



Revista AUS

ISSN: 0718-204X

ausrevista@uach.cl

Universidad Austral de Chile

Chile

Cortés Peña, Larry  
El pericentro de Coquimbo como escenario de renovación estratégica.  
Revista AUS, núm. 19, enero-junio, 2016, pp. 10-17  
Universidad Austral de Chile  
Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281749193003>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# El pericentro de Coquimbo como escenario de renovación estratégica<sup>1</sup>.

The pericenter of Coquimbo as a strategic renovation scenario.

▲ **Palabras clave/** Coquimbo, pericentro, renovación, ciudad como red.

▲ **Keywords/** Coquimbo, Pericenter, renewal, city as a network.

▲ **Recepción/** 10 junio 2015

▲ **Aceptación/** 15 julio 2015

**Larry Cortés Peña**

Arquitecto, Universidad de La Serena, Chile.

Magíster en Proyecto Urbano, Pontificia

Universidad Católica de Chile.

Académico Escuela de Arquitectura

Universidad de La Serena, Chile.

larry.cortes85@gmail.com

**RESUMEN/** Este artículo tiene por objetivo exponer un resumen de los aspectos más relevantes que dieron origen a la propuesta de lineamientos para la renovación del pericentro de Coquimbo. Abordadas desde una visión sistémica, las fortalezas territoriales y problemáticas de deterioro en el cerro, constituyen la base empírica para proyectar un polo de desarrollo urbano en uno de los escenarios más vulnerables de la conurbación Coquimbo-La Serena. **ABSTRACT/** This article is aimed at offering a summary of the most relevant aspects that gave rise to the guidelines proposal for the renewal of Coquimbo's pericenter. Addressed from a systemic standpoint, the territorial strengths and hillside decline issues are the empirical basis to project an urban development hub in one of the most vulnerable settings in the Coquimbo-La Serena conurbation.

**1. INTRODUCCIÓN.** Una de las patologías urbanas más recurrentes en la ciudad contemporánea es el deterioro físico y social de barrios pericentrales. Estas áreas, surgidas inicialmente como asentamientos periféricos, con el tiempo fueron ganando centralidad, producto de la expansión urbana. Además, dieron origen a barrios potencialmente útiles por su ubicación, pero vulnerables a procesos de deterioro frente al sesgado urbanismo en extensión de las últimas décadas. Para el concepto de pericentro, la literatura anglosajona utiliza la noción de *Inner Área, zone in transition* (Chaline 1981), haciendo referencia a espacios intermedios que se presentan como anillos de crecimiento, propios del ciclo urbano de las grandes ciudades<sup>2</sup>. Sin embargo, es posible advertir que estas áreas no representan sólo una etapa más dentro de un proceso de expansión -como, por ejemplo, los anillos en el tronco de un árbol-, sino que, además, se constituyen como potenciales fronteras interiores ó áreas de sutura entre los tejidos urbanos del centro y la periferia. Aún así, y por diversas razones (urbanas, sociales, económicas, etc.), estos lugares han ido quedando rezagados y vulnerables a diferentes tipos de obsolescencia,

manifestando, generalmente, edificaciones degradadas, sitios eriales producto de demoliciones, usos deteriorantes y casi nulo mercado inmobiliario. Sin ir más lejos, ya desde principios del siglo XX se avistaba la "formación de una suerte de picarones urbanos, donde se reservaban las áreas mejor ubicadas para las más deleznables actividades, ó, en el mejor de los casos, para las bodegas de los almacenes del centro" (Ástica 2004: 7).

En este sentido, las áreas pericentrales parecieran subsistir como territorios silenciosamente estratégicos dentro de la ciudad consolidada y potencialmente adaptables a los cambios que se pudiesen generar en su entorno, más aún si se les considera como el área natural de difusión de las actividades centrales (Chaline 1981). Si bien, es posible percibir este fenómeno urbano en las grandes ciudades latinoamericanas, también se hace presente en ciudades emergentes de menor escala y en pleno proceso de conformación. Tal es el caso de la conurbación Coquimbo-La Serena (IV Región de Chile), específicamente en la península de Coquimbo, que se ha tomado como caso de estudio y operación proyectual.

<sup>1</sup> Tesis proyectual presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado académico de Magíster en Proyecto Urbano. Noviembre, 2012.

<sup>2</sup> Este ciclo comienza con una población en el núcleo central o core [urbanización], prosigue con el crecimiento de las coronas o ring [suburbanización], para pasar luego al declive demográfico [desurbanización], en espera de una hipotética recuperación del núcleo central [reurbanización] (Dematteis 1998).

## PENÍNSULA DE COQUIMBO.

**PERICENTRO EN DETERIORO.** Dentro de la conurbación Coquimbo-La Serena<sup>3</sup>, la península de Coquimbo es uno de los escenarios territoriales con más carácter e identidad cultural, tanto por su historia de ciudad portuaria, como por su geografía de cerros y quebradas que construyen un anfiteatro hacia el mar (imagen 1). Aquí destacan dos órdenes urbanos importantes: el Plan, que coincide con el casco histórico, centro cívico y borde costero; y la Parte Alta de la península de carácter residencial, cuya geografía se caracteriza por considerables pendientes, estructuras rocosas y un tejido urbano sinuoso.

Es justamente entre estas dos zonas, ya en la medianía del cerro, donde se extiende un borde geográfico que se abalcona hacia el mar, anunciando el término del centro cívico y el inicio de la Parte Alta de la península (imagen 2).

Labrada por la naturaleza para ser recorrida a pie, esta franja de territorio alberga gran parte del ADN morfológico de Coquimbo,

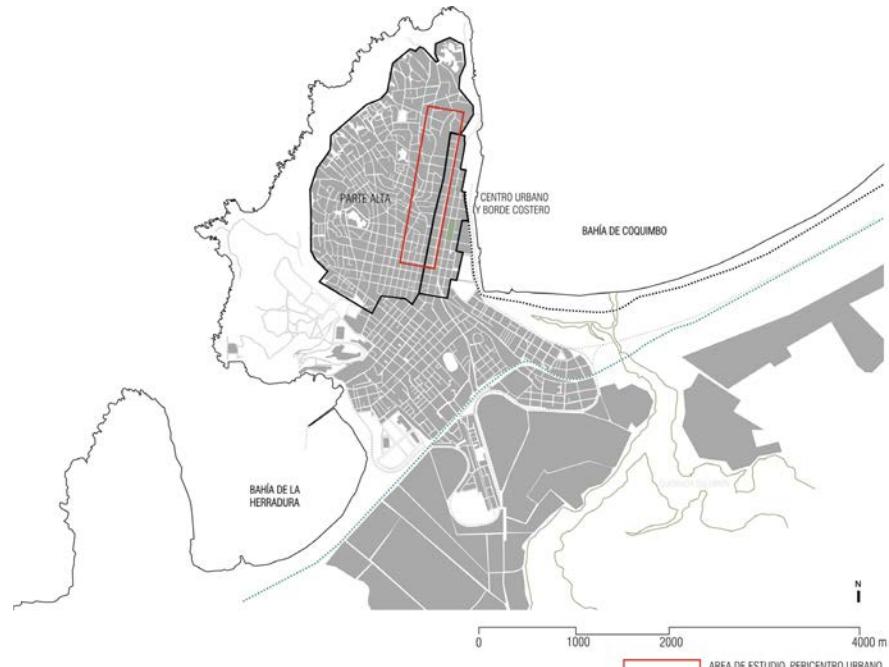
ya que la influencia de la topografía en las formas arquitectónicas y urbanas toma aquí su mayor expresividad: viviendas asomadas al horizonte, grandes zócalos y muros de piedra para contener el cerro, miradores naturales, techos habitables y patios abalconados (imagen 3 e imagen 4). De hecho, los llamados zig-zag de Coquimbo -que forman parte de la identidad de la ciudad puerto-, fueron una respuesta morfológica para conectar peatonalmente las zonas bajas y altas de la península, evitando, además, deslizamientos en períodos de lluvia.

Finalmente, el sector es atravesado por una red de esbeltos senderos peatonales y pasadizos construidos a lo largo del tiempo, los cuales, como arterias, van irrigando el lugar entre los pliegues del cerro, poniendo en frente todo un desafío laberíntico para el visitante que regularmente asciende para captar las vistas de la bahía.

Lo anterior constituye un valor estructural en la experiencia urbana de Coquimbo, pero que lamentablemente se deshace producto del deterioro y la obsolescencia.



**Imagen 1.** Entorno territorial de Coquimbo y La Serena  
(fuente: Elaboración propia).



**Imagen 2.** Península de Coquimbo  
(fuente: Elaboración propia).

<sup>3</sup> Desde hace más de cuatro décadas las ciudades de Coquimbo y La Serena han sido protagonistas de un proceso de conurbación, que, a la actualidad, se posiciona como la cuarta más poblada después del Gran Santiago, Valparaíso-Viña del Mar, y Concepción-Talcahuano.

Este fenómeno de degradación obedece, en primer término, a la ocupación irregular y no planificada del cerro desde principios del siglo XX, cuyos asentamientos informales han albergado históricamente a una población de estrato socioeconómico bajo. Este contexto de pobreza, sumado a las dificultades de urbanización y accesibilidad que impone la topografía, ha generado una disociación entre estos sectores y las actividades económicas del centro, por lo que es frecuente observar lotes eriazos producidos por incendios, viviendas antiguas deshabitadas y espacios públicos carentes de equipamiento y vida de barrio (imágenes 5, 6 y 7).

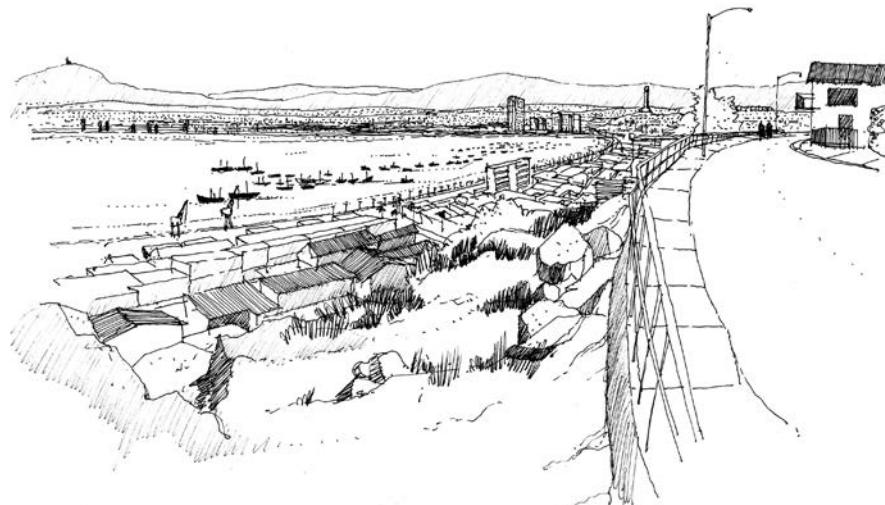
Por su parte, la conformación misma de la trama urbana crea discontinuidades en muchos de los senderos que atraviesan las manzanas (imagen 8), generando campos visuales acotados y rincones ocultos, donde acontecen usos deteriorantes y microbasurales, lo que termina por aumentar la percepción de inseguridad en la población local y visitante.

Finalmente, si bien Coquimbo en los últimos años ha experimentado un fuerte desarrollo inmobiliario, casi la totalidad de los proyectos de vivienda y espacio público se localizan en la zona costera, dejando al cerro sin oferta alguna, producto de su entorno poco atractivo para las inversiones.

Bajo estos parámetros generales, es posible visualizar que en dicha ciudad persiste una incertidumbre sobre cómo renovar y potenciar urbanamente el cerro, respecto a la utilización de áreas disponibles, tipo de espacio urbano deseable a largo plazo y visión estratégica para capitalizar las cualidades turísticas, paisajísticas y residenciales del lugar.



**Imagen 3.** Vista de la bahía desde el sector norte del pericentro (fuente: Elaboración propia).



**Imagen 4.** Vista de la bahía desde el sector sur del pericentro (fuente: Elaboración propia).



**Imagen 5.** Edificio deshabitado (fuente: El autor).



**Imagen 6.** Espacio urbano en proceso de deterioro (fuente: El autor).



Imagen 7. Pericentro de Coquimbo (fuente: El autor).

### LA CIUDAD COMO RED.

El planteamiento de estos desafíos supone un especial énfasis en intervenir conscientemente el proceso dinámico de la ciudad, "garantizando la mínima estabilidad necesaria para que la forma urbana, en sus partes y el todo, prolongue una identidad que ha sido conseguida lenta y trabajosamente" (De Gracia 1992: 179). Se sostiene, por tanto, que la recuperación de este sector no debiera fundarse en el reemplazo de grandes paños urbanos, sino a partir de dos acciones fundamentales de menor escala: la inserción estratégica de pequeñas piezas o nodos de actividades que generen nuevas dinámicas socio-espaciales al interior del sector y una cuidadosa reconfiguración de aquellos circuitos peatonales inconexos, a fin de integrar y reactivar las zonas ocultas, deterioradas y con bajos niveles de uso. Junto con ello, es fundamental un adecuado plan de gestión económica y social, que permita fomentar la organización comunitaria y el emprendimiento local, a fin de retener, integrar y beneficiar a la población residente. En el entendido de que este último punto es imprescindible en cualquier modelo de gestión, así como también una adecuada institucionalidad, el interés y el alcance de este artículo se limita, más bien, al componente urbano del proceso recuperación.

A partir de las dos primeras acciones señaladas, sería posible construir nuevas relaciones y jerarquías en la trama urbana del cerro, potenciando la vida de barrio y la comprensión mental del territorio de Coquimbo, simultáneamente. Para ello, resulta fundamental entender la ciudad como una de red flexible y continua, cuyos flujos se mueven entre nodos altamente conectados en variadas escalas. En esta línea, autores como Christopher Alexander, Gabriel Dupuy y Nikos Salingaros, atribuyen a la composición del tejido urbano un rol fundamental en el desarrollo de las actividades humanas y la comprensión de la ciudad.

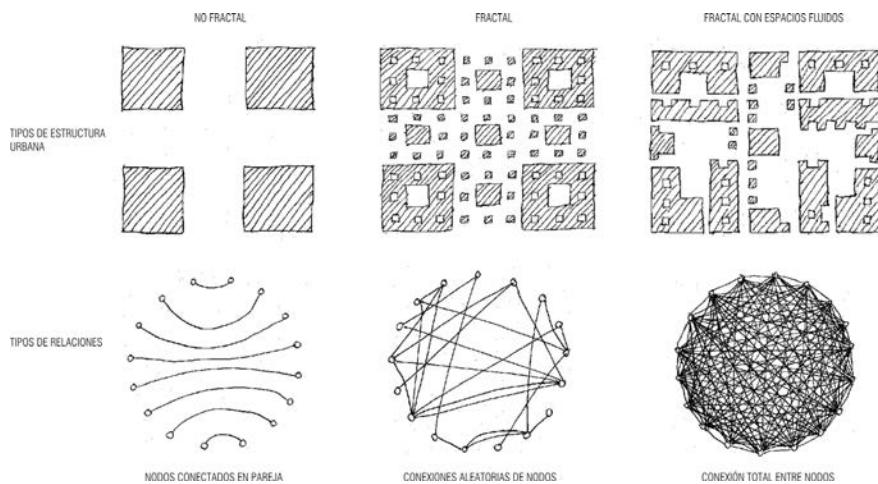
El primero de ellos, propone una especie de superación de la idea de trama o sistema clásico de calles a partir de una vía central (como un árbol), sugiriendo más bien la construcción de semitramas o conjuntos, cuyo orden conformaría un entrelazado de flujos de diferentes jerarquías, escalas y usos (Alexander 1988). Esto, además de estimular los cruces y encuentros interpersonales, otorgaría la "paradójica sensación de estar habitando realidades locales y globales simultáneamente" (Greene y Mora 2011: 33). Asimismo, Dupuy (1992) reconoce la importancia de un entrelazado multimodal, señalando que la red no debiera ser sólo un canalizador de flujos, sino que, además, debe estar enlazada por agrupaciones de nodos que permitan un vínculo mental con



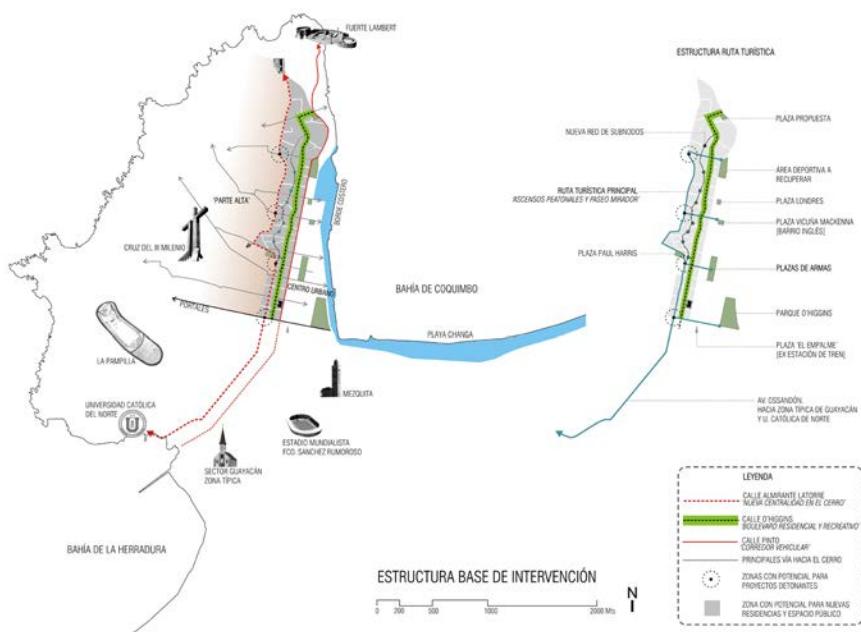
Imagen 8. Conexiones peatonales que vinculan la parte baja y alta de la península (fuente: Elaboración propia).

la totalidad, ya que el sentido o identidad de los lugares sólo se encuentra al establecer relaciones con otros puntos de la red.

En esta búsqueda, Nikos Salingaros plantea un afinamiento en la relación entre nodos y conexiones, aludiendo que "las fuerzas que permiten que la ciudad funcione son generadas por la diversidad y la necesidad de intercambio de información entre nodos diferentes o complementarios" (2005: 11). Por lo tanto, no tendría sentido -desde el punto de vista de la conectividad-, agrupar físicamente nodos del mismo tipo en un área geográfica.



**Imagen 9.** Esquema de ciudades fractales planteado por Salingaros (fuente: Elaboración propia usando las imágenes de Salingaros 2005, disponibles en: <http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/fractalcity-spanish.pdf>).



**Imagen 10.** Estructura base de intervención (fuente: Elaboración del autor).

Este principio es propio de las llamadas ciudades fractales, cuyas estructuras urbanas propician los encuentros (imagen 9) y poseen un cierto grado de complejidad necesaria para la construcción de mapas mentales basados en el reconocimiento de puntos y espacios distintivos.

Estos preceptos, esbozados de manera muy general, fueron la base teórica para afrontar el desafío morfológico de Coquimbo, ya que integran las distintas escalas que simultáneamente participan en la compresión de un lugar: el hombre, el barrio, la ciudad y el territorio.

Ejemplo de esto es caminar por el cerro y descubrir las arquitecturas vernáculas de sus calles y, al mismo tiempo, la silueta de la ciudad de La Serena en el otro extremo de la bahía.

### ESTRATEGIAS PROYECTUALES.

Considerando la problemática de deterioro y aplicando el enfoque teórico adoptado, se expone a continuación un resumen de estrategias proyectuales orientadas a revertir el proceso de obsolescencia del lugar y potenciar sus fortalezas urbanas. Como se mencionó previamente, estas estrategias enfatizan el componente urbano por sobre las necesarias gestiones sociales y económicas, que bien pueden formar parte de una línea futura de investigación.

#### a. Estructura Base de Intervención.

Desde una escala de ciudad, esta primera propuesta tiene por objetivo integrar las zonas altas de la península dentro del circuito turístico costero que abarca gran parte de la conurbación, considerando su tradición portuaria y sus valores paisajísticos. Asimismo, se busca proyectar la zona pericentral como un posible polo de desarrollo residencial, que dé cabida a futuras alternativas de densificación en escala media, en contraste al desmesurado incremento de torres de departamentos que ocupan el borde costero.

Para ello, ya en una escala local de intervención, en primer lugar se deben identificar las principales vías vehiculares y peatonales que pudieran asumir un nuevo rol para el desarrollo de la ciudad, integrándolos como una superposición de flujos conectados que permitan diversos tipos de movilidad en el cerro (imagen 10). Las vías seleccionadas son aquellas que se encuentran ya integradas a la conectividad general de la península y que poseen un trayecto que vincula las dos bahías que rodean la ciudad: bahía de Coquimbo y bahía La Herradura. Para potenciar estas

vías se les asigna un "concepto urbano" que oriente a la formación de nuevas actividades, tales como "Boulevard residencial" -para redefinir a calle O'Higgins-, o "Centralidad programática y paseo mirador" para el eje Almirante Latorre [80 m.s.n.m].

A partir de esto, y en base a la teoría de nodos y conexiones, se establece una primera estructura de ruta turística que pone en tensión las principales plazas del Plan con nuevos puntos de interés en lo alto del cerro, donde se propone generar nodos

de actividades, traducidos en proyectos arquitectónicos de tipo cultural, deportivo y turístico.

En segundo lugar, se plantea un primer acercamiento hacia la reconfiguración de los senderos peatonales del pericentro, proponiendo un circuito de vacíos que tienen por objetivo articular las conexiones existentes y abrir espacios que hasta hoy permanecen ocultos entre las viviendas. A continuación se propone un mayor acercamiento en cada uno de estos aspectos.



Imagen 11. Nueva Centralidad en calle Almirante Latorre (fuente: Elaboración del autor).



Imagen 12. Imagen objetivo calle Almirante Latorre (fuente: Elaboración del autor).



Imagen 13. Boulevard residencial en calle O'Higgins.(fuente: Elaboración del autor).

## b. Ejes renovados y nuevas tensiones urbanas.

Basándose en la estructura general de intervención, se plantea que no es necesario modificar el trazado existente de las vías estructurantes, sino dotarlas de atributos que permitan detonar una dinámica de recuperación progresiva.

El primer caso es la vía Almirante Latorre, proyectada como una nueva centralidad en altura y soporte para una ruta turística. Esta proyección posee dos orígenes: primero, porque es la vía principal de transporte público en la Parte Alta de Coquimbo; y segundo, porque marca el traspaso desde el pericentro a los barrios ubicados en las zonas altas de la península, por lo que aumentar su diversidad de usos ayudaría a disminuir la gran demanda de equipamientos y servicios que aquejan a estos sectores (imagen 11 e imagen 12). Como principal acción, se propone la inserción de nuevos equipamientos en puntos estratégicos del cerro [Nodos], cuyos programas tengan una relación espacial y visual directa con espacios significativos del Plan (como plazas y sectores de gran concurrencia), a fin de establecer un circuito coherente y complementario. Es por ello que se sugieren programas culturales, turísticos y deportivos, que puedan no sólo generar nuevas dinámicas sociales, sino también ofrecer lugares de trabajo permanente.

De esta forma, se proyecta a largo plazo que esta franja constituya un eje de actividad económica importante en el cerro, generando un entorno propicio a inversiones privadas como restaurantes, comercio y residencias en densidad media.

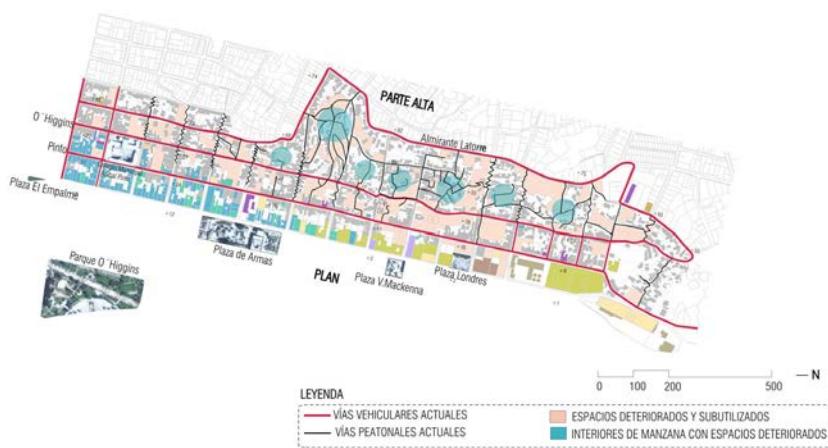
El segundo eje de importancia es calle O'Higgins, por ser la única vía vehicular que atraviesa interiormente toda la franja pericentral y ser el primer nivel geográfico donde comienza a ser perceptible visualmente la bahía (imagen 13 e imagen 14).

Con un nivel variable entre los 20 y 45 m.s.n.m, esta vía franquea numerosos espacios erizados y edificaciones en mal estado, transformándose en uno de los ejes con mayores posibilidades de inserción de viviendas y generación de espacios públicos. En este sentido, y considerando el rol estructurante del Almirante Latorre, se propone dejar la calle O'Higgins en un ámbito semipeatonal, disminuyendo una vía vehicular, pero ganando una ciclovía y un paseo de borde.

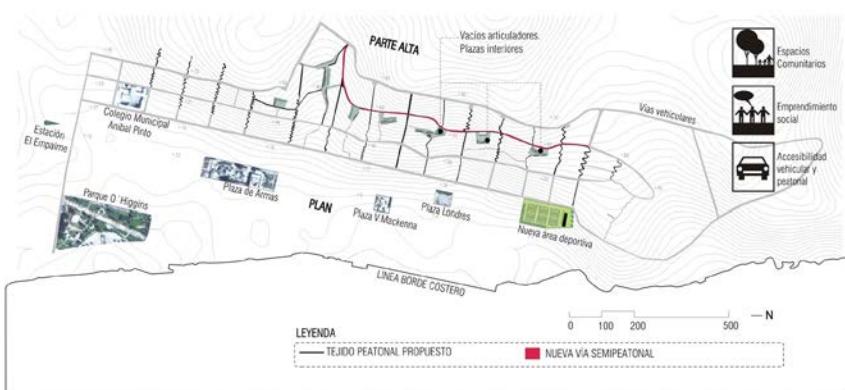
Con estas intervenciones en ambos ejes, se asegura una carga de flujos y usuarios permanentes en la medianía del cerro y se fortalece la tensión entre este sector y las zonas bajas de la península.



**Imagen 14.** Imagen objetivo calle O'Higgins (fuente: Elaboración del autor).



**Imagen 15.** Sistema de senderos peatonales existentes (fuente: Elaboración del autor)..



**Imagen 16.** Sistema propuesto (fuente: Elaboración del autor).

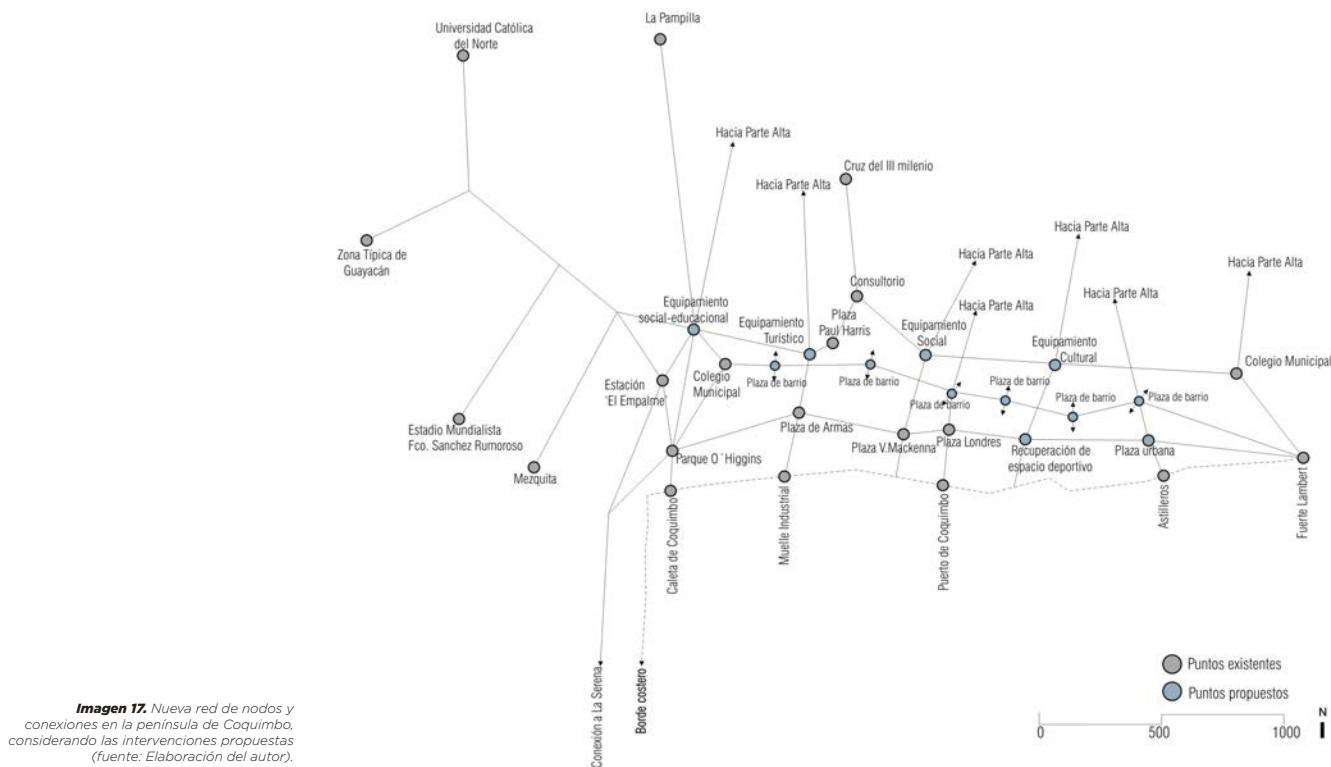
### c. Reconfiguración de sistemas peatonales

Como se señaló anteriormente, si bien el cerro de Coquimbo se caracteriza por contar con recorridos exclusivamente peatonales, la discontinuidad y la generación de rincones subutilizados en muchos de ellos, los han transformado en espacios de degradación y peligro para los visitantes. En este contexto, la estrategia de intervención se basa en dar continuidad a los principales senderos y conectarlos con las redes viales existentes, a fin de construir un sistema fluido que integre la movilidad peatonal y vehicular.

Esta red queda articulada por un conjunto de vacíos ubicados en los interiores de manzana que, a su vez, se unen por un nuevo eje de carácter semipeatonal que atraviesa buena parte del sector, ampliando la accesibilidad hacia las zonas que permanecían subutilizadas y casi invisibles para el resto de la ciudad.

Para ello se han ubicado siete puntos estratégicos entre las calles Almirante Latorre y O'Higgins y entre las vías ascendentes del cerro, asegurando que cada vacío esté en una manzana diferente, pero conectados por un circuito común (Imagen 15 e Imagen 16).

Estos lugares buscan ser espacios de integración para la comunidad (nodos de encuentro), por lo que la selección de su programa debiese ser altamente participativa, procurando que todos los residentes formen parte del proceso de diseño y se haga un claro reconocimiento de sus intereses, incluyendo -dentro de los



possible- oportunidades para la generación de ingresos (Rojas 2004). Entre los programas tentativos, se encuentran huertos urbanos, plazas temáticas, áreas deportivas o sociales, etc.

Por su parte, la construcción de estos vacíos articuladores no sería posible sin extraer aquellos inmuebles que presentan malas condiciones estructurales, por lo que se plantea una estrategia de radicación basada en la construcción de nuevas viviendas en torno al vacío que se propone, conservando el lugar de emplazamiento y las redes sociales.

## CONSIDERACIONES.

Todo escenario urbano, por acotado que sea, reviste una gran complejidad, en la medida que identificamos las distintas variables que originan su forma y su dinámica. Pero la tarea es mayor, ya que lo relevante no es conocer las partes que componen su estructura urbana, sino cómo ellas se relacionan entre sí y logran construir identidad.

En este trabajo se ha tratado de exponer muy brevemente una visión urbana multiescalar, como enfoque para intervenir estratégicamente el territorio, dejando en

un segundo plano aspiraciones -no menos válidas- de forma y estética. En este sentido, se ha propuesto, más que un proyecto, una forma de actuar.

Los lineamientos proyectuales permitieron comprender que pequeñas intervenciones en el tejido urbano pueden configurar una red de programas revitalizadores (Imagen 17), sin la necesidad de reemplazar grandes áreas que, muchas veces, son el sustento de su propia identidad.▲

## REFERENCIAS

- Alexander, C., 1988. *A city is not a Tree: Design After Modernism: Beyond the Object*. Londres: Editorial Thames and Hudson..  
 Astica, J., 2004. "La Renovación Urbana. Una tarea para todos." *Revista de Urbanismo N° 10*, Universidad de Chile.  
 Chalin, C., 1981. "La Dinámica Urbana." *Colección Nuevo Urbanismo N° 31*. Instituto de estudios de administración local. Madrid.  
 De Gracia, F., 1992. *Construir en lo construido. La arquitectura como modificación*. Madrid: Editorial NEREA, S.A.  
 Dematteis, G., 1998. "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas." En *La ciudad dispersa*, editado por F. Moctus, Centre de Cultura Contemporánea de Barcelona.

- Dupuy, G., 1992. *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Editorial Oikos-Tau SA.  
 Grenne, M., y Mora, R., 2011. "El proyecto urbano desde una visión sistémica." En *Santiago Proyecto Urbano*, editado por M. Grenne, L. Valenzuela y J. Rosas. Santiago: Ediciones ARQ.  
 Rojas, E., 2004. *Volver al Centro. La Recuperación de Áreas Urbanas Centrales*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.  
 Salingaros, N., 2005. *Principios de una estructura urbana. Conectando la ciudad fractal*. Amsterdam: Design Science Planning.