

## PROYECTO RIBERA NORTE, CONCEPCIÓN, CHILE: DE PROYECTO URBANO A TERRITORIO SIN MODELO

María Teresa Rodríguez Tastets<sup>1</sup>

### RESUMEN

En América Latina y en particular Chile, en los años 90, surgen una serie de iniciativas de desarrollo urbano apoyadas por argumentos neoliberales. Estas intervenciones urbanas son justificadas como un instrumento para una nueva y moderna forma de gestión concertada, adaptadas a la contingencia de la nueva economía. Grandes proyectos son vistos como antídoto del estancamiento económico y urbano. En Chile, con los nuevos gobiernos democráticos, se ponen en marcha diversos proyectos como mecanismos de recuperación y de “relanzamiento” de las ciudades, destacándose entre ellos el “El Programa de Recuperación Urbana de la Ribera Norte del Río Biobío” en el área metropolitana de Concepción (AMC). Han pasado más de 20 años de aquella intervención urbana de “oportunidad” para la ciudad y las condiciones tanto sociales, económicas y políticas han cambiado, distancia de tiempo que permite examinar y evaluar uno de los proyectos urbanos más ambiciosos del país.

### PALABRAS CLAVES

Gestión Urbana; Proyecto urbano; Proyecto ribera norte

## RIBERA NORTE PROJECT, CONCEPCIÓN, CHILE: FROM URBAN PROJECT TO TERRITORY WITHOUT MODEL

### ABSTRACT

*In Latin America and in particular Chile, in the 1990s, a series of urban development initiatives supported by neoliberal arguments emerged. These urban interventions are justified as an instrument for a new and modern form of concerted management, adapted to the contingency of the new economy. Large projects are seen as an antidote to economic and urban stagnation. In Chile, with the new democratic governments, several projects are launched as mechanisms for recovery and "re-launching" of the cities, highlighting among them the "The Urban Recovery Program of the North Bank of the Biobío River" in the metropolitan area of Concepción (AMC). They have spent more than 20 years of urban intervention of "opportunity" for the city and the social, economic and political conditions have changed, distance of time that allows to examine and to evaluate one of the most ambitious urban projects in the country.*

### KEYWORDS

*Urban Management; Urban Project; North Shore Project*

<sup>1</sup> Arquitecta Urbanista, estudiante doctorado Universidad Nacional de Córdoba, investigador y profesor de urbanismo en Universidad San Sebastián, Concepción, Chile. Email: [mttastets@gmail.com](mailto:mttastets@gmail.com)



## 1. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Concepción es un área urbana perteneciente al AMC, localizada en la región del Biobío (VIII Región), a 500 km sur de Santiago, capital de Chile. Es la segunda concentración urbana más importante del país, con una variada e importante actividad económica basada principalmente en la industria: forestal, pesquera, minera y manufacturera, entre otras. Con una superficie total de 2.830,40 km<sup>2</sup> y un volumen de población superior a los 950.000 habitantes (CENSO 2012). Es un sistema urbano que ha experimentado un acelerado crecimiento de forma no homogénea sobre su territorio, incrementado la complejidad sobre su estructura urbana con la incorporación de un conjunto de núcleos urbanos, que en la actualidad funcionan como un único sistema conurbado, siendo su núcleo central la ciudad de Concepción. Asentada sobre un territorio marcado por la presencia de bahías; de ríos y esteros, en particular la gran cuenca hidrográfica del río Biobío que le da su nombre; de lagunas urbanas y el cordón montañoso de la Costa. Elementos naturales que han ejercido una gran influencia en la definición y en la conducción de su urbanización: proceso de asentamiento, configuración y crecimientos de los distintos núcleos urbanos que constituyen el conglomerado metropolitano.

Desde su fundación como ciudad castrense en el año 1550, en un paraje llamado “Pegno” al borde de la bahía, sufrió de inestabilidad bélica y de impactos de eventos naturales, tanto terremotos como tsunamis, siendo el del año 1751 quien dejó la ciudad “*sepultada temporalmente por las aguas del mar*” (Campos, 1989), lo que obligo a su traslado al actual emplazamiento en el valle de la Mocha. El nuevo emplazamiento hacia el interior, buscaba alejarse lo más posible de la costa, de forma de protegerse ante nuevos eventos naturales, como lo describiera Campos (1989) a orillas del Biobío, hacia el norte, distante de San Vicente dos leguas y media, tres de Talcahuano y otras tantas de Penco". Extiéndase este valle entre los ríos Andalién por el norte y el Biobío por el suroeste; el Cerro Caracol por el sureste y por el oeste las lagunas de Colindo y Las Tres Pascualas, y los collados de Chepe y de Gavilán; asumiendo el río Biobío como un límite o frontera natural de la ciudad. Relación iniciada en un acuerdo de paz firmado entre los españoles y los mapuches, que se rompe con la llegada de la independencia de Chile en el siglo XIX. A partir de ello, la ciudad comienza generar las primeras ocupaciones de tipo funcional sobre el río: un proyecto de canalización a través de muelles artificiales, y más tarde con la llegada del ferrocarril y la construcción del primer puente sobre el río en los años 1856 y 1879 respectivamente. Con ello, afloran otras ocupaciones sobre la ribera frente a la trama de la ciudad asociadas a la actividad ferroviaria e industrial, tales como molinos, bodegas, maestranza, entre otros; e incluso la ciudad en ese mismo borde instala la cárcel, otorgando al río un fuerte carácter funcional e infraestructural, llevándolo de “facto” a una condición de marginalidad.

Durante el siglo XX, la ciudad de Concepción vuelve a sufrir el impacto de eventos naturales, cuyas respectivas reconstrucciones le dan una nueva fisonomía a la ciudad en cuanto a su forma e imagen urbana. De ellos está, el plan de 1940 cuya estructura urbana se recoge más tarde el proyecto Ribera Norte en el año 1994 y el Plan regulador de 1965, quien es su planteamiento propone la instalación de un capitolio o gobierno regional sobre el cauce, a manera de fachada de la ciudad, apareciendo por primera vez una relación de la ciudad con el río Biobío, idea que nunca se concretó. Los rellenos sucesivos realizados, en primer momento por ferrocarriles y después por los escombros de ambos terremotos, modifican la orilla del río, reduciendo su caudal y permitiendo su ocupación. Mientras, por iniciativas de particulares, se construye el primer puente carretero sobre el río en el año 1942 y más adelante impulsado por el desarrollo industrial iniciados en los años '50, se construye un segundo puente sobre el río Biobío y se refuerza la ribera norte ante inundaciones y posibles crecidas del río con la construcción de un pretil entre los dos puentes. Esta relación funcional como elemento infraestructural de la ciudad con su río se mantendría hasta a fines del siglo XX y comienzos del presente siglo XXI.

Con la llegada de la democracia en los años '90 se impulsan una serie de iniciativas de desarrollo urbano, siendo una de ellas el Programa de Recuperación Urbana de la Ribera Norte del Río Biobío, retomando la idea de incorporar el río como un elemento natural patrimonial y estructurador del paisaje urbano de la ciudad y de todo el sistema metropolitano de Concepción. En virtud de ello, el programa decide tomar como área de estudio y de

análisis una superficie cuya longitud traspasa y abarca cuatro municipios del sistema metropolitano para su desarrollo urbano (Imagen 1).



Imagen 1 Área de estudio Ribera Norte. Fuente: elaboración propia a partir de MINVU 1994.

El programa define realizar una intervención específica en los terrenos localizados frente a la trama tradicional y centro histórico de la ciudad de Concepción (solo 600 m de la plaza de la independencia) un gran proyecto urbano. Sector significativo por la presencia de instalaciones ferroviarias obsoletas y subutilizadas y, por presentar condiciones de conectividad y accesibilidad a todo el sistema metropolitano en cuanto a transporte interurbano. Es así, como el programa formula su objetivo principal de hacer llegar la ciudad al río y recuperar funcional y económicamente esta área de la ciudad e incrementar el suelo urbano del casco central, junto con dar solución social a la situación de marginalidad habitacional del sector (MINVU, 1994). Asimismo, para su ejecución e implementación se pensó y se desarrolló un plan estratégico de gestión, que buscaba obtener articulación público privada en la renovación urbana de áreas deterioradas y obtener una herramienta (o modelo de gestión) para el impulso de proyectos de recuperación urbana (MINVU, 1994); acompañado de un estudio de factibilidad económica y estrategia de comercialización con el fin de aumentar la superficie de suelo urbano mediante la recuperación de terrenos susceptibles de ser rellenados y de incorporar al desarrollo inmobiliario 61 hectáreas de terrenos para proyectos de vivienda e inmobiliarios públicos y privados (MINVU, 1994).

La propuesta apostaba a dos ejes de gestión nunca antes aplicados en Chile. Una de financiamiento, con el principio de autofinanciamiento mediante mecanismos normativos, basado en el concepto de “cash flow 0”, desarrollado ampliamente por los españoles. Y otro administrativo, a través de una sociedad de gestión urbana (SGU), situada en la esfera privada, abriendo la posibilidad de un manejo empresario acorde a las pautas de comportamiento del contexto en que se desenvuelve.

Ya han pasado más de 20 años desde su puesta en marcha en el año 1995 y mucho se ha escrito y se ha publicado sobre él. Siempre desde una mirada parcial sobre sus avances y sus logros, pero muy poco sobre la base conceptual e ideológica en que se formuló. Mucho menos su evaluación como proyecto urbano, en cuanto, si logró incorporar la ribera norte como una pieza urbana de calidad a la ciudad, es decir, logró llegar con la ciudad a la ribera del río.

El presente estudio intenta develar y examinar una de las propuestas urbanas más ambiciosas del país, el proyecto urbano Ribera Norte, desde su base conceptual de proyecto urbano hasta su implementación y obra. Para ello, como apuntes metodológicos, se propone en una primera etapa un completo análisis bibliográfico (planos, informes y publicaciones) que documente y explique las ideas y las conceptualizaciones urbanas en que se basó el proyecto urbano en respuesta a la pregunta ¿Qué propone el proyecto? En una segunda etapa un marco empírico y exploratorio, a través de un análisis histórico por medio de cartografía, planimetría y fotografía que dé cuenta del proceso ejecución e implementación en respuesta a la pregunta ¿Qué se ejecutó? Con esto se intenta visualizar los aciertos y los desaciertos de un proyecto que apostaba a mucho, a objeto de recoger lecciones sobre el urbanismo, el planeamiento y la arquitectura en nuestras ciudades.

## 2. RIBERA NORTE. PROYECTO URBANO DE “OPORTUNIDAD”

El proyecto ribera norte surge dentro de un contexto donde el urbanismo, como muy bien lo expresara Hall (1996)

“(…) en los años setenta, el Urbanismo cambió totalmente, y en los ochenta parecía abocado a la autodestrucción (...). En lugar de regular el crecimiento urbano, el urbanista se había dedicado a fomentarlo con todos los recursos que tenía a su alcance. La idea que predominaba era que la ciudad era una máquina de crear riqueza y que la función principal del urbanista era engrasar la maquinaria. El urbanista se identificó cada vez más con el promotor, su tradicional adversario: el guardabosque se había convertido en cazador furtivo. La causa fue económica. (...) La gran recesión de los años setenta y ochenta cambió la manera de percibir el problema con el que se enfrentaba y, de este modo, su propia legitimidad quedó amenazada. La recesión golpeó con gran dureza la economía (...) de las ciudades, ya no se pedía que se controlara y guiara el crecimiento, sino que se generara, fuera como fuera”. (p. 354-355).

Esta condición es señalada por algunos autores como la segunda generación de proyectos urbanos (PU) estratégico y especulativo (Etulain y González, 2014), donde se plantea una lógica de intervención en la ciudad como oportunidad, asociada a un nuevo paradigma dominante como es el de la “planificación estratégica”, en el marco de la acentuación del modelo neoliberal desarrollista y productivista. Cabe señalar, que el planeamiento urbanístico es una práctica relativamente reciente, compleja, de construir y de renovar ciudades. Disciplina donde se manipula la ciudad como campo de la nueva arquitectura sin que jamás esta pierda su referencia como instrumento de ordenamiento urbano, ya que busca la transformación de la ciudad de la forma más rigurosa.

En este sentido el Proyecto Ribera Norte (PRN) concibe una propuesta de intervención articulada a un plan estratégico, vinculando diseño urbano y gestión urbana tanto financiera como administrativa, para transformar el proyecto en un instrumento operativo. Un plan cuyos contenidos y funcionalidad operativa esté vinculado a un esquema de decisiones relativo a las políticas temáticas o sectoriales, y a las intervenciones específicas identificadas por su potencial estratégico (programático) y de oportunidad respecto del cuadro de políticas de la administración. De ello surge un diseño que buscaba armonizar múltiples aspectos (social, urbanístico e inmobiliario), mediante una nueva estructura urbana en una aproximación al proyecto desde lo general a lo particular. Una nueva estructura urbana que buscaba consolidar y armonizar la ciudad preexistente con la nueva pieza urbana a través de una operación que “se funda en la comprensión de la vocación del área de intervención en el contexto de la ciudad” (Moscato, et ál., 1994, p. 15). Una ordenación basada en piezas urbanas definidas de acuerdo a “un sistema articulado de unidades, ...un conjunto de elementos, con posiciones y funciones interdependientes que auto regula su funcionamiento...” (Moscato, et ál., 1994, p. 15).

El proyecto se formula como la explicación de una estrategia, “suficientemente fuerte como para definir el modo de articulación entre las partes, pero suficientemente abierta para absorber un conjunto de variables cuyo comportamiento es imposible de prever en su etapa inicial” (Moscato, et ál., 1994, p. 15). Con ello, más que un proyecto acabado y definido, “era un conjunto de estrategias, la construcción de una lógica de actuación, más que una propuesta gestual, que sitúe formas puras en un “patio de objetos” (Moscato, et ál., 1994, pág. 15). Se apuesta a “dar vuelta” la estructura interna de la ciudad, volcando el desarrollo de las áreas de mayor valor sobre la costa y, así debilitar la presencia de las líneas del ferrocarril, quienes por años le han otorgado al sector un carácter marginal y al río un carácter funcional como elemento infraestructural. Se formula una nueva hipótesis de desarrollo urbano: La ciudad con un nuevo frente, a la manera de un waterfront recreativo y de ocio (Imagen 2)

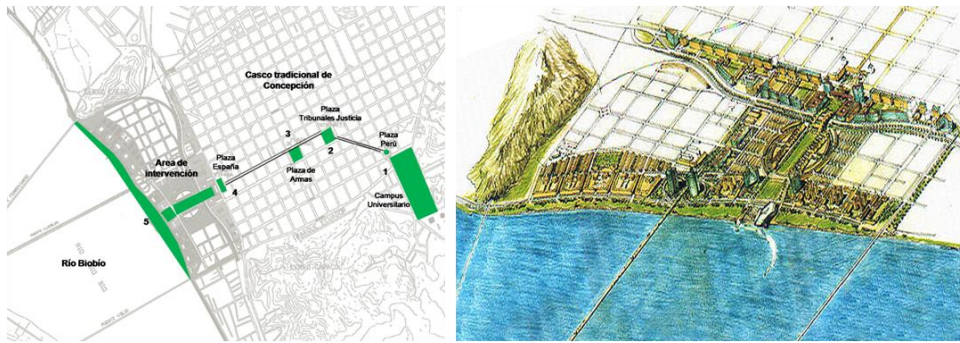


Imagen 2 Estructura urbana ribera norte. Un nuevo Water Front.

Fuente: elaboración propia a partir de MINVU, 1994. Imagen: Schiappacasse 1996.

En consecuencia, la intervención plantea cinco (5) unidades urbanas o piezas como arquetipos idealizados, acompañados con edificios singulares, que resultan de una lectura de las condiciones del lugar, que son interpretadas a través de una geometrización más o menos abstracta, usándose como piezas constructivas en la maqueta de la ciudad. Donde el espacio urbano es tratado con profusión de detalles que enriquecen su uso, es lo que se ha denominado la “racionalización del entorno”. Las distintas piezas urbanas se abordan como proyectos individuales de acuerdo a la “oportunidad”, donde su diseño responde al rol urbano dentro del programa y en relación a las distintas escalas que se enfrenta el proyecto: desde la peatonal hasta la metropolitana. Las nuevas piezas son perfiladas configurando un tejido urbano mixto, compacto y de continuidad con la trama tradicional preexistente. Desde una edificación aislada hasta continua y alineada a la calle, acompañada de dos grandes parques urbanos y áreas verdes, paseos y avenidas (Imagen 3). Se trataba de generar suelos urbanos para áreas residenciales de mediana y alta densidad a pocos metros del centro y, así, ser una alternativa a las periferias. Acompañando a la propuesta urbana de recuperación y, en respuesta al problema habitacional de 1.400 familias que vivían en forma irregular, se propone un “barrio popular” constituido por un tejido residencial compacto y de densidad media, recuperando la manzana urbana que caracterizaba al sector.

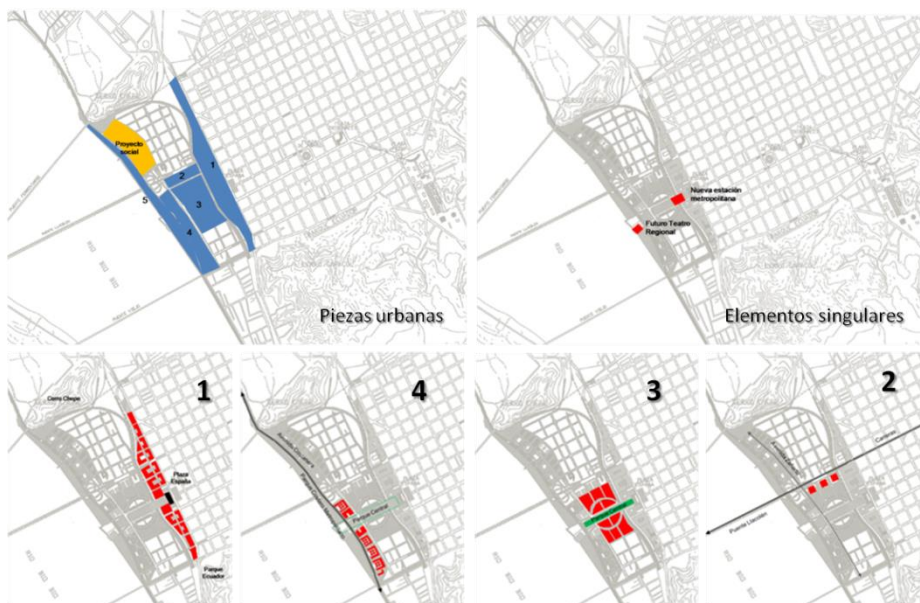


Imagen 3. Plan Maestro, piezas urbanas y elementos singulares. Fuente: Elaboración propia a partir MINVU, 1994.

Finalmente, se formula una propuesta urbana que se centra en una unidad metodológica basada en fórmulas lógicas, donde lo complejo se intenta abarcar utilizando un método riguroso y elaborado, que permita resolver tanto una interpretación del lugar como las necesidades del proyecto mediante una idea precisa. Una idea previa de ciudad “el nuevo frente urbano” (Moscato et ál., 1994), en todos sus aspectos, ocupando un lugar preferente a lo dado meramente por las preexistencias.

### **3. RIBERA NORTE. TERRITORIO SIN MODELO**

En esta lógica de articulación entre “plan” y “proyecto”, identificada y evaluada en términos de “oportunidad”, en la que los proyectos se transforman en singulares, y adquieren legitimidad general, además de ganar en contenido e impacto y; el plan por su parte, manifiesta su eficacia y aumenta su credibilidad y su difusión; los buenos resultados y sus logros van a depender fuertemente de la gestión y de la implementación de dicha intervención. En ese sentido, el PRN durante su proceso de implementación y de ejecución sufrió varias alteraciones, donde se distinguen, a lo menos, tres momentos o períodos:

- A. Período 1995 – 2000. Implementación y Gestión Social.
- B. Período 2001 – 2009. Instrumento Normativo y Gestión Inmobiliaria.
- C. Período 2010 – 2018. Polarización y supresión del PRN.

#### ***A. Período 1995 – 2000. Implementación y Gestión social***

En una primera etapa, el proyecto se centra en dos aspectos relevantes para todo el proyecto de intervención: primero, liberar los terrenos ocupados por las familias que habitaban el sector en forma irregular y en muy malas condiciones, con la construcción del conjunto habitacional de vivienda social de radicación. Su construcción exigió un gran esfuerzo tanto en lo técnico, con el mejoramiento de suelos; como en lo social, por el traslado de las familias mientras se construían sus futuras viviendas. Y segundo, incorporar el área al sistema urbano con nuevas infraestructuras viales (nuevo puente urbano sobre el río Biobío y avenida de borde). Siendo estas obras viales las que impactan fuertemente en el hasta ahora conocido “barrio social” (Pedro del Río Zañartu, de Aurora de Chile, entre las más conocidas), modificando su paisaje urbano y su escala. Aquí aparece un primer elemento que marcará el desarrollo del PRN. Se provoca y genera una primera segregación: hacia un lado, el desarrollo de barrio popular y hacia el otro, desarrollo urbano e inmobiliario.

Hasta ese momento, el gesto de llegar al río por parte de la ciudad aún no se concretaba. La gestión y la administración del proyecto se mantienen en el aparato público a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, quien regula y establece las condiciones de edificación bajo el “Plan Seccional Ribera Norte”.

#### ***B. Período 2001 – 2009. Instrumento normativo y Gestión inmobiliaria***

Este período se destaca la elaboración del “Plan Seccional<sup>2</sup> Ribera Norte”, el cual aborda en detalle la urbanización de los terrenos liberados definiendo zonas homogéneas en cuanto a uso, parcelario, ocupación de suelo, coeficiente de constructibilidad, regulando a detalle el espacio privado y acogiendo el diseño planteado en el plan maestro. Con ello se busca dar factibilidad económica para el desarrollo del PRN, este programa se gestiona a través de la venta de terrenos al sector privado y la participación de éstos en el desarrollo de proyectos inmobiliarios (Morris, 2009). No obstante, el instrumento es débil en la definición de espacios públicos y abiertos, subordinando éstos al espacio privado. La propuesta urbana del PRN plantea un eje estructurador del conjunto y de penetración urbana hacia el río a través de un parque, el cual el seccional no logra abordar. Aquí surge un segundo elemento que modificara fuertemente al PRN y con ello, la idea urbana de hacer llegar la

<sup>2</sup> Plan Seccional es un instrumento de planificación urbana que aborda en detalle una pieza específica de la ciudad. Se definen trazados, usos urbanos, ocupación de suelo, coeficientes de constructibilidad y espacios públicos.

ciudad al río. La zonificación planteada en el plan provoca la fragmentación del eje de penetración, quien es supeditado a cada pieza o unidad que traspasa: barrio cívico, tejido intermedio, borde costero.

Con la normativa acondicionada, se dan las condiciones para la gestión inmobiliaria en la venta de terrenos. Sin embargo, la burocracia del estado, en cuanto a condiciones de compra y de pago, sumado al contexto económico de la crisis de 1997, dificultaron, en una primera etapa, la venta a privados. Solo grandes inversionistas, como el supermercado LIDER (2001), lograron acceder a los primeros terrenos disponibles de gran tamaño localizados en la franja o pieza de ensanche de contacto entre la ciudad y la nueva área de recuperación. Ante a esta situación, en el año 2006 se reformula el plan seccional en cuanto a las condiciones de edificación. Se liberan las alturas, los coeficientes de constructibilidad y la ocupación de suelo en las piezas de ensanche y del borde costero. A esto se suma la creación de zonas especiales para la construcción en altura, alternando usos comerciales y residenciales. Si bien, aborda el problema de la inversión privada – hacerlo atractivo para las inmobiliarias, indirectamente cambia el tejido urbano y con ello, la ocupación del interior de la manzana como espacio colectivo se pierde. A pesar de ello, más adelante en el año 2008, se vuelve a reformular el plan seccional. Esta vez, la modificación se centra en la parcelación y en el uso de suelo, generando y permitiendo la instalación de grandes contenedores metropolitano hacia el borde costero. La modificación es radical, eliminando a lo menos tres piezas del proyecto original y haciendo desaparecer la idea previa de ciudad planteada en el diseño urbano original, “el nuevo frente urbano” (Moscató et ál., 1994)

Paralelo al desarrollo de la normativa del área, durante el año 2000 se desarrollan los concursos públicos para los diseños urbanos del Barrio Cívico y de los parques contemplados en el sector. El Barrio Cívico localizado en la pieza de ensanche, se planteaba como un articulador entre la trama tradicional de la ciudad y la nueva pieza ribereña y configurador del eje de penetración a nivel peatonal, dando continuidad urbana al sistema de espacios públicos preexistentes en la ciudad. Aspecto del diseño que no se respetó y finalmente, se propuso centrar y “enmarcar” el edificio de la antigua estación como sede del gobierno local. Se proponen un total de cuatro volúmenes paralelos emplazados a ambos lados del edificio para las dependencias de las reparticiones públicas (36) que apoyan al gobierno regional, el cual ha sido ejecutado en distintos momentos: 2004 Ministerio de Obras Públicas MOP; Gobierno Regional 2007 y; recientemente, en el año 2017, Servicio de Vivienda y Urbanismo SERVIU dependiente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo MINVU.

Los diseños de los dos parques urbanos contemplados en el sector fueron concursados y ejecutados parcialmente y por etapas, lo que implicó la modificación y alteración de los diseños originales. Los cuales, en su propuesta habían concebido áreas verdes a escala metropolitana dando cuenta de la nueva cara de la ciudad. A la fecha se ha concretado la franja de parque frente al conjunto habitacional de radicación y la franja verde de lo que era el eje de penetración urbana del proyecto o parque central, en la actualidad denominado “Parque Bicentenario”.

Ya han pasado 15 años desde la puesta en marcha del proyecto ribera norte, y se comienza a visualizar una incipiente polarización de su espacio urbano dominado por el mercado y la administración en turno. Surgen nuevos edificios en altura en la pieza de ensanche y el barrio cívico, lentamente, va concretando sus distintas etapas y edificios de las reparticiones públicas que los conforman. No obstante, la ribera norte aún no forma parte del espacio urbano de la ciudad.

### ***C. Período 2010 – 2018. Polarización y supresión del PRN***

El año 2010 estuvo marcado por dos acontecimientos de distinta naturaleza que influenciaron la administración y gestión del proyecto, cambiando definitivamente el rumbo del PRN. Un acontecimiento de carácter político – institucional con la celebración de los 200 años de la independencia de Chile en 1810, evento que impulso el desarrollo y concreción de proyectos emblemáticos en cada ciudad del país, entre esos el PRN. Y por primera vez desde la llegada a la democracia en Chile en el año 1990, asume un gobierno de derecha. Y otro gran acontecimiento de carácter espontáneo con el impacto de un evento natural: terremoto y posterior tsunami del 27 de febrero del año 2010 (27/F).

El terremoto del 27/F afectó la comunicación vehicular entre las dos riberas por varios meses, dejando inhabilitados los puentes urbanos con que contaba el sistema metropolitano. Esto obligó a las autoridades a instalar un puente de emergencia y repensar las conectividades del sistema en su conjunto. Es así, como se reflató una vieja propuesta urbana de un quinto puente urbano sobre el río en reemplazo del primer puente o “puente viejo” clausurado, que terminó por caerse durante el terremoto. Para ello, se tomaron parte de los terrenos destinados a un parque de borde, reduciendo la superficie destinada a uso recreativo y de ocio proyectada en el PRN original.

Sumado a estos nuevos elementos infraestructurales más el aporte de la última modificación del seccional, en el año 2012 se logra concretar la inversión de privados con la instalación de un nuevo centro comercial o mall (contenedor metropolitano) en lo que fuera la pieza residencial intermedia destinada a residencia de mediana y de baja densidad. Por su parte, el gobierno en turno ejecuta una serie de obras de distintas naturaleza y escala: Parque de borde con una nueva propuesta que considera tres áreas o zonas a desarrollar, cuyos diseños son abordados en concursos independientes entre sí e inaugurados en distintos momentos por la administración en turno: Memorial víctimas 27/F, inaugurado en el año 2013; Teatro regional y de estacionamientos para el teatro, recientemente inaugurados en el mes marzo del 2018. Finalmente, un conjunto habitacional (Aurora de Chile) para las familias afectadas por la conexión del nuevo puente en construcción – Puente “bicentenario”, emplazado a un costado del parque bicentenario (Imagen 4)



Imagen 4. Serie de obras individuales: Memorial 27/F; Teatro Regional Biobío; Conjunto Aurora de Chile.  
Fotos: Rodríguez. 2018

Esta última etapa refleja la supresión total de aquel proyecto urbano de intervención que partió en el año 1995, aunque se mantiene la lógica empresarial de actuación. Cada nueva obra simplemente responde al momento y al programa arquitectónico en sí mismo, más que al conjunto o pieza urbana. Las infraestructuras metropolitanas dominan el paisaje del borde, donde los distintos objetos arquitectónicos no logran dar figura al espacio urbano. Tanto es así, que durante la primera mitad del año 2018 se ha llamado a concurso de ideas para un “nuevo plan maestro” en la misma área de intervención. Como muy bien lo expresara Busquet (1993), “*son los riesgos de metropolización a dos velocidades*” (p. 166) con áreas centrales regeneradas y periferias metropolitanas en declives (Imagen 5)



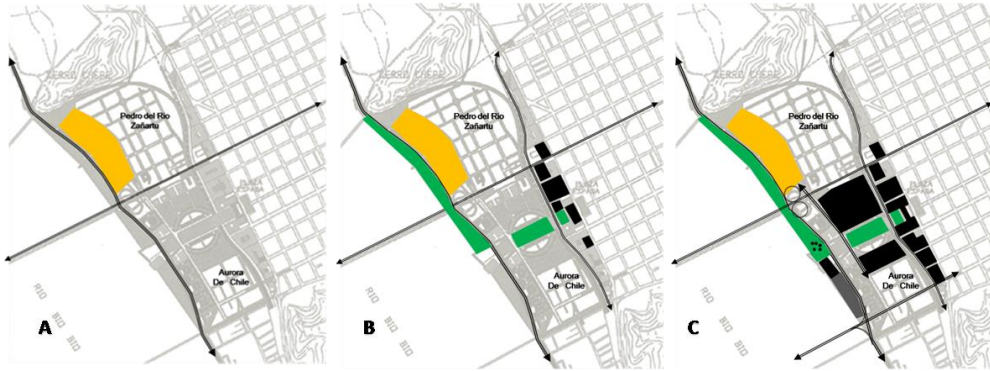


Imagen 5 Etapas PRN Fuente: Elaboración propia.

### ***De proyecto urbano a territorio sin modelo.***

Como respuesta a las preguntas planteadas al inicio de este estudio: ¿Qué propone el proyecto? y, de ello, ¿qué se ejecutó o concretó?; se pueden hacer dos afirmaciones. Una primera y, la más relevante, que la propuesta urbana presentada por los diseñadores nunca fue abordada y, por ende, concretada. Al revisar en detalle los contenidos e ideas urbanas formuladas, se ve una visión o ideología de ciudad a través de otorgar un nuevo frente o fachada, a la manera de *wáter front*, con un tejido urbano coherente a las distintas escalas en que se enfrenta la nueva pieza (local, municipal y metropolitana), donde el río, por primera vez, adquiere un rol más allá del meramente funcional como infraestructura, sino como elemento central en un nuevo paisaje urbano para la ciudad y su sistema metropolitano. En gran medida esto sucedió ya que el proyecto urbano como instrumento de intervención en la ciudad contemporánea es a un tema pendiente en nuestras ciudades, más cuando el enfoque dominante aún es la especulación inmobiliaria y la generación de importantes rentabilidades para el sector privado. Las dificultades que enfrentó el PRN son esencialmente dadas desde una gestión bajo un predominio de la lógica, que basa su accionar en el sector privado, en el marco de lo que Peter Hall (1996) ha caracterizado como la “*ciudad de los promotores*”. Lo cual hace que el PRN, hoy en día, sea un proyecto superado y suprimido.

De ello, surge una segunda afirmación. En la actualidad se constituye en un territorio sin modelo. Por un lado, las constantes modificaciones de la normativa desde una visión empresarial, hacia satisfacer los intereses de los privados, y; por el otro lado, una gestión estatal marcada por el gobierno en turno en una visión política. Que frente a cualquier demanda de suelo urbano por entes sociales y/o institucionales, se recurre a los terrenos aún desocupados en la ribera norte para la instalación de futuras obras de infraestructura pública (puentes, cuartel de investigaciones, viviendas sociales, entre otros).

Como resumen, se reconocen ciertos puntos o factores llevaron a que PRN es hoy un territorio sin modelo:

- Una gestión administrativa estatal poco flexible, implicando una gestión marcada hacia la vivienda social e infraestructura pública.
- Sucesivos cambios de administración y de gestión, dificultando la continuidad de la propuesta urbana.
- Un instrumento normativo débil y obsoleto ante la construcción y abordaje de la ciudad contemporánea.
- El plan seccional como instrumento normativo se centra en la regulación de los espacios privados, dejando de lado y al arbitrio los espacios públicos y abiertos. Es así como el eje central y estructurador de la propuesta urbana original del RN es fragmentado y subordinado a las distintas piezas, eliminando de cuajo la llegada al río desde el sistema de espacios públicos preexistentes de la ciudad.
- Las infraestructuras metropolitanas viales (puentes y avenida costanera) se transformaron en la verdadera estructura y ordenador urbano del proyecto. Cuya escala propiciaron una forma de ocupación discontinua y polarizada.

- Finalmente, y no menor, una escasa cultura sobre el proyecto urbano. La implementación y la gestión del proyecto permiten aseverar que primó la idea y la estrategia más que la transformación rigurosa de la ciudad. Una ordenación física y armoniosa con un profundo conocimiento sobre los espacios de la ciudad y el territorio.

### **Reflexiones finales.**

El planeamiento urbanístico es una práctica incipiente que pone de manifiesto el debate entre lo urbanístico y lo arquitectónico. Y en la cultura del proyecto urbano, se produce una clara división entre los que se mueven en el mundo de las ideas y las estrategias y los que son capaces de dar forma a los proyectos. La cultura del proyecto urbano pasa por un conocimiento muy preciso de las condiciones del lugar (desde lo social pasando por lo físico y ambiental) y los elementos de la propuesta. Para dar unas buenas respuestas, sólo existe un grupo muy reducido de profesionales dedicados a la ordenación física y con una buena formación y conocimiento sobre los espacios de la ciudad y el territorio, como se construye la ciudad contemporánea. En ese sentido, es importante entender que el debate morfológico tiene aún un papel muy relevante y no se debe confundir con un estudio de historia evolutiva. La lectura morfológica de la ciudad aporta una lectura estructural y da un conocimiento muy preciso de los principales elementos de apoyo a las actividades: el relieve y el suelo, las infraestructuras y los sistemas, el parcelario y la edificación, que actúan como un elemento de síntesis social, que según Ascher (2004) corresponde a la tercera revolución urbana moderna, [que] suscita cambios profundos en las formas de pensar, construir y gestionar las ciudades. (...) el proyecto ya no es sólo un diseño acompañado de un diseño. Es una herramienta cuya elaboración, expresión, desarrollo y ejecución muestran las posibilidades y limitaciones que imponen la sociedad, los actores enfrentados, los lugares, las circunstancias y los acontecimientos. El proyecto es al mismo tiempo analizador y herramienta de negociación.

Los desafíos futuros que plantea el urbanismo en Latinoamérica, pensando en los nuevos escenarios a nivel global, hacen urgente la toma de un posicionamiento respecto a la construcción y a la transformación de la ciudad, pero sobre todo a la visión que se entrega del urbanismo en la didáctica. Más cuando la realidad latinoamericana y en, particular, las ciudades asentadas sobre el cordón de fuego del pacífico junto al cambio climático global, como el caso de la ciudad de Concepción, merecen una serie de calibraciones teóricas. Discusión que parte desde la investigación y reflexión de la observación de la realidad y sus cambios; de la claridad de los conceptos (¿de qué se está hablando?: urbanismo, planeamiento y ordenamiento y arquitectura); pasando por las estrategias, aproximaciones y métodos de planificación y diseños urbanos; por la gobernanza, de "estructuras de mando", condiciones políticas de la planificación, actores y participantes; para llegar al debate sobre modelos políticos controversiales y ("utópicos") locales. Como muy bien lo expresara Portas (2003), la ciudad como objeto de planificación ya no es la misma. La ciudad modelo culturalmente reconocido se ha vuelto minoritaria, frente a otra ciudad crecida sin modelo. Proceso de mutación desde la ciudad hacia lo urbano (Choay, 1994). La *ville* como objeto o producto y *l'urbain* como condición y estilo de vida y apropiación del espacio.

Es así como, la dinámica de transformación de las ciudades y sus territorios demandan la consideración de escenarios diversos, que atiendan a la combinación de factores como tiempo, espacio y estrategias. A su vez evidencia el carácter absolutamente interdependiente de análisis y proyecto, de diseño y gestión. La mayor complejidad de las intervenciones urbanísticas y sus efectos ambientales; el impacto de las nuevas tecnologías de la información; el cometido crecientemente importante de las ciudades en la esfera internacional; y la propia novedad en la naturaleza de los problemas, obliga al urbanista a actualizar criterios de interpretación, métodos y estrategias de intervención. Una demanda de renovación disciplinar que exige desde el ejercicio profesional hasta la reflexión universitaria un esfuerzo de innovación; una actitud abierta y experimental; nuevas aproximaciones, menos lineales, más tentativas que definitivas, sobre hipótesis en continua revisión y no sobre supuestos inalterables

## BIBLIOGRAFIA

- Ascher, F. (2004). *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. 1º Ed. Alianza Editorial, SA, Madrid, España.
- Busquets, J. (1993). “*Perspectivas desde las ciudades*”. En: Revista Ciudad y Territorio, Nº 95 Colegio de Arquitectos de Madrid, Madrid, España.
- Campos, F. (1982) “*Fundaciones, refundaciones y traslado de Concepción del Nuevo Extremo en el reino de Chile*” en: VI Congreso Internacional de Historia de América, Buenos Aires, Academia Nacional de Historia, Santiago, pp. 257 – 275
- Campos, F. (1985). “*Concepción en la primera mitad del siglo XX* “. Editorial Orbe, Santiago.
- Campos, F. (1989). “*Historia de Concepción 1550 – 1970*” Editorial Universitaria, Santiago.
- Corominas, M., Sabaté, J, Sotoca, A. (2007) “*Planes muy especiales*”. Papers Sert. Escola Sert. Colegio de Arquitectos Cataluña
- Choay, F. (1994). *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad*. En AA.VV. Visions urbanes: Europa 1870 - 1993: la ciutat de l'artista; la ciutat de l'arquitectes. Madrid, Electa. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona.
- Etulian, J. C. (2009). *Proyecto Urbano y Gestión Urbanística*. Editorial Nobuko, Argentina.
- Etulian, J. C., González, A. (2014). “*La evolución del proyecto urbano. Intervenciones urbanas y cambio de paradigma*” Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad - Vol. 17 - N.º 17
- Gobierno de Chile, Ministerio de Obras Públicas (2013). Política nacional de desarrollo urbano. Ciudades sustentables y calidad de vida. Santiago: MOP
- Hall, P. (1996). “*C. 11. La Ciudad de los Promotores*”. En: Ciudades del mañana. Ediciones del Serval, Barcelona, España.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile. (1995). “*Programa de Recuperación Ribera Norte Río Biobío*”
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile. (1999). “*Programa Ribera Norte Río*” (Folleto promocional)
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile. (2011). “*Ribera Norte. Concepción de cara al Biobío*”.
- Monclús, F. (2003). “*El Modelo Barcelona, ¿Una fórmula original? De la ‘Reconstrucción’ a los Proyectos Urbanos Estratégicos (1979-2004)*”. En: Revista Perspectivas Urbanas, Nº 3. España.
- Moris, R. (2009). “*Las tuyas, las mías y las nuestras. Ideas para una gestión urbana integrada Sustentable*”. Revista CA Ciudad y Arquitectura (141), 26-29.
- Moscato, J., Garay, A., Vidart, G. (1994) “*Diseño e implementación de un Programa de gestión de Proyectos Urbanos: Programa de Recuperación de la Ribera Norte del Río Biobío*”. PROYECTO CHI/94/010. Ministerio de Vivienda y Urbanismo – Programa de las naciones unidas para el desarrollo PNUD.
- Municipalidad de Concepción. (2000). *Memoria Plan Seccional Ribera Norte*. Concepción.
- Portas, N. (2003). “*El Surgimiento del Proyecto Urbano*”. En: Revista Perspectivas Urbanas, Nº 3, España.
- Portas, N. (2003). “*Ciudad contemporánea y gobernabilidad*” En: Font, A. (coord.) Planeamiento Urbanístico. De la controversia a la renovación. Colección estudios. Barcelona: Diputació Barcelona, p. 121 – 133
- Revista URBANO (2000). “*Acercar la ciudad al Río: Concurso Parque Central*”. Universidad del Biobío. Año 3 Nº3.
- Rojas, M. & Villagrán, G. (2008). *Procesos urbanos informales e intervención pública. El caso del Programa Ribera Norte*. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(13), 133-150.
- Sabate, J. (2008). (ED) *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre*. Master en Projectación Urbanística. Universidad Politècnica de Catalunya UPC. Barcelona.
- Secchi, B. (2003). *La ciudad contemporánea y su proyecto* En: Font, A. (coord.) Planeamiento Urbanístico. De la controversia a la renovación. Colección estudios. Barcelona: Diputació Barcelona, p. 91 – 119
- Sola - Morales, M. (1987). “*La segunda historia del proyecto urbano*”. En: Revista UR, Nº5. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Barcelona, España.