

## 1. URBANOTICIA LOCAL

**Obras del Puente Chacabuco**

El Puente Chacabuco o Puente Bicentenario, atraviesa el río Biobío conectando al centro de la ciudad de Concepción con la comuna de San Pedro de la Paz. Es el cuarto puente en construirse en ese sector y se sitúa cien metros aguas abajo del desaparecido Puente Viejo, el que ya se encontraba inhabilitado antes de ser definitivamente destruido por el mega sismo del 27 de febrero de 2010.

Su construcción precede a la del Puente Industrial, ubicado hacia la desembocadura, el cual será un puente concesionado para vehículos de carga ubicado en la misma zona.

Luego del 27/F, en una primera etapa se construyó un puente mecano, actualmente en operación, que consta de dos pistas, 47 tramos, con tres pilotes por tramo, y permite el tránsito de camiones de hasta 45 toneladas. Su ritmo de construcción fue de aproximadamente dos pilotes diarios y entró en servicio el 3 de Junio de 2011. Luego de terminado el Puente Chacabuco, de acuerdo a lo planificado, el mecano será desmantelado.

El puente Chacabuco definitivo, tendrá doble calzada bidireccional, con dos pistas por sentido, más una ciclo vía y una vía peatonal. Con la entrega de las dos primeras vías, se retiraría el Puente Mecano y se daría comienzo a la segunda etapa que es la construcción de las últimas dos vías definitivas. Este, es un conjunto de dos puentes separados por casi 10 metros, cada uno con dos vías, uno en dirección a cada comuna.

***Complicaciones vecinales***

Este puente, se ubica en la continuidad y a la altura de la Avenida Chacabuco en Concepción. Entre la Avenida Padre Hurtado, al término de la Avenida Chacabuco y el puente, se encuentra la Población Aurora de Chile, lo que ha significado un desarrollo vial teñido con ciertas dificultades. La conexión entre el puente y la avenida, debió resolverse a partir del ensanchamiento de la continuación de esta última —la calle Andrés Bello— sobre dicha población, lo que significa la erradicación de decenas de casas del lugar.

La población Aurora de Chile data desde la década de 1920, habiendo surgido inicialmente como un asentamiento irregular. Durante muchos años, sus vecinos se han visto envueltos en polémicas sobre la propiedad de los terrenos donde se habitan. A partir del año 2000, la Municipalidad de Concepción y el Gobierno les ha otorgado diversos beneficios que, implícitamente, han reconocido que cada uno de los habitantes de la población es dueño de sus terrenos.

Sin embargo, la planificación del Puente Chacabuco contempla la erradicación de diversos vecinos, a pesar del desacuerdo de estos últimos en la medida. Parte de los temas en conflicto, es la cantidad de familias que serán erradicadas así como qué la solución que se les entregará a los erradicados, quienes se han negado a recibir apartamentos de entre 45 y 55 metros cuadrados, a cambio de sus terrenos actuales, algunos de los cuales superan los 300 metros cuadrados.



### ***Complicaciones de la Empresa Contratista***

Problemas económicos están dificultando a la empresa española Copasa para seguir a cargo de la construcción del Puente Chacabuco, lo que podría convertir al viaducto en un “monumento a la inoperancia”. La situación preocupa aún más, debido a que la misma empresa realiza los trabajos de remodelación en el Estadio Municipal de Concepción.

Tras los reiterados atrasos que obligarían al Ministerio de Obras Públicas a exigir el pago de las boletas de garantía, ahora se suma la posibilidad de que los trabajos queden paralizados si la empresa Copasa ratifica su insolvencia económica a la Coordinación de Concesiones del MOP. La Intendencia del BíoBío, confirmó que la empresa tiene problemas económicos y que se debe revisar en detalle la situación, para así evaluar la continuidad de Copasa en el emblemático proyecto.

La máxima autoridad regional señaló además, que la empresa que construye el puente Chacabuco, ha conversado con la Coordinación de Concesiones. Agregó que la situación preocupa al Gobierno Regional y que incluso ya se estarían evaluando algunas alternativas. Se señaló que a fines del mes de Abril, la empresa pidió 60 días más de plazo para terminar el lado poniente del puente y confirmó que Copasa insistió en terminar el contrato, ojalá de común acuerdo con el Ministerio.

El Municipio de Concepción a su vez, también espera que el proyecto vial se concrete pronto y tal cual como lo prometió el gobierno pasado, es decir, con sus accesos anexados a la avenida Chacabuco y no a la Costanera. El jefe edilicio agregó que el Serviu sigue trabajando con los vecinos de Aurora de Chile para lograr una erradicación efectiva y así permitir la conexión del Puente Bicentenario con avenida Chacabuco, lo que se ve aún bastante complicado.

El Puente, contaba en el mes de Abril 2014, con el 45% de avance. El puente debió haber sido entregado en Diciembre del 2013, habiéndose producido los retrasos principalmente a los problemas económicos que enfrentaría la empresa que se adjudicó la licitación Copasa, causando preocupación a los trabajadores.

El Sindicato de Trabajadores del Puente Chacabuco denunció a través de un comunicado público, que si bien hasta el momento no han tenido problemas con sus remuneraciones, se encuentran alertas pues no quieren pagar finalmente las consecuencias del mal manejo. Frente a una posible nueva licitación por el término de contrato que el MOP establecería con COPASA, los trabajadores afirman que “(...) el Estado o empresa mandante (MOP) no debe olvidar su responsabilidad solidaria en casos de quiebra asumiendo las deudas pendientes a los trabajadores que deje este consorcio. Por lo tanto exigimos a las actuales autoridades regionales tomar en cuenta esta delicada situación de los trabajadores ejecutores de esta obra organizados como

sindicato que se nos respalde y asegure la continuidad en esta y en las futuras obras viales de la zona cumpliendo con sus compromisos de reformas laborales (autosindicalización) garantizando una estabilidad laboral junto a condiciones dignas y de respeto para los trabajadores locales.”

Las acusaciones contra la empresa no son gratuitas. En junio del año pasado los trabajadores denunciaron a esta transnacional española porque no contaban “con implementos básicos de trabajo, antiparras, tapones para los oídos, maquinaria para ayudar el trabajo de levantar cargas pesadas y problemas de salubridad. Los trabajadores añoran recibir ropa para el frío, en invierno el viento cuele por el valle fluvial.”

Cabe agregar, que el MOP ha acordado con la empresa las prórrogas en las entregas de la obra. Por lo mismo la empresa no puede ser sancionada. El proyecto ha tenido una inversión de \$36 mil millones de pesos y se encuentra atrapado tanto por el problema con Aurora de Chile, como por Copasa. Es decir, un problema entre el MOP, el SERVIU, la comunidad y la empresa.

## 2. URBANOTICIA NACIONAL

### **Estrategia Energética de Chile 2014**

A mediados del este mes de Mayo de 2014, el gobierno de Chile presentó la Agenda de Estrategia Energética para los próximos cuatro años, con la cual se espera reducir los precios del sector para las empresas y las personas. Con esta iniciativa, se busca, entre otras cosas, reducir los precios de la energía con mayor competencia y diversificación

En la presentación, se informó sobre el nuevo rol del Estado en cuanto a la planificación del sector, por lo que se potenciará a la Empresa Nacional del Petróleo (Enap) a la que se capitalizará en US\$400 millones para nuevas exploraciones, lo que se comprende a los adicionales US\$ 250 millones de la inversión estatal.

Para ello, se anunció los siete ejes de la política energética que impulsará el Ejecutivo y que busca sentar las bases del desarrollo del país en esta materia para los próximos 20 años. Esta Agenda de Energía tiene objetivos muy claros: enfrentar una deuda con las necesidades del país y marcar un verdadero punto de inflexión para que Chile tenga una matriz energética diversificada, equilibrada y sustentable y que subsane las dificultades que tiene el país en esta materia.

En los últimos años, el desarrollo de nuevos proyectos energéticos no ha ido a la par a lo que requeriría el bienestar de los chilenos y el nivel de crecimiento de nuestra economía. Y esto, obviamente, tiene varios efectos. Por un lado, impacta directamente en la capacidad de suministro de energía y, por



*Estrategia Nacional de Energía 2013-2030, Ministerio de Energía*

otro, al no haber proyectos, no entran nuevos actores que fomenten la competencia en el mercado energético.

La implementación de la Agenda, permitirá evitar alzas de hasta 34% en las cuentas de la luz durante la próxima década, para lo que se requerirán trabajo conjunto entre los actores públicos y privados. Esta Agenda, no sólo combina un sentido político con rigor técnico, sino también concilia los imperativos del crecimiento con los de la sustentabilidad. En ese sentido es posible ser optimistas sin perder realismo.

Los siete ejes de la Agenda Energética son:

1) Un nuevo rol del Estado para el desarrollo energético. Se propone fortalecer la institucionalidad del Ministerio de Energía; modernizar la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC); dotar a ENAP de un gobierno corporativo; elaborar una Política Energética de Estado, entre otros.

2) Reducción de precios de la energía, con mayor competencia, eficiencia y diversificación en el mercado energético: Se busca mejorar la regulación de las licitaciones de suministro para clientes regulados; promover el uso de GNL en la generación eléctrica en reemplazo del diésel; generar medidas pro Eficiencia en Mercado de Distribución de Gas de Red (a través de la regulación de tarifas).

3) Desarrollo de recursos energéticos propios. Se apoyará el desarrollo hidroeléctrico con criterios de sustentabilidad; estimular la integración de las Energías Renovables No Convencionales (ERNC) en cumplimiento a la Ley 20/25; promover el desarrollo de un mercado ERNC de autoconsumo socialmente eficiente y transversal; promover el desarrollo de la geotermia; mejorar el uso de la leña, entre otros.

4) Conectividad para el desarrollo energético. Se contempla un nuevo marco regulatorio para el transporte de energía; la interconexión SIC-SING; la adecuación normativa de la operación de los Sistemas Interconectados para la incorporación eficiente y segura de las ERNC; generar una Reforma a los CDEC; lograr una interconexión regional.

5) Un sector energético eficiente y que gestiona el consumo. Se llevará a cabo una nueva Ley de Eficiencia Energética; masificar el desarrollo de proyectos de eficiencia energética; apoyar la gestión energética de las municipalidades; campañas masivas y programas educacionales en Eficiencia Energética.

6) Impulso a la inversión energética para el desarrollo de Chile. Se desarrollarán las capacidades para el seguimiento y gestión de proyectos energéticos; generar licitaciones en



*Energía Solar: opción al desarrollo de la energía en Chile*

conjunto con el Ministerio de Bienes Nacionales de terrenos fiscales para el desarrollo de proyectos de generación; apoyar el desarrollo de proyectos de generación de base termoeléctricos que den energía segura al país y que cumplan con los estándares medioambientales; lograr la incorporación de las comunidades en el desarrollo de proyectos energéticos.

7) Participación de comunidades y ordenamiento territorial: Se contempla el desarrollo de una Agenda de Ordenamiento Territorial para la hidroelectricidad; avanzar en un ordenamiento territorial para fomentar el desarrollo energético y el diseño de estándares e institucionalidad para el desarrollo participativo de proyectos.

### ***Detalles de la Estrategia***

En Enap recae el mayor desafío y es por lo mismo, el principal beneficiario. La reforma energética presentada, le da un nuevo rol al Estado en la planificación y regulación de la industria y pone a Enap al centro de una estrategia que apuesta fuerte al gas natural licuado y a energías renovables.

El gobierno anunció que, como parte de la reforma, se capitalizará a la empresa con US\$ 400 millones, se ampliará terminal GNL de Quintero y, con Enap liderando, construirá un tercero. Se dejó en claro, que regularán el mercado de distribución de gas natural para reducir sus costos. El gobierno también invertirá US\$ 250 millones en el sector en los próximos cuatro años.

La reacción del mercado fue tajante, ya que los anuncios afectarán el negocio de empresas como Gasco y Copec. Las acciones de las mismas, se afectaron tras el anuncio y fueron las más impactadas en la Bolsa chilena. Además, dado que la industria del gas no está regulada y entre los planes del gobierno está introducir tarifas, se afecta directamente a las filiales como Metrogas, filial de Gasco. Se buscaría un modelo de empresa eficiente, similar a lo que se hace con las sanitarias y distribuidoras eléctricas.

El objetivo es poner freno a los costos energéticos introduciendo mayor competencia y diversificación. Y no

sólo en el gas sino también en el sector eléctrico, donde tres empresas concentran casi el 90% de la generación y son acusadas de no competir.

Entre los objetivos de la iniciativa, se busca disminuir los costos marginales de electricidad al 2017 en un 30% en el sistema interconectado central que provee al 90% de la población. Cabe recordar que los costos energéticos en Chile son los más altos en la región, lo que muchas veces es discutido y puesto en entredicho por los principales detractores de estas medidas energéticas.

En el marco de la presentación de la Agenda Energética, el Ministro de Energía precisó que, como en cualquier latitud, en los últimos años el valor de la energía se ha duplicado entre otras razones, por la falta de inversiones que ha frenado también el ingreso de nuevos actores al mercado. Entre los puntos centrales de la estrategia anunciada y tal como se señala precedentemente, se cuenta el establecimiento de un nuevo rol del Estado en planificación, regulación y gestión del sector. Y ello, porque el Estado tiene una responsabilidad en cuanto a que en él recae el liderazgo de las acciones que se emprendan en esta materia.

Por esa razón, una de las acciones concretas que se adoptará será otorgar US\$400 millones de dólares a la estatal Empresa Nacional del Petróleo (Enap) para su capitalización, lo que le permitiría afrontar su elevado endeudamiento y



*Energía Eólica, una energía renovable no convencional*



*Red de distribución eléctrica a lo largo del territorio nacional.*

abordar nuevos proyectos en conjunto con firmas privadas. Otros US\$250 millones, irían a la reconversión energética de diversas instituciones del sector público para reducir sus costos de operación y también incorporar el uso de fuentes menos contaminantes, como los paneles solares.

Adicionalmente se pretende potenciar el uso de Energías Renovables no Convencionales (ERNC), como la solar, eólica y geotérmica, entre otras, para que éstas representen el 20 % de la matriz energética en 10 años más.

La Estrategia es un documento que incluye un conjunto de tareas que se tienen por delante y que incluye la agenda legislativa, con las fechas de presentación de los distintos proyectos que se van a requerir para hacer este trabajo. Adicionalmente, otro reto es también la agenda de los reglamentos que es necesario dictar, para sacar a Chile del estancamiento en que se encuentra en materia de energía.

### ***Redes Eléctricas en la relación Internacional***

La integración de las redes eléctricas tanto a nivel nacional como regional, es una pieza clave en la agenda energética chilena para asegurar el suministro y superar la barrera para la entrada de proyectos de energía renovable.

El Ministerio de Energía chileno, ha impulsado desde su creación diferentes políticas que van orientadas a mejorar y establecer una solidez en el suministro energético, introduciendo el uso de fuentes de energía renovable en la matriz. La Ley 20/25 dió impulso a la entrada de proyectos de energías renovables en la región, así como de la inversión extranjera. Para lograr los objetivos energéticos, la Estrategia Nacional de Energía se sustenta en pilares como el crecimiento con eficiencia energética, el despegue de las energías renovables, reforzar las redes de transmisión, establecer un mercado eléctrico más competitivo y la integración eléctrica regional.

Chile dió un paso muy importante con la Ley de Interconexión de Sistemas Eléctricos, despachada por el Congreso el 8 de enero de 2014 en el gobierno del presidente Sebastián Piñera. Ello, facilitará la entrada de las energías renovables no convencionales, optimizará la operación conjunta del sistema eléctrico, mejorará el nivel de respaldo y dará mayor seguridad de suministro, además de reducir los costos de la energía.

El Ministerio vuelve a dar un paso al frente con la intención de expandir la integración energética con sus países vecinos, Perú, Colombia, Ecuador y Bolivia, para lo que se trabaja en el proyecto de Integración Energética de los países

del Sistema de Interconexión Eléctrica Andina (SINEA). La idea es asentar las bases de un gran corredor eléctrico, que irá desde Colombia hasta Chile, contribuyendo a la integración económica y haciéndonos una región mucho más competitiva, con un suministro seguro y que traerá innumerables beneficios a las comunidades nacionales de esos países.

La integración de la red eléctrica internacional, empezará en base a acuerdos multilaterales, sacando provecho a las complementariedades que existen en los distintos sistemas eléctricos. En la Declaración de Lima, se estableció avanzar en una hoja de ruta concreta que profundice, en una primera etapa, los entendimientos de procesos de interconexión eléctrica binacionales y adoptar en forma gradual un acuerdo de armonización regulatoria que permita conformar un mercado eléctrico regional, y retroalimentación permanente para conocer los avances realizados por las partes.

### 3. URBANOTICIA INTERNACIONAL

#### Antiguo aeropuerto de Quito: nuevo parque para la ciudad



*Vista aérea del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito.*

El Antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre en Quito, Ecuador, empezó a funcionar desde el año de 1935 en uno de los pocos sitios planos del valle que bordea al Volcán Pichincha, donde se asienta la ciudad.

El crecimiento de la ciudad consolidada que se extendió, tanto al norte como al sur de la ciudad histórica original, produjo asentamientos residenciales alrededor del Aeropuerto y la zona se pobló hacia todos los bordes del mismo. Las actividades aeroportuarias características producían ruido excesivo y alto riesgo de accidentes de aviación que afectaban a los habitantes aledaños. En vista de los múltiples riesgos, se busca un nuevo asentamiento para el Aeropuerto que cumpla con mayor superficie de uso, visibilidad, más longitud de pista de aterrizaje y ubi-

cación alejada de los límites de la ciudad poblada que evite el peligro constante.

La decisión de trasladar el Nuevo Aeropuerto hacia el este de la ciudad consolidada, al sector de Tababela, permite planificar un nuevo uso al espacio vacío que dejará la salida del Aeropuerto histórico de la ciudad, por lo que el Concejo Metropolitano de Quito, en 2004, establece mediante ordenanza 3535 el uso exclusivo del antiguo Aeropuerto como Parque Urbano en la superficie de 127,9 Ha.

El año 2008, el Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, convoca a concurso internacional de anteproyectos, para el “Parque del Lago” en el que participaron 200 firmas de arquitectura de todo el mundo. El concurso lo gana el ecuatoriano Ernesto Bilbao, siendo la planificación del Parque de la Ciudad una oportunidad para integrar acciones de planificación de todo el sector en una ordenanza generada por la Secretaría de Territorio y Vivienda, denominada “Ordenanza Plan Especial Bicentenario- Consolidación del Parque de la Ciudad y Redesarrollo de su Entorno Urbano.”

Los límites de la Planificación de la Ordenanza se establecen entre las siguientes vías: Norte: Calle Nazacota-Puento/ Sur: Av. El Inca/ Este: Av. 6 de Diciembre/ Oeste: Av. Mariscal Sucre.



## Delimitación del Plan Bicentenario

La planificación del Parque de la Ciudad y el Redesarrollo del Entorno Urbano considera:

1. Proveer a la ciudad de un Parque Urbano a escala Metropolitana que abastezca los requerimientos de áreas verdes
2. Establecer la Estación Norte del Proyecto del Metro de Quito que apoyará la movilidad urbana
3. La planificación del sector que rodea al parque con normativas y ordenanzas que resuelvan el crecimiento organizado del Quito del futuro.
4. Densificar la ciudad.
5. Generar una nueva centralidad autosuficiente a 3 escalas: metropolitana, sectorial y barrial.

### Características del Parque de la Ciudad

En espacio del Antiguo Aeropuerto de Quito son:

- Superficie total: 127,9 Ha.
- 6,6 Ha. - Estación Multimodal Metro de Quito;
- 5,4 Ha. - Unidad Educativa Municipal, para aprox. 2.400 alumnos;
- 11,4 Ha. - Centro de Convenciones, arena de espectáculos / 8000 personas
- Aprox. 114 Has (89%) reservadas para áreas verdes, recreación y deportes.
- Población beneficiada/directa: Min. 680.000 hab.

### Características Plan Bicentenario:



Zonificación general y de Uso del Plan Bicentenario en su conjunto. Al Centro, el espacio del Parque de la ciudad. Para interpretar los códigos: A=Aislada (con retiros), 5000 (lote mínimo), 12/16=número de pisos, -25-35, porcentaje de ocupación construida sobre área de lote.

- Área general: 1064 Ha.
- Rezonificación: 372 Ha.
- Densidad de la zona: 103 hab/Ha.
- 43% del volumen total edificable
- 46,5% de los terrenos <300 m2.
- Nuevas reservas de suelo por cambio de uso.

#### Inversión en el Plan:

- Total aprox. 5,8 millones m2 construibles,
- 29.000 – 40.600 viviendas
- 72.500 – 101.500 hab (a 2,5 hab/viv)
- 195 – 273 hab/has
- 78 – 109 viv/has
- Equivale a una inversión aproximada del sector inmobiliario de 798 - 2.200 millones USD.
- Efecto multiplicador de la inversión pública: 1:4 a 1:12



El proyecto de Diseño Urbano del nuevo Parque. Autor Ernesto Bilbao.



Vista general del perfil de las edificaciones de los bordes del Parque.

## II. El entorno urbano del Plan Bicentenario

### a) Intenciones del Plan Bicentenario:

#### 1. Ciudad policéntrica y compacta

Tres escalas de centralidades:

- 1) Centralidad Metropolitana a escala metropolitana
- 2) Centralidad sectorial a escala sectorial
- 3) Zona de vocación residencial. A escala de barrio.

#### 2. Movilidad, conectividad, accesibilidad

- 1) Conectividad óptima entre barrios y sectores.
- 2) Jerarquización vial para mejorar el flujo de paso y descargar vías locales.
- 3) Máxima permeabilidad y continuidad local para ciclistas y peatones.
- 4) Accesibilidad total al parque y frentes activos en todos sus bordes.
- 5) Reconocer el alto grado de consolidación priorizar expropiaciones mínimas.
- 6) Gestión de tráfico para una mayor capacidad de carga.

#### 3. Jalar el parque hacia el entorno:

- 1) Recuperar flora y fauna urbana, aumentar biomasa, mejorar el aire y microclima.
- 2) Espacios públicos diversos, de diferente escala para movilidad y recreación saludable.

- 3) Pequeños parques lineales que extienden y enlazan el parque al entorno.
- 4) Vías locales con espacio público, con vías de peatones y ciclistas.
- 5) Vías conectoras arborizadas.

#### 4. Evitar amurallamiento del parque:

- 1) Mirar el parque desde diferentes ángulos y distancias.
- 2) Asegurar asoleamiento y ventilación adecuados.
- 3) Lograr mayor confort para habitantes.
- 4) Permitir manejo sustentable de aguas lluvias, energías, desechos sólidos.

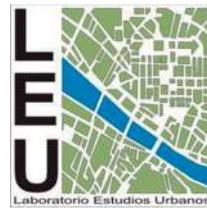
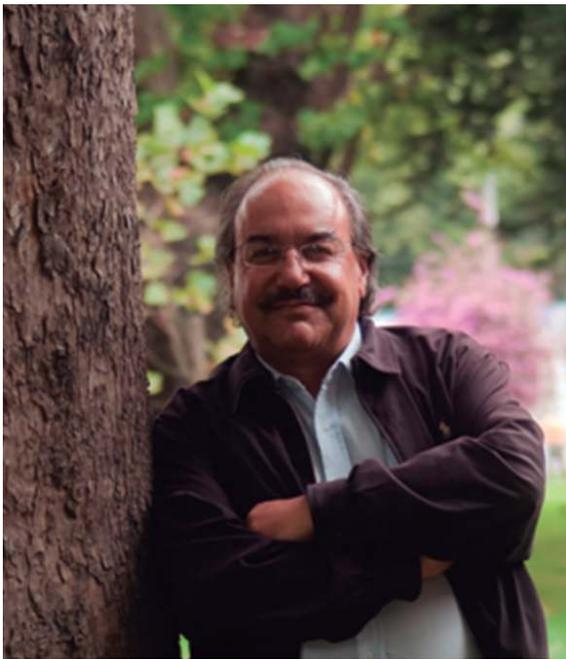
#### 5. Integración de lotes (5000 a 10.000 m<sup>2</sup>)

- 1) Permitir mayores alturas y densidades;
- 2) Asegurar la calidad del hábitat;
- 3) Lograr que todos aporten de manera equitativa a las cargas y costos del plan
- 4) Operará mediante unidades de gestión con propietarios asociados o individuales.

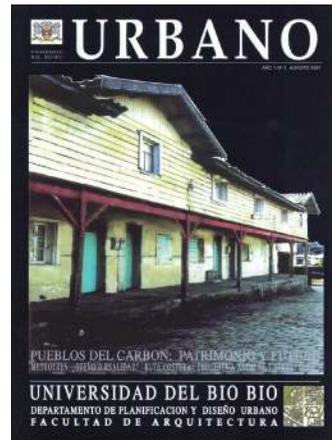
Fuente:

1. Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, IMDMQ.
2. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

## ROBERTO LIRA OLMO (1950 – 2013)



LABORATORIO DE  
ESTUDIOS URBANOS



Revista URBANO  
Nº 1, Agosto 1997.

Revista URBANO hace un sentido reconocimiento a su fundador, Prof. Arq. ROBERTO LIRA OLMO (Q.e.p.d.), y expresa con gran pesar su fallecimiento ocurrido el Jueves 21 de Noviembre de 2013, a la edad de 63 años. Primer y único Director de URBANO hasta su muerte, el Profesor LIRA OLMO dejó de existir en su hogar en Concepción, rodeado de su familia y luego de una corta y penosa enfermedad.

Nacido en Santiago el 13 junio de 1950, cursó su educación básica y media, en los Colegios San Gaspar y Manuel de Salas de la capital, ingresando el año 1974 a estudiar Arquitectura en la Universidad de Chile, de donde egresó el año 1979. Realizó dos Master en los Estados Unidos y ambos en la Universidad de Berkeley en California: Urbanismo y Planificación Regional en 1988 y Arquitectura y Diseño Urbano en 1990.

Casado con la Sra. Beatriz Munizaga Newman, tuvo tres hijos, Diego, Juan y Antonia, a quienes dedicó todo su amor y atención como padre y orientó, sin claudicaciones, en su educación y formación como personas de bien. Ingresó a la Universidad del Bío - Bío como Académico jornada completa, en el año 1991 y en Marzo de 1992, se instaló definitivamente en Concepción junto a su familia.

En tres ocasiones fue Director del Departamento de Planificación y Diseño Urbano y su actividad docente se vinculó a la dictación de varios Talleres de Diseño Urbano y arquitectónico y docente en las materias de Introducción a la Arquitectura del Paisaje y Paisajismo Sustentable. Representó a la UBB en la Red Internacional Alfa Gaviota.

Su fructífera labor académica, se vincula con dos iniciativas de plena vigencia y madurez en esta UBB y que se constituyen como sus principales obras: 1) la fundación del Laboratorio de Estudios Urbanos (LEU), el año 1992, creado como una unidad dependiente del DPDU, para el análisis territorial de procesos urbanos a nivel local, comunal y regional, a través de sistemas de información geográfica, simulación espacial a través de realidad virtual (animación 3D) y presentaciones computacionales interactivas, y 2) la creación de la Revista URBANO el año 1997, luego de la refundación del “Boletín Urbano” del DPDU (también iniciativa suya) y cuyo principal objetivo fue la de transformarse en una publicación que como enlace de la Universidad, recogiese los asuntos de la ciudad a partir de las noticias y la contingencia urbana de las regiones del país.

Aficionado al deporte náutico, fue dueño de una embarcación tipo velero, el *Correvientos* y perteneció como miembro activo a la institución Hermandad de la Costa como parte de la dotación de la Nao Litoral de Concepción. Amante de la naturaleza, se le reconocía al interior de la UBB como especialista en temas de paisajismo y gran defensor de los árboles. Esa sensibilidad, además la volcó notablemente hacia la música que gustaba desde la clásica, pasando por el jazz, los blues y su entusiasmo por Los Beatles, así como hacia la pintura y el dibujo, del cual fue un notable delineador de esbozos, croquis y bosquejos de todo tipo.

Su máxima, que lo retrata fielmente, fue siempre la de *“prefiero saber de todo un poco, que saber todo de un tema”*.



## PREMIO NACIONAL DE URBANISMO

Revista URBANO tiene la grata responsabilidad de informar que el Arquitecto don Sergio Baeriswyl Rada, Director del Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del BioBio, ganó la VI versión del Premio Nacional de Urbanismo, instituido el año 1971 por el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, para reconocer la obra de profesionales que han realizado importantes contribuciones a la calidad de vida urbana de los chilenos.

Sergio Baeriswyl fue uno de los 10 nominados al galardón y su candidatura fue patrocinada por la Universidad del BioBio, el Colegio Arquitectos de Concepción, la Cámara Chilena de la Construcción Delegación de Concepción, la Municipalidad de San Pedro de la Paz, la Municipalidad de Concepción y la Universidad Austral, quienes destacaron su “dedicación y compromiso constante por la búsqueda de soluciones innovadoras para el mejoramiento de los problemas urbanos”.

Sergio Baeriswyl Rada, es Arquitecto titulado en la Universidad Católica de Valparaíso (1984), Doctor en Urbanismo del Karlsruhe Institute of Technology (1991). Fue Asesor urbanista de la I. Municipalidad de Concepción (1994), donde se dedicó entre otras labores, a la elaboración del nuevo Plan Regulador Comunal de Concepción, participando activamente en la fundación del Directorio Urbano (1995), cuyo objetivo es integrar múltiples actores de la ciudad en la búsqueda de un diagnóstico común para los problemas urbanos. Además de desarrollar varios planos reguladores para distintas comunas de la Región del Biobío, es el creador del Observatorio Metropolitano de la Calidad de Vida Urbana del Gran Concepción y de la Plataforma Logística de la Región del Biobío, cuya propuesta supone una reorganización del sistema portuario del gran Concepción en

razón de la existencia de una plataforma de servicios logísticos capaz de articular la creciente demanda de intercambio en la conectividad del territorio bioceánico. Tras el terremoto del 27 de febrero de 2010, Sergio Baeriswyl asumió el rol de coordinador del Programa de Reconstrucción del Borde Costero de la Región del Biobío (PRBC 18), para la elaboración de 18 planes maestros urbanos, entre las que destacan las ciudades más afectadas como son Talcahuano y Dichato.

La decisión del jurado no fue fácil, ya que la lista de nominados al premio figuraban otras grandes figuras del urbanismo nacional como Fernando Castillo Velasco, Jorge Concha Rojas, Marcial Echenique Talavera, Teodoro Fernández Larrañaga, Víctor Gubbins Browne, Sandra Jirón Tokos, René Mancilla Campusano, Gustavo Munizaga Vigil, y Alfredo Rodríguez Arranz. El jurado fue encabezado por el Presidente Piñera e integrado por el ministro de Vivienda y Urbanismo, el presidente del Colegio de Arquitectos de Chile, el presidente de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción, los decanos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile y de la Universidad Católica de Valparaíso, el director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica del Norte, Juan Honold, uno de los últimos galardonados con el Premio Nacional de Urbanismo, el presidente de la Asociación de Municipios de Chile, el presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades y la jefa de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

El arquitecto Sergio Baeriswyl se suma a la lista de los grandes líderes en materia urbana que han sido reconocidos en nuestro país con el Premio Nacional de Urbanismo en años anteriores, como Miguel Eyquem, Juan Parrochia, Ignacio Santa María, Germán Bannen, Juan Honold y Pastor Correa.