



NELSON ANABALÓN, ASESOR URBANISTA MUNICIPALIDAD DE CHILLÁN

“El crecimiento urbano debe ser equilibrado, Chillán debe decidir qué ciudad quiere ser”

En medio de proceso de actualización del Plan Regulador Comunal de la capital regional, el profesional reflexionó sobre el futuro de Chillán, el equilibrio entre desarrollo y patrimonio, la construcción en altura, la creación de subcentros comerciales y la deuda histórica en áreas verdes y espacios públicos.

DIEGO CHACANA
 diario@ladiscusion.cl
 FOTOS: CRISTIAN CÁCERES

El explosivo crecimiento de Chillán, en especial a partir de su rótulo de capital regional a partir del 2018, ha vuelto constantemente la mirada hacia su plan regulador. Las interrogantes acerca de los edificios en altura, comercio, transportes y subcentros, son las principales dudas que emergen en cada actualización del instrumento de planificación.

La postura desde el municipio es clara: la planificación es esencial y se deben abordar todos los puntos que se tornan “polémicos”.

Nelson Anabalón es el asesor urbanista de la Municipalidad de Chillán y lo ha hecho durante años. Ha visto como la capital regional se ha transformado rápidamente y tiene noción de cómo se debe abordar el plan.

Lo esencial, según comenta, son los mecanismos de participación ciudadana, donde sean ellos mismos quienes decidan qué construir y dónde hacerlo, bajo ciertos parámetros.

- Un debate histórico cada vez que Chillán actualiza su plan regulador es permitir o no la construcción en altura en el centro de Chillán.

¿Cree que en la actualización del Plan Regulador Comunal (PRC) será nuevamente tema de controversia?

- La metodología para la formulación de los instrumentos de planificación ha evolucionado en el tiempo conforme al contexto y políticas imperantes. En los inicios de la planificación urbana en Chile, era un equipo de expertos en el área el que definía las normas para regular el crecimiento urbano, lo cual fue matizado en el tiempo con la incorporación de la opinión de los vecinos, participación, que cada vez tiene mayor relevancia.

A la vez con la incorporación de este tipo de instrumentos a la evaluación ambiental estratégica, por metodología, deben evaluarse

alternativas de planificación, que deben ser vistas con la comunidad, incluso en la normativa propia de los PRC, se agregó una nueva etapa en la formulación de los planes, denominada Imagen Objetivos, donde en conjunto con la comunidad se analiza y se llega a una propuesta de la ciudad que queremos.

Por lo cual, al existir distintas visiones de desarrollo, existen las instancias y herramientas para conversar el tema, siendo importante la deliberación para llegar a una propuesta común y fundamentada.

- ¿Cuál es su opinión personal al respecto?

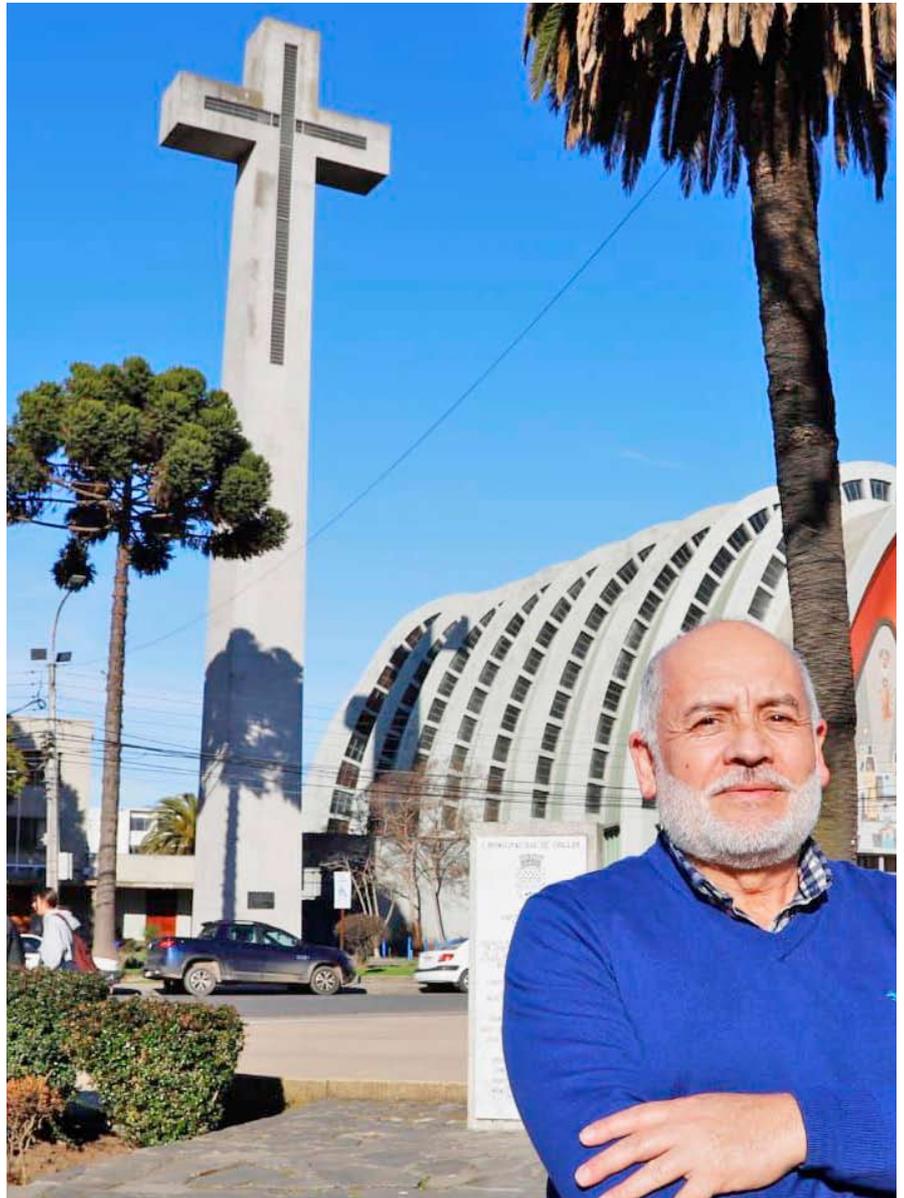
- Mi opinión es que a través de mecanismos de participación ciudadana llegaremos a tener una base para el desarrollo territorial, que nos dará las directrices de la ciudad que deseamos, y como asesor urbanista debo permitir el debate y dar la garantía que todas las opiniones sean consideradas.

- ¿Se debe proteger el patrimonio arquitectónico a costa de despoblar el centro?, Quiénes defienden la construcción en altura plantean que es urgente repoblar y densificar las cuatro avenidas, para evitar su deterioro y olvido.

- La vida no es blanco y negro, si no que entre ambos hay matices de grises. Un plan regulador es más que un instrumento de planificación territorial que define usos de suelos y normas urbanísticas, sino que también debe prever de qué manera preservamos aquellos elementos del espacio público y privado que sentimos como propios.

Una comunidad sin memoria no tiene arraigo, por lo cual hay que llegar a un equilibrio que nos permita el desarrollo en el ámbito social, económico y ambiental, tengo la confianza en la gente de Chillán sabrá tomar decisiones sabias, si se les entrega los fundamentos correspondientes.

- Chillán está generando subcentros prestadores de servicio y comercio a través





de stripcenter ubicados en el sector de Alonso de Ercilla y Vicente Méndez. Eso puede evitar viajes al centro, pero también pérdida de valor comercial del casco histórico de Chillán. ¿Cómo analiza el fenómeno?

- En nuestro país el desarrollo y crecimiento de las ciudades es dinámico, y que incluso, pueden modificar el rol de un centro poblado. En toda evolución hay aspectos que pueden ser positivos y negativos, el surgimiento del sub-centro permite optimizar los tiempos de desplazamiento, y disminuir la congestión vehicular, por lo cual se produce un mejoramiento de la calidad de vida, al tener más tiempo para el ocio y la familia, pero también debemos aprovechar el beneficio del crecimiento urbano, a través de una gestión urbana sostenible, definiendo un nuevo rol al centro de la ciudad.

Estamos en el año 2025, somos capital regional, donde cada vez confluyen más personas en busca de servicios, y debido

El urbanista sostiene que se debe velar para que los diversos estudios se hagan dentro de los plazos.

a la lejanía de la periferia al centro, hay un incentivo a su repoblamiento, por lo cual su rol ha ido en evolución, y debemos definir aquellas normas que nos permitan acoger de buena forma esta nueva funcionalidad, reconociendo el surgimiento de los sub-centros como algo positivo, y que debemos potenciar en forma equitativa para toda la ciudad.

- ¿Cómo se inserta el plan de transportes en el nuevo PRC? El proceso marcha muy lento, con muy pocas vías concretadas y varias pendientes. ¿Se anticipan nuevos mejoramientos de avenidas clave y cuáles serían esas mejoras?

- Dentro del estudio de un plan regulador, se encuentra el estudio de movilidad urbana, el cual a través de un análisis de los usos propuestos y su normativa asociada, prevé las cantidades de viajes que se producirán entre las zonas, definiendo una vialidad estructurante o tejido urbano para resolver su conectividad.

Pero, por si solo el plan regulador no resuelve el problema, sino que este se complementa con otros planes maestros, como en este caso el Plan Maestro de Transporte, que acoge esta vialidad estructurante, para hacerla realidad.

En lo general hay que definir dos aspectos relevantes en este plan, primero en la definición de las jerarquías para resolver el desplazamiento de las personas, donde se incentiva el desplazamiento del peatón, del ciclista, con relevancia al transporte público y después el transporte particular motorizado.

Esto significa que estas vías deberán disponer de holgadas veredas para el desplazamiento de nuestros habitantes, con arborización y puntos de descanso, para incentivar este modo de desplazamiento, considerando ciclovías y calzadas para circular y no para estacionar.

Ahora respecto a la priorización en su ejecución, existen dos directrices: La ejecución de vías radiales para desplazarme desde el centro a la periferia y viceversa, donde están la avenida Huamabali, Diagonal Las Termas, par Francisco Ramírez - Diego Portales, todas en ejecución, el par Central - España y paso a desnivel Parque Lantaño, con diseño aprobado para ejecutar.

Y la ejecución de vías de circunvalación que unen los barrios periféricos, de las cuales tres están en proceso de aprobación de diseño, como Alonso de Ercilla entre avenida Circunvalación Oriente y la avenida Ruiz de Gamboa, y la avenida Los Puelches, Las Rosas, Andrés Bello entre la avenida Alonso de Ercilla y la avenida Vicente Méndez, faltando por diseñar las avenidas Paul Harris y Vicente Méndez.

El objetivo de la ejecución de estas vías, no es solo para resolver un problema de circulación, sino que también se consideran como parques lineales, con arborización, áreas verdes, lugares de descanso, para que sea más grato su desplazamiento de todos.

- ¿Cómo evitar que la aprobación del nuevo PRC se eternice, como ocurrió con el actual instrumento de planificación?

- La elaboración del instrumento lleva aproximadamente tres años de ejecución, por lo cual debemos velar para que los diversos estudios se hagan dentro de los plazos y los estándares que correspondan, teniendo claro los roles, y esperando que no existan grandes modificaciones en la normativa vigente, durante el tiempo de ejecución, que atrase su ejecución.

- ¿De qué manera el nuevo PRC se debe hacer cargo de una eterna deuda de Chillán, como lo son las áreas verdes?

- Como en la vialidad, es el plan maestro de transporte el que nos lleva a una solución tangible del problema de desplazamiento, en el caso del déficit de áreas verdes, a nivel de planificación es el PRICH que reconoció una gran cantidad de áreas verdes y parques a escala intercomunal, definiendo ejes verdes en torno a los cursos de agua como parques lineales que unen a ambas comunas.

Por lo cual a través de un Plan



A través de mecanismos de participación ciudadanas llegaremos a tener una base para el desarrollo territorial, que nos dará las directrices de la ciudad que deseamos, como asesor urbanista debo permitir el debate y dar la garantía que todas las opiniones sean consideradas"



La elaboración del instrumento lleva aproximadamente tres años de ejecución, por lo cual debemos velar para que los diversos estudios se hagan dentro de los plazos y los estándares que correspondan, teniendo claro los roles, y esperando que no existan grandes modificaciones en la normativa vigente, durante el tiempo de ejecución, que atrase su ejecución"



Dentro del estudio de un plan regulador, se encuentra el estudio de movilidad urbana, el cual a través de un análisis de los usos propuestos y su normativa asociada, prevé las cantidades de viajes que se producirán entre las zonas, definiendo una vialidad estructurante o tejido urbano para resolver su conectividad"

Maestro de áreas verdes podremos llevar a cabo lo proyectado. También es importante una batería de iniciativas o proyectos como es el Parque Ultraestación, Sarita Gajardo, La Rufina, PUH Chacra Maipón, que definen zonas de esparcimientos en los diversos sectores de nuestra ciudad que irán disminuyendo el déficit de áreas verdes, cada vez más necesarios, al tener menor espacio en nuestras viviendas, o con la proliferación de los departamentos como forma de vida.

- ¿Y qué pasa con la recuperación íntegra del estero Las Toscas como un espacio urbano?

- El estero Las Toscas, hasta el momento se ha intervenido en forma parcial y por tramos. A nivel técnico tenemos la convicción que hay temas o problemas que deben resolverse a nivel intercomunal, para lo anterior estamos trabajando en conjunto con la Secpla de la Municipalidad de Chillán Viejo, un plan maestro que abordará este eje en forma integral, pues es un elemento que nos une como conurbación.

