

“INFLUENCIA DE LA VÍA FERREA EN EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO URBANO DE CONCEPCIÓN: SECTOR RIBERA NORTE/BARRIO CÍVICO”

Mariana Alvarado Carrasco / Estudiante Arquitectura Universidad de Concepción
Profesor Guía: Leonel Ramos / Arquitecto y Docente Universidad de Concepción
10 de Enero del 2014



I. INTRODUCCIÓN

Como es sabido, las ciudades metropolitanas se han ido expandiendo desde la llegada de la industria a la historia de la humanidad. Dónde las industrias y la migración campo-ciudad requieren de mayor urbanidad y comienzan a ser necesarias infraestructuras adecuadas que logren dar dinamismo y movilidad a estos núcleos urbanos que se van dispersando en el territorio y son necesarios conectar.

El ferrocarril, en el país, fue consecuencia del proceso de desarrollo que Chile comenzó a experimentar a mediados del siglo XIX. Así, en los años 1852 y 1863, se construye la línea férrea que une Valparaíso con Santiago en respuesta de las necesidades de crecimiento y modernización de este puerto que necesitaba vías de comunicación expeditas y medios de transportes más baratos y rápidos.

Fue entonces en 1855 cuando se creó el plan ferroviario que una a Santiago con el sur, hasta puerto Montt. Por problemas financieros este plan tomó mucho tiempo y recién en el año 1872 se concretó el tramo de Chillán-Concepción, bajo propiedad del estado de Chile.

La llegada del ferrocarril a Concepción, como área metropolitana, y sus comunas adyacentes importantes, requiere de infraestructura vial que las conecte tanto para el traslado de materias como para el de personas. En este hecho, el Tren y sus líneas se instalan de forma paralela al borde río Biobío y conecta con Talcahuano, Chiguayante, San Pedro de la Paz, Lota, Coronel, San Rosendo, y sigue al sur hasta Puerto Montt.

Al estudiar el área metropolitana de Concepción y su evolución en el tiempo, se logran extraer sucesos claves para entender el acontecer de la actualidad-¹

Con este suceso materializado e inamovible en la metrópolis, ésta comienza a crecer y expandirse adecuándose a la forma que esta línea ofrece. “La gran barrera que históricamente ha alejado la ciudad del río es la línea del tren” –Se habla mucho de este límite en análisis de la ribera norte y en el proyecto Ribera Norte propiamente tal, que tiene un libro a disposición:

En el libro Ribera Norte, guiado por el arquitecto Juan Pablo Gramsch, se expresa como un gran desafío la expropiación de los terrenos de la empresa ferroviaria del Estado. Y aún con una gran gestión, lo que se logró fue ceder espacio a la ciudad, pero no de este mismo modo el traspaso que se buscaba hacia la ribera norte desde el centro de la ciudad.

Para la población de Concepción, en la actualidad, se encuentran con el problema de acceder al centro comercial “Mall Mirador Biobío” y así mismo impide la interacción e integración del río con la ciudad. El cual fue la idea principal del proyecto ribera norte, con el eje “Bicentenario” que conectaría los grandes hitos y espacios públicos de la metrópolis de Concepción.

En el plan regulador de 1948, de la ciudad de Concepción, comienza el nuevo trazado que hasta ahora permanecerá y será parte fundamental de la configuración del centro. Este trazado busca la unión de los edificios y espacios públicos más importantes de la ciudad. Se comienza trazando la diagonal Pedro Aguirre Cerda que conectaría la Universidad de Concepción con los Tribunales de Justicia, y este mismo con la Plaza de la Independencia, que por la calle Barros Arana llegaría hasta la Estación de Ferrocarriles de la época.

El cuál sería complementado en el plan regulador del 2004 con la resolución de seguir este eje hasta el río Biobío. Dónde fue concebido el proyecto Ribera Norte, anteriormente nombrado.

Todos estos datos históricos y analíticos de la zona a estudiar, deberían de dar una explicación del porqué existen problemáticas como las siguientes:

- Problemas de accesibilidad hacia el lado de la ribera norte. La línea férrea como un gran límite.
- Inestabilidad de la Ribera Norte, como una zona de dificultad para la urbanización por su terreno y zona de catástrofe natural (inundaciones)
- Inestabilidad de la Ribera Norte, como límite sociocultural, donde por ser considerado como periferia de la ciudad han ocurrido a lo largo de la historia, asentamientos ilegales (tomas). “Una cara de pobreza en las cercanías del centro de Concepción” -²



¹ Estudio: “Crecimiento Urbano y Globalización de la Metrópolis de Concepción”, por Leonel Pérez de la Universidad de Concepción y el Arquitecto Edison Salinas Varela.

² Segregación. –Estudio de socio-territorial de la ribera norte, por Hugo Romero y Claudia Vidal el 2011