitantes para el año 1957; o sea, un aumento casi 10% superior al que se deducía del frío lenguaje de las cifras.

Dos hechos fundamentales, por tanto, como son el arrollador crecimiento vegetativo demográfico y el indetenible proceso de urbanización debido a la saturación de las áreas rurales con mano de obra, nos han guiado al hacer el planteamiento de un Anteproyecto de Plano Regulador de Osorno que pudiese corresponder aproximadamente a las necesidades de una población del orden de 100.000 habitantes.





El carácter de la ciudad se manifiesta con la misma claridad que el pronóstico de su crecimiento demográfico: producción industrial basada en materias primas proporcionadas por la agricultura y conformación de ambientes acogedores para las corrientes turísticas que la ciudad desea fomentar.

El paisaje en que se encuentra enclavada la ciudad, en el borde occidental del llano central, rodeada de tierras cuya productividad irá elevándose con la aplicación de la técnica y en especial por la existencia de abundante energía hidroeléctrica, constituye una garantía de que las aspiraciones de progresivo bienestar de la ciudadanía de Osorno serán cumplidas con creces; pocas regiones del mundo gozan en tal grado de los privilegios que puede otorgar la naturaleza para el pleno desarrollo de las comunidades humanas.

Ubicación de la ciudad

Si nos aproximamos desde el norte, veremos que Osorno se encuentra sumergida en un valle y logra así protección contra el viento sur que suele ser extraordinariamente fuerte. Las colinas del sur están forestadas en parte, pero la protección obtenida no depende fundamentalmente de la forestación, sino de la orografía general del terreno de toda esta región, la que puede caracterizarse, escuetamente, como sigue:

(a) Una meseta general a 80 m. en la que se apoya el camino longitudinal, el nuevo aeropuerto de 2ª clase en Cañal Bajo, a unos 7 km. al oriente de la ciudad y al sur del

camino a Puyehue. Esta meseta rodea a la ciudad totalmente
(b) Los terrenos en que se apoya el corazón de la ciudad a 25 m.
(c) Los terrenos inundables entre 15 y 18 m. sobre el mar.

La transición entre el nivel 25 m. y el nivel 80 m. ocurre de dos maneras: abrupto en el borde norte, poniente y surponiente de la ciudad; en esta última posición la anfractuosidad del terreno penetra en el casco urbano en forma de un cerro que llamaremos el Cerro de los Estanques (por encontrarse en él tres estanques de agua potable).

En el costado oriente y sur de la ciudad la transición entre los niveles 25 y 80 m. es suave.

Hidrografía y relieve característico

La ciudad fue fundada sobre la confluencia del río Damas con el río Rahue, tributario del Río Bueno, que fue navegable hasta este emplazamiento; es de esperar que gracias a la reforestación de toda la región que ha de venir, sumada a la explotación cuidadosa de los bosques existentes, se recupere dicha navegabilidad.

La forma en que se alterna el escurrimiento superficial de estos ríos con partes que presentan taludes de ribera escarpados y aún verticales como el del lugar llamado Fortín Español, da a esta ciudad posibilidades de paisajismo urbano que deberán ser aprovechadas.

Además existen los esteros Pilauco, Lutún y Ovejería que igualmente contribuyen, con los valles en que se desarrollan, a enriquecer el relieve del terreno potencialmente urbano.

Actuales funciones de la ciudad de Osorno [1958]

En un proceso paulatino de conocimiento y discusión de sus fotografías y planos, y recorriendo sus ámbitos, he llegado a conocer las funciones principales de Osorno en la actualidad y también he conocido su aspiración de llegar a ser un centro de atracción del turismo, a fuerza de industrial.

A la vista está su función de intercambio de productos regionales en sus mercados, bodegas y ferias y la elaboración de productos regionales en molinos, lecherías, frigoríficos y barracas. Además se caracteriza por su activo comercio de ganado, el que es introducido a la ciudad para ser rematado en sus ferias.

Hay que pensar entonces en caminos para el ganado que no se crucen a nivel con los caminos de automóviles, motocicletas y ciclistas y, además, en la ubicación orgánica de las ferias dentro del plan director.

Importante es su rol de centro comercial para la zona agropecuaria en que se encuentra, en el sentido de proveer a los agricultores de semillas e implementos

mecánicos y a la población en general de artículos de vestuario, de medicación, de enseñanza, etc., traídos en gran parte de otras áreas urbanas del país en especial de Santiago, ya que Osorno, como es lógico, por su pequeña población, carece aún de manufacturas de esos artículos.

Entre sus industrias más importantes se me ha señalado su fábrica de productos lácteos y otra, de frigorización de carnes; existen numerosos molinos de trigo y una importante cervecería y, asimismo, numerosos talleres entre los cuales los de reparación de vehículos que por su bullicio están creando un serio problema y evidentemente se contradicen con la tranquilidad y silencio que deben caracterizar desde ahora a una ciudad cuya mayor aspiración es llegar a ser un centro turístico.

Estas últimas consideraciones me han llevado a pensar que la ubicación de la actual área industrial es discreta en cuanto no es muy visible para los que transitan por el centro, pero debido al viento sur dominante con buen tiempo, se hace presente por los olores que llegan hasta la plaza; esto podrá ser corregido con reglamentación, no así la ubicación de la fábrica de aceite y barraca en lo alto de Rahué, ya que en este caso se trata de un conjunto de edificios muy visible, con marcado carácter industrial que, por su ubicación en la silueta del paisaje hacia el poniente, evidencia una contradicción con la aspiración de la ciudad de atraer al turismo por su belleza paisajística; me parece que la solución es pensar en el traslado de ese complejo industrial a la zona industrial.

Como resumen de mis impresiones sobre la contradicción fundamental que deriva del deseo de Osorno de ser industrial y turística a la vez, creo que es posible separar las áreas industriales de las áreas urbanas de atracción turística por espesas y elevadas masas verdes para lo cual felizmente las condiciones ambientales y climáticas están dadas.

Áreas verdes

Los taludes pronunciados, como los que quedan al norte del río Damas en todo su recorrido desde la Sociedad Agrícola y Ganadera de Osorno (SAGO) hasta el Rahue, y los que se ven al oriente del Aeroclub y al oriente de la actual zona industrial y ferroviaria, deberán ser negados a la edificación para ser destinados a parques. Las arborizaciones deberán ser densas, espesas y no ralas como algunas existentes en la actualidad, porque ello da una impresión de abandono y pobreza. La masa de verde debe coger todo el talud, cubrir la ceja o borde de la meseta y penetrar algo en ella, lo que no será óbice para que un conjunto arquitectónico del futuro, u otro, construido sobre la meseta, se asome a mirar hacia la ciudad, apenas como indicio de edificación.

Opino que el Cerro de los Estanques debe ser destinado a parques en toda su extensión, hasta una línea oriente poniente que pase por el sur de la estación de maniobras ferroviarias. Esta penetración en cuña del verde hacia el corazón de la ciudad deberá ser complementada por parques en ubicaciones adecuadas y por fajas verdes tangenciales agrupadas sin solución de continuidad y con ancho suficiente para contener por lo menos los verdes para madre y niño; queda en claro, entonces, que no hablamos aquí de avenidas, bulevares ni alamedas, que portarían tráfico motorizado en su perfil transversal.

Los verdes actuales son absolutamente insuficientes, insatisfactorios; se trata de algunas pequeñas plazas y pequeños campos de deportes; excepciones constituyen el Parque de la SAGO con la posibilidad de ampliarlo con un terreno municipal allí mismo y de integrar un todo con el interesante proyecto de un lago artificial sobre uno de los meandros del Río Damas y de su confluencia con el estero Lutún, y además, el Parque Cuarto Centenario en formación en la ribera norte del Río Damas, entre el puente de concreto y el puente Pilauco.

Este último parque deberá, a mi juicio, ampliarse en longitud, para quedar unido al área verde de la SAGO, y en ancho para elevarse hasta más adentro de la ceja entre la meseta y el talud en que ya se ha empezado a desarrollar.

El casco urbano actual carece de áreas verdes (ya que no pueden calificarse como tales la Plaza de Armas y la de Yungay) y solamente en la periferia de ese casco urbano se adhiere en la actualidad el Parque de la SAGO.

La ciudad desea ampliar el área verde en esa parte de la ciudad y para eso proyecta el interesante lago artificial rodeado de nuevas áreas verdes. Si consideramos que ese complejo de áreas verdes alrededor del proyectado lago artificial corresponde orgánicamente al cuadrante nororiente de la actual ciudad (resultante de pasar los ejes por el punto en que se encuentra el templo de San Francisco), tendremos que la superficie de ese complejo de áreas verdes es equivalente a las dos quintas partes de la superficie del cuadrante nororiente del actual rectángulo urbano.

Esto quiere decir que ya existe en la ciudadanía de Osorno consenso para aceptar que el 40% de la superficie de la ciudad puede estar ocupado por áreas verdes y superficies de aguas orgánicamente incorporadas a la vida urbana.

Pero ocurre, en el caso de Osorno, que la ciudad debe su belleza paisajística al hecho de que está integrada con áreas verdes que no están incorporadas orgánicamente a la ciudad. Me refiero a todas las laderas que la rodean al norte del río Damas, al poniente del río Rahué y aquellas que corresponden al Cerro de Ovejería (Cerro de Los Estanques).

Si estas laderas que rodean a la ciudad de Osorno y que, además, continúan a ambos lados del Río Rahué, hacia el norte y hacia el sur, adquieren por la acción progresista de los ciudadanos de Osorno, la calidad de parques, o sea, de áreas verdes orgánicamente integradas a la vida de la ciudad, el porcentaje de áreas verdes de Osorno aumenta mucho más.

Las futuras áreas verdes de Osorno poseen el factor de belleza excepcional que aporta la existencia, en medio de ellas, de cursos naturales de agua, como son el río Rahue, el Río Damas, el Estero Ovejería, el Estero Pilauco y otros arroyos más pequeños que deberán ser valorizados paisajísticamente.

Las hondonadas y depresiones en que serpentean estos esteros y arroyos no son, en general, aptas para ser edificadas; en cambio, se prestan para contener las áreas

verdes de descanso, de esparcimiento y de deporte de los barrios que se formarán en el futuro.

Recomiendo las siguientes distancias máximas de acceso a las tres categorías de áreas verdes que enseguida señalo:

a) 400 metros de distancia máxima por camino horizontal (o su equivalente en caminos en pendiente) entre toda vivienda y un área verde de destino exclusivo para el descanso de la madre y del niño lactante y párvulo.

b) 600 metros de distancia máxima entre toda vivienda y un área verde de destino exclusivo para niños y jóvenes en edad escolar. Estas tendrán equipamiento adecuado y como mínimo, canchas pequeñas para entrenamiento de basketball y fútbol ("pichangas"); y se dejará espacio para otras actividades futuras (natación, gimnasia colectiva, etc.).

c) 800 metros de distancia máxima entre toda vivienda y las áreas verdes sin solución de continuidad, en las cuales se integrarán los campos deportivos para adultos.

Todas estas áreas verdes estarán equipadas desde el comienzo con un mínimo de servicios higiénicos en pabellones que también servirán para ofrecer refrescos, periódicos y libros a los visitantes.

Además, dentro de lo posible, estarán todas ellas unidas entre sí, sin solución de continuidad, salvo en los cruces de las mismas con las arterias de tránsito de "alta velocidad urbana".

Debe prestarse mucha atención a los intereses de los peatones y ciclistas dentro de la ciudad (que no será menor en cuanto se refiere al tránsito interurbano de motocicletas, en la medida que estos vehículos se hagan más usuales como ocurre en la región de Santiago).

Por eso recomiendo la construcción de puentecillos para peatones sobre el río Damas, a fin de que el Parque Cuarto Centenario (ampliado) en la ribera norte de este río, se incorpore efectivamente a la vida de la ciudad.

Líneas férreas

La ubicación del futuro edificio de la estación frente a una plaza de forma triangular es objetable; la ubicación actual es satisfactoria; desde ahí los andenes podrían prolongarse hacia el norte si fuera necesario, así como se prolongan los andenes en estaciones terminales.

La red ferroviaria y su relación con la zona industrial y las maestranzas ferroviarias es clara; pero deberán resolverse los problemas que se derivan o pueden derivarse de detritus industriales en la corriente del Rahué desde cuya ribera se extrae el agua de consumo de la ciudad. Debe reservarse, entre los caminos paralelos al río y al borde

de la corriente una faja de ancho suficiente para contener las plantas de tratamiento y las cortinas de arborización que deberán rodear a dichas plantas.

Creo que la navegabilidad del río Rahué será reconquistada gracias a la creciente preocupación de la ciudadanía por la re-arborización del curso superior de todos los ríos en Chile y, al ocurrir de nuevo la navegación fluvial, será necesaria esa faja entre el río y los caminos ribereños para contener almacenes de depósito, astilleros de carpintería de ribera, fábricas de papel o celulosa, etc.

La ubicación de otra área industrial en los terrenos alrededor del actual Aeroclub es objetable por carecer de enlace ferroviario a un patio de maniobras; por el contrario propongo que se extienda en el futuro el área industrial al otro lado del Rahué, más al sur de una línea (imaginaria) oriente-poniente que pasa por el extremo sur de la estación de maniobras.

Crecimiento orgánico

Al sur del Cerro de los Estanques, entre la línea a Río Negro y la línea a Rupanco podrá desarrollarse un área habitacional futura, y la población Rahué podrá crecer orgánicamente hasta una línea equidistante de la plaza y paralela al Camino Longitudinal. (Al decir "orgánicamente" no hablo de un estilo de diseño urbanístico, sino de la ciudad como organismo sometido a las leyes del equilibrio).

Las vías camineras y fluviales y la ciudad

La idea de pasar con el camino a Puyehue por debajo del camino Longitudinal, en vías de ejecución, es muy buena. Pero es objetable que en el mismo lugar se quieran hacer los enlaces del camino a Puyehue con el Camino Longitudinal; debe perfeccionarse la idea llevando los enlaces hacia los puntos en que nazcan los caminos tangenciales sur y norte de la ciudad de Osorno; es decir, hay que acompañar el Camino Longitudinal, en toda la extensión del costado oriente de la ciudad, con dos caminos paralelos a fin de que el tramo de más o menos 4 km. entre los caminos tangenciales sur y norte no sea interrumpido por cruces.

Insisto en que los caminos y las vías fluviales deben ser tratados como se hace con las vías férreas, prohibiendo la edificación sobre fajas paralelas a su eje; para los caminos propongo la reservación de fajas libres de construcciones de ancho suficiente para contener las cintas de aislamiento de la calzada de alta velocidad y permitir la construcción futura de los caminos paralelos para coger los caminos locales que sirven a propiedades agrícolas adyacentes.

Debe tenerse presente que en el curso de los años, en el devenir del progreso del transporte motorizado, será necesario recurrir a espaciamentos cada vez mayores entre los cruces de caminos, y la única forma de realizar esas modificaciones progresivas consiste en dar, desde ahora, un ancho suficiente a las fajas a ambos lados de la calzada.

El camino que viene de Puerto Octay se desviará algunos kilómetros antes de alcanzar el Longitudinal, de modo que lo cruce tomando el carácter de camino tangencial sur y facilitando el enlace con las avenidas urbanas; estas avenidas, de norte a sur, cruzarán el Damas y desviándose hacia el oriente enlazarán nuevamente con el Longitudinal.

Actualmente se están construyendo algunos caminos de circunvalación con fondos de la Ley de Caminos, los que más adelante quedarán integrados en la ciudad en calidad de calles.

Siendo el Camino Longitudinal el camino tangencial principal, propongo que se agreguen con el mismo criterio de simplicidad y grandiosidad de trazado, los caminos tangenciales faltantes en los costados norte, sur y poniente de la ciudad. Si la ciudad llega a rebasar las fajas de los caminos tangenciales deberán crearse áreas satelitarias como la dicha al sur del Cerro de los Estanques y esa área estará unida a la ciudad por una salida a distinto nivel del tangencial sur. Debo recordar que las áreas de vivienda no podrán tener salida directa a estos caminos tangenciales sino únicamente a la calzada paralela correspondiente.

Para las vías fluviales, ríos, esteros y canales se estudiarán las fajas libres en cada caso particular; naturalmente las fajas libres de edificación llevarán plantaciones adecuadas.

El trazado de avenidas entre los caminos tangenciales y la ciudad existente

Debe ser siempre dando preferencia a lo octogonal; recomiendo no disponer diagonales en cuanto esta palabra signifique bisectriz de ángulos rectos o casi rectos ya incorporados en el trazado de los caminos tangenciales, ya que así se facilita el parcelamiento de tipo agrícola y el loteo de tipo urbano.

El barrio nuevo de Matthey introdujo ya el desorden en el cuadrículado básico de Osorno característico de todas las ciudades chilenas, sólo porque se apoyó en la diagonal existente del camino a Puerto Octay, en vez de corregir el trazado de penetración de ese camino en la ciudad; hago la advertencia porque ya se está insistiendo en el mismo error al incorporar al trazado urbano la diagonal del nuevo camino hacia el surponiente llamado la "variante al km. 16", dejando áreas urbanas triangulares que dificultan enormemente la composición espacial.

La zona camional (sic)

Creo que se comprenderá la necesidad de crear, a la vera del Camino Longitudinal, un área de detención de camiones con una amplia plaza de estacionamiento para los mismos; podría quedar en el rincón nororiente formado por los caminos tangenciales norte y Longitudinal, pero ligado a los caminos paralelos contenidos en dichas fajas tangenciales. Así, por ejemplo, un camión que provenga de Puerto Montt encontrará en el cruce sur-oriente de caminos tangenciales la señalización que le advertirá que deberá entrar en ese punto al camino paralelo, si desea estacionarse en el área urbana de detención de camiones para entregar carga o atender un desperfecto mecánico. En el área urbana de detención de camiones existirán, además, paulatinamente,

hospedajes nocturnos para los ocupantes de camiones, para los pasajeros de buses regionales, etc. etc. En el devenir de los años y en relación al desarrollo del país, las funciones de las áreas de detención se diferenciarán y se consultarán áreas de detención de buses regionales, con caracteres propios.

Por otra parte, se desarrollarán en esta área, en forma paulatina, diversas artesanías, talleres e industrias mecánicas.

Además, el área de detención de camiones adquirirá paulatinamente el aspecto de un "puerto terrestre" o, si se prefiere otra expresión, será como una "estación de carga y descarga para vehículos motorizados". Por lo tanto, en estas áreas deben consultarse, dentro del Plano Detallado de la Zona, bodegas para almacenamiento de mercaderías en tránsito, de petróleo y subproductos, hospedajes, talleres mecánicos, desabolladuras, etc. etc. Por lo tanto, el programa del proyecto detallado de esta zona, se caracteriza, como se ve, por su extraordinaria complejidad y subsecuentes dificultades para su resolución.

Áreas de reserva

Estamos viendo que hay muchas razones para la generosidad con que deben planificarse las áreas de reserva dentro del plan director de la ciudad (Master Plan). Tales áreas verdes de reserva, que podrán permanecer durante largo tiempo con el carácter de áreas agrícolas dentro del Área del Plan Director, servirán para ubicar en el futuro sectores residenciales no previstos, áreas de detención de buses regionales con hermosos hoteles, etc. etc.

De lo dicho se deduce, también, la necesidad de obtener un Plano Director que potencialmente sea flexible, para permitir, por ejemplo, el cambio de destino de una zona cuya edificación no se ha iniciado, posibilidad que está ilustrada con numerosos ejemplos en el devenir del urbanismo moderno.

Esta flexibilidad potencial en el destino de las áreas no debe hacerse extensiva a todos los aspectos del Plano Director. Por el contrario, existe lo que yo llamo "las constantes de cada plano" y ellas están constituidas por las "constantes primordiales" como los ríos, lagos, rocas y la orografía en general, y por las "constantes fruto de la iniciativa humana", como los bosques que requieren muchos años para su pleno desarrollo y todas las demás obras que se realizan por etapas en conformidad a planos de desarrollo económico.

Chile es un país que ha avanzado mucho en materia de planificación de la geografía humana, como lo demuestran instituciones como la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), la Empresa Nacional de Electricidad, etc., y ello me da base para creer que no se pondrá en duda la necesidad de establecer en el Plano Director la ubicación inamovible de las "constantes por iniciativa humana", a fin de que las obras, las fajas de tránsito y las plantaciones correspondientes puedan ser realizadas con tranquilidad y con la seguridad de que serán conservadas.

Por las mismas razones se que las Áreas de Reserva serán consultadas y su finalidad será respetada.

En el anteproyecto de Plano Regulador que hemos elaborado, las áreas de reserva sin destino específico expresado, están constituidas por los terrenos de fundos, que quedan circunscritos en el límite del Plano Regulador.

El ejemplo de los terrenos de Pilauco

En cuanto se refiere a los terrenos llamados "Terrenos de Pilauco", por estar envueltos por el poniente y por el norte por el Estero de ese nombre, estimo que deben constituir un área de vivienda, que se extenderá más al norte del estero de Pilauco, como dejó indicado en el Anteproyecto para el Plano Regulador de Osorno. Estos terrenos están tan favorablemente ubicados que se requiere el mayor cuidado al aprobar el plano detallado de urbanización que ya flota en el ambiente y del cual ha tenido a la vista algunas versiones.

El desarrollo de un plano de urbanización como éste, conviene hacerlo sistemáticamente en tres etapas:

- a) primeramente a escala 1:2.000
- b) en segundo lugar a escala 1:1.000
- c) por último a escala 1:500 y con los sectores principales a escala 1:200

En nuestro país, Holanda, los Planes Reguladores están expresados en las escalas 1:10.000 y 1:5.000 y las láminas que tienen la mayor importancia están a las escalas correspondientes al Plano Detallado (HET PLAN IN ANDER DEELEN) las que allí se realizan a la escalas 1:2.500, 1:1.000 y 1:200.

El Plan Director

Como se puede ver en el ejemplo anterior la confección de un plano director antes que un plano urbanístico propiamente dicho, es indispensable. El plano director establecerá las grandes líneas estructurales de la vialidad y el destino general de las áreas urbanas formadas por las líneas estructurales de la vialidad, pero, en todo caso, deberá precisar la magnitud de las áreas diferenciadas partiendo de hipótesis de cálculo, por ejemplo: 100.000 habitantes; x m² de área de esparcimiento por habitantes; x m² de área industrial por cada trabajador industrial de la ciudad futura, índice significativo de la composición familiar para facilitar la hipótesis de las futuras poblaciones escolares, x m² de área escolar para cada tipo de alumno, x m² de área de almacenes para cada jefe de familia, x m² de área de pequeños talleres urbanos de ropa, calzado, confección, cines, etc. etc.

Es muy importante penetrar el futuro para adivinar que tendencias se manifestarán en el desarrollo de Osorno como ciudad educacional, lo que depende de la riqueza forestal potencial y que la rodea, de las materias primas que yacen en el subsuelo de la región cuyo centro de gravedad constituye, de su desarrollo como centro internacional de turismo, eventuales congresos regionales e internacionales, etc. etc.

Osorno llegará ser un centro de enseñanza superior; los problemas de la energía hidráulica, del vulcanismo, de la paleontología, de la explotación extensiva del suelo, del agotamiento irracional de los bosques, de la paulatina eliminación de la flora y fauna autóctonas están visibles para todo el mundo e incitan, por decirlo así, a preocuparse de las soluciones científicas que deberán encontrarse para lograr la reconstrucción de un habitat humano que merezca el nombre de tal.

El trazado regulador para la ciudad existente

Llamaremos calles estructurales a aquellas que se eligen para subdividir la ciudad existente en las manzanas del futuro que tendrán más o menos 30 hectáreas cada una, en vez de 2 hectáreas como tienen ahora. Una calle estructural como Zañartu que tiene 25 m. de ancho deberá ser ensanchada en relación a su longitud o en relación a otros factores que resultarán de los estudios detallados de funcionamiento de las manzanas de 30 hectáreas, que se practiquen.

Además aparecerán los parques sin solución de continuidad, para madre y niño y los campos deportivos. Propongo que se estudien trazados reguladores que impidan el cruce de automovilistas a través de las manzanas de 30 hectáreas.

La manzana grande que se forma alrededor de la Plaza de Armas, limitada por avenidas estructurales que propongo en el Anteproyecto de Plano Regulador, comprende 20 manzanas actuales.

Dentro de esta área deberá quedar comprendido todo lo que corresponde al concepto de "Centro de una Ciudad".

En el caso de Osorno, en la actualidad se encuentran en esa área de 20 manzanas los siguientes organismos: Intendencia, Municipalidad, oficinas de delegaciones de los Ministerios, bancos, cines, templos, hoteles, notarías, consultorios profesionales, y gran parte del comercio mayorista y detallista. Todos estos organismos crecerán. Una de las funciones del Plano Regulador sería lograr que esa expansión se efectúe dentro del "área central" limitada por las cuatro avenidas estructurales.

Es sabido que el "centro" de las ciudades en todos los continentes, en su forma heredada de la época de los coches arrastrados por caballos, funciona mal. Naturalmente, Osorno no es una excepción a esta constatación universal, tal vez se atenúa la impresión porque aún no provoca molestias en demasía.

Todos podemos recordar el agrado que sentimos de transitar por el "centro" de nuestras capitales en el silencio de los domingos y en la época de Navidad, cuando por

simple reglamentación u ordenanza municipal, se logra que los automóviles no transiten por sus calzadas y éstas quedan entregadas al libre movimiento del público.

No debe pensarse que sea difícil hacer permanente ese estado de tranquilidad en el centro de una ciudad; ello depende sólo del consenso de la ciudadanía, y ese consenso se va formando.

Ya se cuentan varias ciudades en el mundo que han organizado y logrado "la tranquilidad en el centro". Este tiene múltiples ventajas que a nadie escapan: funcionarios, empleados y profesionales trabajan mejor; las ventas mejoran por mayor concurrencia del público al centro; el goce de los espectáculos teatrales y musicales queda garantizado contra los ruidos que los interrumpen; en los hoteles se logra el silencio necesario para el reposo, etc. etc.

Las avenidas estructurales, con su tránsito rápido de automóviles, camiones, buses, motocicletas y motonetas, no dejarán de ser bulliciosas; ello quiere decir que todas las edificaciones en el perímetro del área central participarán, inevitablemente, de este bullicio. Hacia el interior el bullicio disminuirá. En qué grado se logrará ello, depende del proyecto detallado de desarrollo urbanístico del "área central", de la forma de disponer las plantaciones arbóreas, las calles de penetración con sus áreas de estacionamiento y la edificación misma.

Lo que se ha dicho sobre el "área central", se aplica a las áreas de vivienda de toda la ciudad con mayor razón.

Creo en la posibilidad de organizar, por medio del plano regulador y de su realización paulatina, dentro del área del Osorno actual, el proceso de transformación progresiva, por el cual se logre eliminar el temor de ser atropellado, se logre el silencio para el reposo nocturno y el del mediodía indispensable para los ancianos y para los niños; se logre que el perfume de las flores y el verde de los jardines estén presentes continuamente durante la vida diaria de las madres, alumnos, oficinistas, obreros de manufacturas livianas, enfermos y convalecientes. Sólo los trabajadores de industrias pesadas y semipesados carecerán de estos elementos ambientales durante sus horas de trabajo por razones obvias; mayor razón para que gocen de ellas en cuanto se retiren a la tranquilidad de sus hogares.

No puede caber duda que las soluciones que se adopten para la ciudad actual, permitirán recoger una rica experiencia que será aprovechada por la ciudadanía para hacer de las demás áreas de expansión de la ciudad, que propongo en el Anteproyecto del Plano Regulador de Osorno, realizaciones más hermosas y más consecuentes con el progreso general de la forma de vida de la humanidad en general.

Pero, la certeza que tenemos, de que las proposiciones que ahora somos capaces de hacer los urbanistas, en forma de planos detallados, serán perfeccionadas, no debe ser óbice para realizar el más acabado trabajo de planificación y de incorporarlo en el plano regulador.

Sabemos que en aquellas ciudades que no comprendieron la importancia de la planificación detallada, tanto planimétrica como en elevación, el proceso ulterior de desarrollo y expansión no pudo ser controlado adecuadamente y las formas urbanísticas no han resultado satisfactorias.

La composición espacial

El trazado regulador implica composición espacial. Pienso en una ciudad en que la densidad de sus barrios sea considerada cuidadosamente y en que en la edificación predominen los bloques de no más de dos pisos.

Se programarán como edificios altos, exclusivamente aquellos cuyo destino se encuentra funcionalmente ligado a la acumulación de pisos en altura. Hay consenso para afirmar que a esa categoría pertenecen edificios destinados a oficinas, a ciertas clases de producción manufacturera liviana, y por cierto, hoteles y hospitales.

Por otra parte, la composición espacial se enriquecerá haciendo participar en ella los signos materiales que reflejan la vida espiritual y religiosa de la comunidad. Opino que los urbanistas deben buscar el contacto con los personeros de esas corrientes espirituales y religiosas, tanto como con todas las demás figuras representativas de las actividades de la sociedad, con el fin de estar mejor preparadas, para las labores de la planificación urbanística.

El plano regulador general

Todos los edificios que conforman la ciudad deben quedar diseñados con su forma y extensión aproximada y su ubicación en las láminas del Plano Regulador con claridad; ello no será óbice para que en cada oportunidad posterior los arquitectos encargados de su realización propongan cabidas más justas y correlaciones estéticas más satisfactorias.

Encarezco que se deja muy claramente establecido el procedimiento a seguir en la elaboración de los futuros planos definitivos de urbanización de sectores de la ciudad.

Recomiendo la fórmula por la cual dichos trabajos sean hechos por equipos formados entre los arquitectos representantes de los intereses privados y los urbanistas calificados de la Municipalidad y del Estado.

Propongo una división claramente funcional entre los locales comerciales y las viviendas; debe evitarse que los niveles altos de los bloques de áreas comerciales se destinen a viviendas. Es preferible mantener bajos los edificios de ventas del comercio detallista y alejar de ellos los edificios de viviendas, estableciendo áreas de separación, que podrán ser jardines que garanticen la mayor tranquilidad posible para las habitaciones.

Otras actividades como son los talleres de confecciones, de imprenta, panaderías y dulcerías y en general todas aquellas actividades productivas y mercantiles que

REVISTA DE URBANISMO

ISSN 0717-5051

<http://revistaurbanismo.uchile.cl>

OSORNO
 ANTEPROYECTO ELABORADO
 por: INSTITUTO DE VIVIENDA, URBANISMO Y PLANEACIÓN, U. CH.
 AUTORES: ARQTOS. CORNELIS VAN EESTEREN, HÉCTOR MARDONES RESTAT, FERNANDO KUSNETZOFF Y GMO. ULRIKSEN
 Desarrollo: Gmo. Ulriksen G.U.
 Fecha: 17-18 enero 1959.
 Escala aproxim. 1:15.000

SIGNOS	
[Icon]	viviendas
[Icon]	comercio
[Icon]	educación
[Icon]	parques y bosques
[Icon]	industrias
[Icon]	experimentación agrícola
[Icon]	zona camional
[Icon]	zona de enseñanza superior
[Icon]	área destinada al Estadio
[Icon]	vías de tránsito rápido
[Icon]	vías de tránsito lento
[Icon]	caminos del ganado
[Icon]	plantaciones frutales existentes
[Icon]	plantaciones frutales propuestas
[Icon]	lago artificial proyectado
[Icon]	boscajes existentes
[Icon]	cementerios existentes

"OSORNO".

ANTEPROYECTO ELABORADO

Por: INSTITUTO DE VIVIENDA, URBANISMO Y PLANEACIÓN, U. CH.

AUTORES: ARQTOS. CORNELIS VAN EESTEREN, HÉCTOR MARDONES RESTAT, FERNANDO KUSNETZOFF, Y GMO. ULRIKSEN.

Desarrollo: Gmo. Ulriksen [Fdo.]
 Fecha-17-18 enero de 1959.
 Escala aproxim. 1:15.000

SIGNOS

viviendas
 comercio
 educación
 parques y bosques
 industrias
 experimentación agrícola
 zona camional
 zona de enseñanza superior
 área destinada al Estadio
 vías de tránsito rápido
 vías de tránsito lento
 caminos de ganado
 plantaciones frutales existentes
 plantaciones frutales propuestas
 lago artificial proyectado
 boscajes existentes
 cementerios existentes".

Detalle de la viñeta del plano "OSORNO Anteproyecto"



23

alrededor de la Laguna Redonda, dejando muy atrás el límite del Plano Regulador de Concepción vigente.

Naturalmente, no sabemos en qué plano será rebasado el Plano Regulador de Osorno que hemos propuesto en nuestro anteproyecto, ni en qué dirección cardinal la presión expansiva será más vigorosa.

Por ello, sólo como ejemplo de crecimiento futuro, hemos agregado la prolongación de una vía estructural que pasa por el Cerro de los Estanques y que permitiría agregar al plano propuesto un área de crecimiento futuro, más al sur del área verde que hemos propuesto para el cerro mencionado.

Santiago, 3 de diciembre de 1958.

Fuente del presente documento (in extenso): Archivo del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.