

# MESA REDONDA

## PROYECTO MOP: "CONCESIÓN DE DEFENSAS FLUVIALES Y CARRETERA RIBERA NORTE RÍO BÍO-BÍO, SECTOR CHIGUAYANTE - PUENTE VIEJO"

Como se indica en la Editorial, el tema central a tratar en esta edición es la perspectiva urbana en relación a los "frentes de agua" de la región y de la intercomuna Concepción-Talcahuano; y particularmente uno de los programas más emblemáticos que se están proyectando actualmente en la región: el de "Defensas Fluviales y Carretera Ribera Norte del río Bío-Bío, Chiguayante-Puente Viejo".

Dado el bajo conocimiento en nuestra ciudad de este proyecto y por ende de la existencia de una serie de inquietudes, se invitó a exponer y a conversar<sup>1</sup> - con profesionales de la región - a la Dirección de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, quienes tienen el manejo ejecutivo y la responsabilidad técnica y administrativa del programa.

Participaron en la mesa redonda los señores: Tomas Solís, Alcalde de Chiguayante; Marco Muñoz, DOM de la I. Municipalidad de Chiguayante; José Luis Larroucau, SEREMI de OO.PP, VIII Región del Bío-Bío; Iván Jana, Coordinador de Proyectos de Concesiones, MOP, Santiago; Antonio Irisarri, Jefe de la Unidad de Gestión Territorial de la Dirección General, MOP, Stgo.; Norman Partharrieu, Gerente del Proyecto Ribera Norte, Sector Chgte.-Pte. Viejo, MOP, Santiago; Beatriz Buccicardi, Asesora Territorial de Concesiones, MOP, Santiago; Bernardo Suazo, Programa Ribera Norte, Sector Puente Viejo-Cerro Chepe, MINVU; Claudio Arce, Colegio de Arquitectos, Concepción; Jorge Le Roy, Colegio de Arquitectos, Concepción; Raúl González, Corredor de Propiedades, Concepción; y Roberto Goycoolea, académico y ex - rector Univ. del Bío-Bío

Actuó como moderador el Sr. Roberto Lira, Director del Depto. de Planificación y Diseño Urbano.

La mesa redonda se dio inicio con una exposición en detalle de los profesionales del Programa de Concesiones del MOP de Santiago; para luego dar curso a un debate de opiniones e ideas entre los participantes sobre los distintos aspectos urbanos, ambientales y económicos del proyecto en nuestra región.

La exposición sobre el proyecto Costanera Chiguayante-Puente Viejo por parte del MOP Santiago, se planteó en dos fases:

- a) Una visión global, presentada por parte de los señores Iván Jana; Antonio Irisarri, y el Norman Partharrieu
- b) Una visión más específica a cargo de la Asesora Territorial del Programa Sra. Beatriz Buccicardi.

Entendiendo que algunos de los tópicos presentados en la exposición del MOP se detallan en el artículo anterior (pág 4) se resumirá a continuación sólo aquellos aspectos que complementen lo ya descrito.

### Visión MOP del Proyecto

El programa se inicia hace cinco años cuando el MOP conforma un equipo de inserción territorial para enfrentar en la ciudad de Concepción la integración de la ciudad al río Bío-Bío, eje fundamental de la vida en la región e intercomuna. Se trata de un segundo tramo del proyecto de Ribera Norte del Río Bío Bío, cuya primera iniciativa de renovación urbana se realiza actualmente frente al casco central de la ciudad de Concepción entre el Puente Viejo y el cerro Chepe; esfuerzo que lidera el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU).

Interpretando la voluntad del actual Presidente de la República - quien en el origen de la iniciativa era Ministro de Obras Públicas - este proyecto ha buscado "ser conocido por la gente y no a través del ruido de las máquinas"; a través de su alto grado de participación comunitaria, tanto a través de las organizaciones sociales de base, como de instituciones; y cuyo papel se expresa en la generación de propuestas técnicas en el caso de las universidades locales<sup>2</sup>. Lo anterior, ha permitido que este proyecto sea una respuesta lo más cercana posible a lo que la gente quiere y lo que es posible de acuerdo a los recursos, posibilidades técnicas y sustentabilidad ambiental.

La extensión a Chiguayante, es una iniciativa que bajo la administración del MOP, se desarrollará a través del sistema contemplado en la Ley de Concesiones de Obras Públicas y el marco legal vigente<sup>3</sup>.

El proyecto tiene dos particularidades en relación a otras concesiones viales, a saber:

<sup>1</sup> La Mesa Redonda se llevó a cabo el 12 de Junio del 2000 en la Sala de Reuniones de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del Bío-Bío, Concepción.

<sup>2</sup> Estudio de Impacto Ambiental por parte del EULA, Universidad de Concepción, y Estudio de Mercado de Suelo por parte de la Universidad del Bío-Bío.

<sup>3</sup> Ley 15.840; DFL N° 206/60; DFL N° 164/91; DS N° 900/96; DS N° 850/97 y DS N° 956/97, Reglamento de Concesiones

- a) la concreción del borde río, generando 300 hectáreas nuevas de terreno, de las cuales el 70 % son desarrollables;
- b) el financiamiento del proyecto no se realiza con peajes en las vías construidas, sino con recuperación de terrenos.

En el proyecto, el MOP aplicará la modalidad establecida en el artículo 10 Ley de Concesiones, donde se contempla que "en aquellos casos en que, con ocasión de la ejecución de las obras el concesionario recupere terrenos ribereños fiscales que antes se encontraban ocupados por las aguas, el Estado tiene la facultad de darle en pago la entrega de parte de esos terrenos recuperados o de otros preexistentes".

Con lo anterior, el Estado chileno claramente incentiva la participación del privado.

El presupuesto del proyecto es de US\$ 155 millones, los cuales se expresan por obras de acuerdo al siguiente cuadro:

- Vía Troncal	US\$ 48 Millones
- Defensas Fluviales	US\$ 35 Millones
- Drenaje de Aguas Lluvias	US\$ 22 Millones
- Rellenos	US\$ 50 Millones
<b>Total de la Inversión</b>	<b>US\$ 155 Millones</b>

Globalmente, el proyecto tiene beneficios tan amplios como:

- i) permitir que la intercomuna Concepción-Chiguayante se "enfrente" al río Bío Bío;
- ii) crear una importante infraestructura vial aumentando la capacidad y posibilitando la integración entre ambas comunas
- iii) proteger contra crecidas e inundaciones los sectores vulnerables con un período de retorno de 1.000 años y
- iv) generar una faja de terrenos en la ribera norte del río Bío Bío para desarrollo urbano y nuevas áreas verdes.

## Opiniones

A continuación, se presenta un resumen de las principales ideas, comentarios e interrogantes expresados por los participantes de la Mesa Redonda:

**Claudio Arce,**

**Directorio Colegio de Arquitectos de Concepción**

Como miembro del Colegio de Arquitectos de Concepción, que como instancia gremial es la más involucrada, reconozco plenamente la importancia de este proyecto para el desarrollo de la intercomuna y de la ciudad en su globalidad.

Lamentablemente sin embargo, como Colegio hemos conocido el proyecto sólo en forma indirecta, sin haber tenido participación en su origen o discusión posterior. Hemos expresado públicamente nuestra opinión respecto a lo que nos inquieta sobre el mismo. Por ejemplo, planteamos la preocupación por definir con anterioridad al desarrollo del Plan Regulador de Chiguayante; el destino, características y fundamentos que tendrán en el futuro las 300 nuevas hectáreas que se generarán y el impacto que conllevarán en el conjunto de la ciudad. Por ello, estimamos que falta una idea rectora del proyecto que anteceda al instrumento planificador.

Como arquitecto, me preocupa la característica de la vialidad, en la cual la Vía Costanera (local) por su trazado rectilíneo en el tramo correspondiente a las áreas de recuperación, inducen a una circulación de alta velocidad, lo que no sería en modo alguno apropiado dado el carácter de esa vía. Hemos propuesto como Colegio, la introducción de una cierta sinuosidad que se vincule a la localización de áreas de funciones predeterminadas.

Otro aspecto que nos preocupa es la Vía Troncal, la que con el diseño de dos carriles por calzada, claramente nacerá colapsada dado el alto número de vehículos que por allí transita, por lo que es imperioso que se construya un carril más por calzada.

Pienso y así lo hemos hecho ver, que es importante en el análisis de los elementos del paisaje urbano y natural de la ciudad que se desea, que se definan como se tratarán aspectos tales como la presencia de elementos urbanos contaminantes, la cantidad de personas que transitarán, la presencia continua del río y las perspectivas del entorno natural.

Dada la importancia del área que se recuperará y su estratégica ubicación, se debe prever una adecuada integración al espacio comunal e intercomunal, lo que implica regular anticipadamente su ocupación, para dotarla de la variedad de usos que plantea su desarrollo. Además, requiere disponer de la suficiente vinculación con el contexto urbano adyacente, mediante un mayor número de vías que las que se presentan, por lo que estimo importante la apertura de calles colectoras, por lo menos en el sector correspondiente a los terrenos que se proyectan recuperar en el río Bío-Bío, así como en cuanto al perfil de la Troncal donde debería hacerse un estudio de la demanda, de manera de asegurar un buen comportamiento a futuro.

Me parece que esas condiciones en su conjunto, inducirán a que ese sector se constituya de verdad en un área de destino y no sólo en un área intermedia de paso. Es la única forma de asegurar la consolidación del sector con características de un *nuevo centro urbano* de trascendencia comunal e intercomunal.

**Roberto Goycoolea,  
Universidad del Bío-Bío**

Como Arquitecto, manifiesto mi interés por este proyecto en cuanto a su trascendencia para el desarrollo futuro de la ciudad, opinión que he expuesto a través de un artículo específico que se me ha pedido preparar para la Revista URBANO.

Entre otros muchos aspectos, me inquieta saber sobre los enlaces transversales en relación al paso de la línea férrea, lo que estimo, sin conocer en detalle, un trabajo previo de los representantes del Programa del MOP con la Empresa de Ferrocarriles de modo de dar una solución óptima a ése y otros muchos aspectos que interesan, entendiendo que la línea ferroviaria es un elemento continuo en todo el trazado y tejido urbano del proyecto.

Como me interesa reforzar el concepto de "conectividad urbana", esto implica por ejemplo en el caso de la línea férrea, adoptar medidas que mitiguen los impactos ambientales negativos y prever la operación a corto plazo de un Metrotrén (Biotrén) con una adecuada accesibilidad a una cantidad bastante mayor de paraderos a los actualmente existentes.

Ciertamente, un tema que me hubiese gustado ver en el proyecto, es el referido a los equipamientos en cuanto a que se podría haber dejado establecido el porcentaje de superficie requerida por persona; como por ejemplo, 150 personas por há que necesitan escuelas, salud, comercio, etc.

Me preocupan varios aspectos y por lo mismo, me asaltan varias interrogantes sobre impacto ambiental, principalmente sobre protección acústica y otros.

**Raúl González Goldenberg,  
Corredor de Propiedades**

Desde el punto de vista inmobiliario, me parece que no es el sector que hoy la gente mira. Por mi experiencia y conocimiento de lo que significa la demanda de sitios y áreas urbanizables de la intercomuna, expreso mis dudas sobre el futuro esperable de las 300 nuevas hectáreas, ya que es un espacio inmenso en términos de ocupación y urbanización.

Claramente ésa no es el área en que se prevé un mayor crecimiento. Por ejemplo, a raíz de la apertura del nuevo Puente Llacolén creo que el crecimiento de la ciudad ofrece una mayor demanda hacia Coronel; o hacia la nueva Carretera del Itata donde empiezan a lotearse parcelas en las márgenes de esa ruta; o hacia Chaimávida lo que se verá impulsado cuando se levante el actual peaje que se allí se mantiene.

En Concepción y la intercomuna, ya no existe una gran cantidad de personas que llegan a residir a la ciudad pues es evidente que el proceso de inmigración desde los campos a la ciudad se ha detenido. Más aún, aquí existe un fenómeno de emigración cualitativa, ya que una gran proporción de profesionales que egresan de la Universidad se van a Santiago u otras regiones, lo que reduce sustancialmente los potenciales interesados en inversión y ocupación de esas 300 há.

Me parece que el drama de Chiguayante es otro. Su desarrollo "encapsulado" y su acceso, es lo que debe solucionarse en forma prioritaria, ya que no puede seguir esperando. Si se piensa que desde la doble pista, se ingresa inmediatamente después del monolito a una vía estrecha, O'Higgins, es claro que se produce allí un "cuello de botella" enorme en el tránsito, lo que evidencia que es imprescindible generar el ensanche de esa calle central y su continuación luego de la línea férrea, hacia Manuel Rodríguez hasta La Leonera, ejes que muestran hoy un servicio de tránsito sobrepasado.

Según mi opinión, esas obras son más urgentes, más realistas, menos costosas y a menor plazo.

**Bernardo Suazo,  
Arq. Proyecto Ribera Norte,  
MINVU**

Por cierto, éste es un proyecto interesante e importante para la intercomuna, pero por su envergadura presenta una serie de aspectos no claros y preocupantes. El proyecto es un urbanismo hecho a partir de vías estructurantes donde faltan condiciones y reglas del juego claras para los privados, lo que no es bueno ya que si no se tienen usos definidos, se dejan fuera todos los usos no rentables.

Me parece que por lo mismo, sería productivo y muy importante clarificar sobre condiciones como usos de suelo, ocupación máxima o condiciones de habitabilidad que no se ven tan claras. Sería lamentable que este proyecto se transformara por la falta de definiciones urbanas y acuerdos previos, en una subdivisión de loteos con áreas verdes que no cumplan los objetivos proyectados. Por ejemplo, si la accesibilidad es compleja, la "habitabilidad" puede quedar bastante mal.

Creo que lo anterior, podría desvirtuar la inversión privada en el sentido de un desincentivo que no permita concretar ocupaciones en el sector o en una inversión donde primen equipamientos que respondan exclusivamente a un interés económico-comercial lejos de una propuesta urbanística adecuada y de bien común.

**Jorge Le Roy,**  
**Directorio Colegio de Arquitectos de Concepción**

Como miembro de la Comisión de Urbanismo del Colegio de Arquitectos, he emitido públicamente mi opinión sobre el proyecto que se presenta y por tanto, mi juicio es conocido.

Este asunto de la vía Troncal, la Costanera y su conexión hacia el río es un tema tremendamente neurálgico y de gran sensibilidad para el futuro urbano de la intercomuna. Se está hablando de a lo menos cinco décadas para ocupar los sitios entre esos espacios, lo que, a mi parecer, incide en la posibilidad real de materialización y desarrollo del área.

Hay un impacto indudable de orden global de la ciudad que se desea, por lo que estimo es necesario que en el proyecto se expresen las fuerzas representativas de la comunidad en cuanto a qué valores deberían estar presentes, en concordancia con el rol que ellas tienen. Presento algunas interrogantes que son válidas de expresar, como: ¿Qué hay con respecto al tiempo y los plazos de ejecución de las obras, especialmente la vía local y sus rellenos? ¿No es insuficiente un ancho de 40 metros del parque para que la gente pueda gozar masivamente del río? ¿Qué ocurre si la licitación no tiene éxito? ¿El Estado aportará más recursos o el uso de las vías se hará a través de peajes?

Son todas interrogantes cuyas respuestas deben conocerse, pues de otro modo seguiremos haciendo un urbanismo a espaldas de la gente que no dan solución a los problemas reales de la ciudad.

**Tomás Solís,**  
**Alcalde de I. Municipalidad de Chiguayante**

Como Alcalde de Chiguayante, me importa el desarrollo de todos los aspectos considerados en el proyecto, ya que el interés de mi comuna y del Municipio, se centra prioritariamente en la aprobación del Plan Regulador Comunal que considera los objetivos planteados en el programa que aquí analizamos. En ese sentido, los anhelos comunales han sido muy bien interpretados por el MOP.

Estimo interesante los aspectos aquí expuestos en las observaciones al proyecto, pues revela que hay mucho interés y conocimiento sobre el tema. Conuerdo en que el proyecto del MOP no soluciona todos los problemas urbanos de Chiguayante y que es urgente dar solución al tema del "cuello de botella" de su acceso y por lo mismo, estoy cierto de que el instrumento de planificación urbana contemple el máximo de flexibilidad posible.

Entre otros aspectos, estoy de acuerdo que el plan consulte un área de recreación cultural que incorpore al río

realmente, es decir que Chiguayante "mire" al Bío-Bío, lo que implica una invitación a los profesionales arquitectos urbanistas y paisajistas, a crear un diseño de acercamiento a ese recurso paisajístico.

Es mi convicción que para dar respuesta a ello, en el presente año debe asegurarse la construcción de dos grandes proyectos a través del Plan Regulador con estudios de ingeniería completos y planimetría de escala de 1 a 2.000:

- 1) el proyecto del MOP (Avda. Costanera más colector de aguas lluvias) y
- 2) los estudios definitivos del eje O'Higgins-Manuel Rodríguez

Por lo antes expuesto, expreso mi compromiso de que el Municipio hará todo lo que esté a su alcance para no entorpecer el desarrollo del Programa MOP siendo su objetivo principal zanjar de la mejor forma posible todas las alcances y las observaciones aquí expresados, que considero de gran importancia y validez por la altura y experiencia de quienes los emiten.

### Respuesta de representantes MOP

1. El Proyecto forma parte de una iniciativa Presidencial de intervención urbana que incluye además de la intercomuna Gran Concepción, las ciudades de Antofagasta, Valparaíso-Viña del Mar y Santiago, cuya finalidad es el logro de una mejor calidad de vida el año 2010, cuando Chile cumpla su Bicentenario de vida independiente.
2. Si bien el proyecto fue planteado antes que entrara en ejercicio la Ley N° 19.300 de Bases sobre el Medio Ambiente, el MOP se obligó a las consideraciones ambientales propias de este tipo de programas, por lo cual se puso como meta la norma suiza que es una de las más estrictas del mundo.

Las consideraciones ambientales de la obra, están explicitadas tanto durante la etapa de la construcción como en la etapa de explotación del proyecto, en cada una de las cuales el concesionario deberá implementar las medidas necesarias que aseguren un exitoso manejo ambiental del proyecto y el adecuado cumplimiento de la legislación vigente.

Las medidas indicadas se agregaron a la Base de Licitación del proyecto, lo que indica la obligatoriedad de obras a desarrollar. Esas medidas, corresponden a un Plan de Manejo Mínimo Obligatorio y sus costos asociados deberán ser asumidos por el concesionario: ejemplo de ello, es el caso relativo a sitios frente a escuelas, equipamiento de salud y lugares de culto,

donde se ha obligado a la colocación de barreras antirruidos y otras medidas de mitigación.

El proyecto en su aspecto ambiental, fue evaluado por el Centro EULA de la Universidad de Concepción, el cual lo calificó como un programa sustentable para la ciudad en general y la intercomuna en forma específica.

Está actualmente ingresado a la COREMA VIII Región del Bío-Bío, cuyo informe establecerá los sectores donde será necesario efectuar mitigaciones o eliminar detalles, como es el caso de la protección acústica en la extensión de la vialidad y línea férrea, perturbación ambiental global en los accesos residenciales directos, desarrollo de actividades productivas contrapuestas con el entorno urbano u otras.

3. Muchos de los diseños de las obras, serán propuestos por el licitante ganador como es el caso de la vía colectora, el parque o las terrazas ribereñas, entre otros, los cuales aparecen en el Plan Regulador como un área de "desarrollo condicionado".

En cualquier caso, esos proyectos deberán ser revisados por el MOP y presentados a través del Inspector Fiscal, el MINVU, la Municipalidad y la comunidad

Es cierto que en muchas áreas del proyecto se presentan algunas dudas respecto de su diseño o perfil de detalles, lo cual podrían interpretarse como vacíos. Sin embargo, lo que primó en muchas situaciones para no definir estudios Seccionales de esas áreas, fue que se pensó que se abordarían a través de la aplicación del Plan Regulador y porque se privilegió que sean los que se adjudiquen la licitación, quienes hagan muchas de las proposiciones. Por cierto, esa decisión significa no descuidar el riesgo que implícitamente ello involucra.

4. La preocupación central del proyecto, no es saber cuánto tiempo se demorarán en ocuparse las 300 hás de terreno que se ganen, ya que lo importante en forma inicial es que las obras consideradas en el presupuesto público, efectivamente se hagan (vialidad y otras) y se logren los objetivos de alcanzar una ciudad más vivible.

Aún así, de acuerdo a un estudio de la Universidad del Bío Bío contratado por el MOP, es posible colocar en un plazo de 10 a 20 años la totalidad de los terrenos a desarrollar en tres etapas: a) tramo desde Concepción a Lonco, b) desarrollo de la vía en la zona de relleno y c) sector costanera de Chiguayante.

Las conclusiones del estudio de mercado contratado con la UBB respecto a las condiciones óptimas de urbanización, se han traducido en la propuesta urbanística que ahora se presenta. Esta propuesta, ha sido acordada a su vez, con el Municipio de Chiguayante y la SEREMI del MINVU, para ser incluida en el nuevo Plan Regulador Comunal, de modo que la materialización de esta importante área de expansión urbana estará plenamente inserta en las estrategias regionales y comunales de desarrollo urbano. Ello dará, adicionalmente, una garantía y seguridad a los inversionistas inmobiliarios.

5. Finalmente, ha sido fundamental la inserción territorial del proyecto, entendiendo que éste responde a un programa de planificación mayor como es el nuevo Plan Regulador Intercomunal del Gran Concepción que se proyecta a 25 años y el cual contempla un número mayor de comunas y establece los grandes lineamientos para un desarrollo integral de las áreas urbanas y rurales.

Para una población que bordeará el millón de habitantes, el instrumento de planificación deberá definirse en la categoría de un Plan Regulador de carácter metropolitano, por lo que el proyecto MOP que se evalúa debe establecer una nueva y completa categorización de tipos genéricos de ocupación y uso de suelo al que deberán ceñirse los planes reguladores comunales, más acotados y detallados.

En definitiva, lo que importa en este proyecto es concebirlo como una obra que permitirá a la ciudad sumar importantes plus en su objetivo de proyectar una moderna y eficiente urbe que crece al desarrollo, como es el caso de una ocupación urbana y estructuración de una red vial capaz de asumir la creciente demanda de las actividades productivas y de servicio y ofrecer así a una población con mayor conciencia de sus derechos, una mejor calidad de vida humana, fin último del Programa.