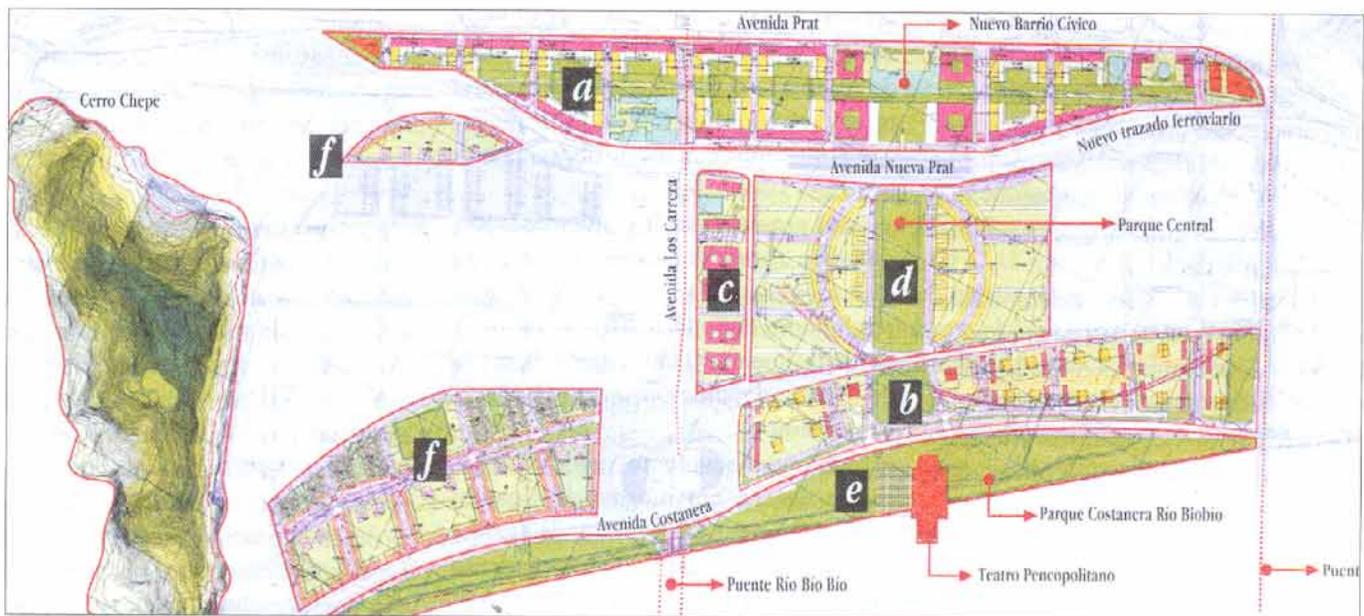


# PROYECTO RIBERA NORTE DEL RIO BIO BIO

Sin duda que uno de los principales proyectos urbanos que se han planteado en los últimos años en el país y que por tanto representa un enorme desafío de carácter histórico para el urbanismo nacional, es el que corresponde a la iniciativa de renovación de la ribera norte del río Bío Bío.

A cargo de este Programa, se desempeña prácticamente desde sus inicios como Coordinador General el

Arquitecto señor Juan Pablo Gramsch Labra, titulado en la Pontificia Universidad Católica de Chile y con estudios de Post Grado como Diplomado en Ciencias Sociales en la Academia de Humanismo Cristiano y Magister en Desarrollo Urbano de la Universidad de Lovaina, Bélgica. A continuación presentamos la entrevista concedida por Juan Pablo Gramsch a nuestra revista.



*Croquis de las áreas del Proyecto Rivera Norte.*

## Entrevista: Juan Pablo Gramsch.

*¿En qué consiste el Programa de Recuperación Urbana de la Ribera Norte y cuáles son sus etapas generales de desarrollo?*

El Proyecto Ribera Norte (PRN), es esencialmente una iniciativa de remodelación urbana, que en su primer sector a intervenir, comprende una superficie de 140 hectáreas. Entre sus principales objetivos se cuenta el abrir la ciudad hacia el río Bío Bío, recuperando más de 80 Ha para nuevos usos urbanos y radicar en forma definitiva cerca de 1400 familias de muy escasos recursos, familias que serán emplazadas dentro del área del proyecto y a menos de 800 mts. del centro de Concepción.

El área definida en el primer estudio de preinversión o diagnóstico encargado por la Intendencia Regional, abarca

una extensión de 35 kilómetros entre la comuna de Hualqui y la desembocadura del río, en una franja de ancho variable entre la ribera norte del río y la vialidad principal adyacente.

Dentro de las proposiciones, el área de estudio se dividió en unidades operacionales homogéneas que pudieran ser abordadas en forma unitaria por sectores, definiéndose seis áreas mayores de actuación, denominadas «áreas programas».

En 1995, la comisión intersectorial creada por el Intendente Regional, decidió en una primera etapa priorizar el trabajo en dos áreas programa, abarcando una extensión de 12 kms. que comprenden desde el puente Juan Pablo II hasta el ingreso a la ciudad de Chiguayante, donde fueron identificados una serie de proyectos de naturaleza diversa y un

número importante de tareas, algunas de los cuales fueron incorporados a un plan de acción y reconocidas para ser abordados en una primera etapa del programa.

*¿Cuál es el área de planificación del primer sector frente al área central de la ciudad de Concepción y cuáles son sus características y condicionantes urbanas?*

El área de intervención actual, corresponde a la extensión desde el histórico "Puente Viejo" hasta el Cerro Chepe, en la prolongación de la importante Av. Manuel Rodríguez y entre la Avenida Prat y el borde del río. Con un largo de casi 2 kilómetros y un ancho medio de 700 metros, este sector significa una superficie de alrededor de 140 hectáreas.

En este primer sector habitan alrededor de 3.000 familias, de las cuales alrededor de 1.500 están directamente involucradas en los dos proyectos habitacionales que contempla el programa. En éste, además por ser un área donde llega el Ferrocarril, se localizan en sus límites algunas industrias de envergadura y varias de tamaño medio.

En términos del contexto físico, social y funcional, el sector se caracteriza principalmente por las siguientes condiciones urbanas:

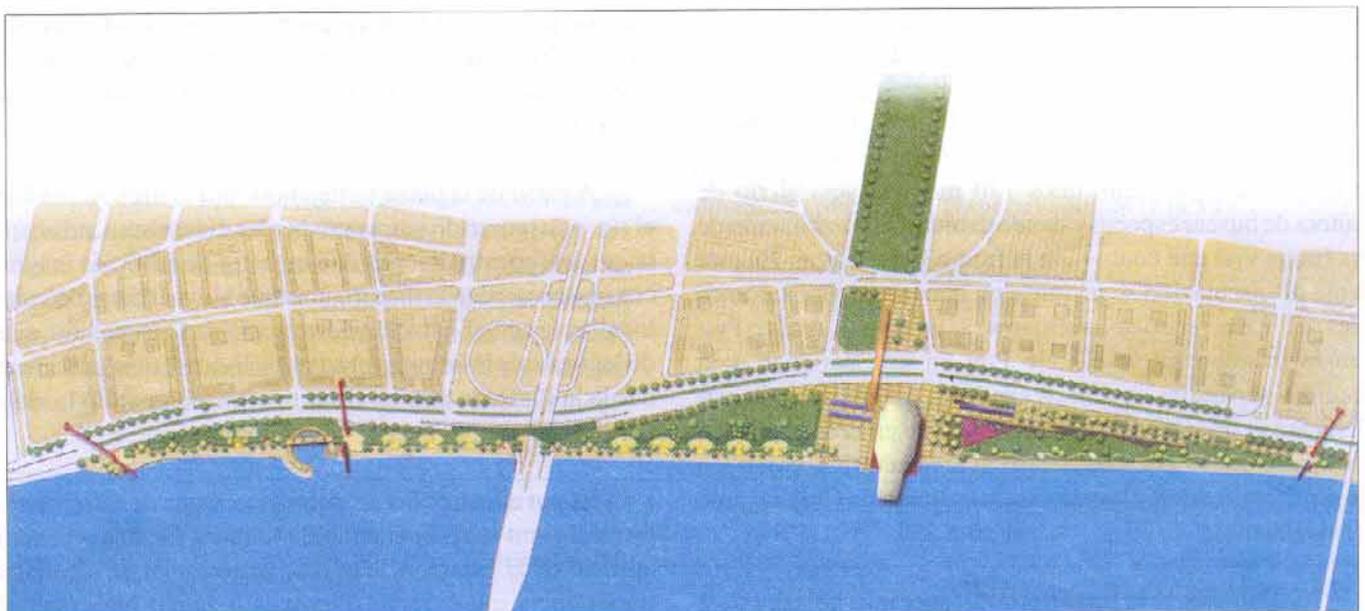
- Proximidad al centro de la Ciudad y relevancia de la superficie a remodelar con respecto al área urbana del centro de Concepción, representando aproximadamente 1/3 de la superficie del casco central consolidado.
- Construcción y uso del suelo caracterizado por una gran heterogeneidad morfológica y funcional, con viviendas precarias y otras consolidadas, construcciones indus-

triales mayores y antiguas, comercio vecinal y otras áreas ferroviarias en desuso y semi abandonadas.

- Emplazamiento y condiciones de un área neurálgica en el sistema vial y ferroviario de la Intercomuna. En sus límites se encuentran algunos de los principales ejes estructurantes del sistema vial, como Avenida Prat, la futura Avda. Costanera, el eje constituido por el Pte. Viejo-calle Esmeralda-Víctor Lamas, el futuro Tercer Puente en licitación por parte del MOP, el nudo vial y ferroviario de Manuel Rodríguez y otros.
- Línea férrea constituida históricamente como una "barrera física" y en que la ciudad no ha podido franquear ese límite. Junto a las instalaciones ferroviarias se ubican grandes construcciones industriales y de almacenaje que por sus dimensiones y condiciones morfológicas constituyen un límite casi impermeable.
- Al "otro lado de la línea", por muchos años y aún en la actualidad, se localiza gran cantidad de actividades y construcciones marginales, conformándose un barrio de características periféricas a escasos metros del centro de la ciudad.

Escasez y precariedad de los servicios urbanos, en los que grandes sectores no cuentan con la infraestructura de servicios sanitarios adecuada, ni las condiciones de seguridad necesarias para enfrentar problemas de anegamiento en caso de crecidas o lluvias extremas.

- Conexiones viales escasas, de muy bajo nivel de servicio y con interrupciones frecuentes ya sea por el Ferrocarril o por las inundaciones periódicas.



*Croquis del Parque Costanera y Parque Central.*

- Presencia de un río de casi 2 kms. de ancho, que caracteriza geográfica y paisajísticamente el lugar, otorgándole un potencial extraordinario. La apertura del paisaje hacia la desembocadura y el espectáculo de la puesta de sol en el océano que se percibe desde el área de remodelación, el Cerro Chepe como un promontorio de gran singularidad y potencial turístico, confieren a esta área características valiosísimas para su desarrollo urbano futuro.

*¿Cuáles son las piezas claves en las que se basa la nueva propuesta urbana para el sector?*

Claramente, las claves que sustentan la propuesta urbanística se relacionan con los principales desafíos que se le presentan al sector para su desarrollo.

Entre los diversos elementos que definieron el diseño de la estructura urbana, se reconocen la forma como se enfrentaría el traspaso de la línea férrea, la relación con el sector céntrico consolidado de Concepción, la localización y diseño del tercer puente que atravesaría el área conectando con Avda. Los Carrera, la forma que tomaría la traza y la trama urbana, la estructura de espacios abiertos, y la definición del área amanzanada que enfrentaría el Río.

Lo cierto es que la propuesta desde el comienzo se concibió como un área céntrica de la ciudad, en oposición a un sector de periferia o barrio. Es decir, esta área debía contener todos o casi todos los elementos de un sector central y no solo algunos de ellos, planteando el inmenso desafío de la "integración" de funciones dentro de la serie de elementos preexistentes que condicionaban la forma.

Desde un inicio, se reconoció el derecho y la necesidad de radicar en un conjunto de vivienda social a las familias que habitan el área, el cual se localizó en el sector poniente cercano al Cerro Chepe, formando parte del barrio Pedro del Río y el que se potenciaría aún más con la conformación de este nuevo conjunto frente a la futura Avda. Costanera.

En relación a la línea férrea y al acercamiento con el centro de la ciudad, se propuso el desplazamiento de la línea en el área del proyecto, unos 120 metros hacia el río de manera de buscar espacio y dando cabida a la constitución de una franja vial que contuviera la futura línea férrea. En esta franja de circulación se incluiría un nueva vía para automóviles de características similares a la actual Avda. Prat transformándose el actual eje Prat en un "par vial" con avenidas separadas en ambos sentidos, mejorando ostensiblemente el tránsito en este tramo, ya que en él se producen gran parte de los giros de acceso al área céntrica, como los giros para salir desde el centro hacia la dirección Chiguayante o Talcahuano.

Al desplazarse la línea permite tener más holgura para diseñar la "nueva avenida Prat", así como localizar una

calle secundaria de gran continuidad en todo el recorrido del nuevo sector a remodelar, quedando la línea férrea al interior de este "sandwich de vías", con lo que se pretende disminuir el impacto que provocan las líneas en ese emplazamiento. El desplazamiento busca también "tomar distancia", del actual límite del casco fundacional de manera de evitar que una gran obra de infraestructura urbana como es el acceso desnivelado del futuro eje Tercer Puente-Los Carrera se introduzca en la trama amanzanada cortando físicamente el espacio construido. El desplazamiento permite que el paso desnivelado atraviese la línea férrea 120 metros hacia el sur retomando el nivel en un cruce normal con la actual calle Prat.

Por último esta solución permite también ampliar el sector céntrico de Concepción en una franja de manzanas, que se ha denominado "pieza de ensanche", que permitirá a corto plazo incorporar al mercado inmobiliario una superficie de aprox. 58.000 m<sup>2</sup> de suelo, en una prolongación natural del área céntrica. En esta área que se prevé de alta densidad se localizarán edificios de equipamiento, servicios, oficinas, comercio y vivienda en densidad.

*¿Cuál es la trama y la traza urbana del nuevo sector a desarrollar?*

Respecto a la trama y nuevo trazado del área, aparte de las grandes infraestructuras viales que mencionara antes, se pensó en una trama que pudiera articular las distintas partes o "piezas" que conforman el área a remodelar, y que recogiera elementos urbanos de referencia propios de la ciudad de Concepción. Es así como en la ciudad se reconoce hoy una secuencia recorrible, de espacios abiertos y edificios singulares, de alta imaginabilidad, que nace en la Universidad de Concepción, en esa magnífica explanada verde, entre el foro y la biblioteca, sigue hacia centro con el Arco de la Facultad de Medicina, la Plaza Perú, con su conformación urbanística precisa, la diagonal Pedro Aguirre Cerda, el Edificio y plaza de los Tribunales, para continuar por el bandejón semi peatonalizado de calle Barros Arana hasta la Plaza de Armas de la ciudad.

A partir de la plaza y "bajando" por Barros Arana hacia el río, este recorrido empieza a perder dinamismo, no obstante que sus construcciones dan muestra de edificios magníficos que recuerdan la importancia que tenía el barrio donde se localiza la actual Estación Ferroviaria de Concepción, cuando los trenes le imprimían una gran actividad. Innegablemente, desde la Plaza de Armas al sur este trazado perdió la mayor parte de su atractivo en el último tiempo.

Es por ello, que la recuperación urbana de este tramo se proyecta con la recuperación de la Plaza España y el actual edificio de la Estación, referente patrimonial de reconocida importancia, que se reciclará, para albergar la futura sede del Gobierno Regional y actividades culturales.

Lo anterior, se ve reforzado por el hecho de que en este lugar actualmente se está produciendo una recuperación paulatina del "Barrio Estación", gracias a la remodelación de la avenida Los Carreras que efectúa el Serviu y a diversas actividades culturales y turísticas que comienzan a instalarse en el barrio.

El desplazamiento de la línea 120 metros en dirección al río, implicará alejar también con ella la futura Estación, con lo cual su nuevo diseño podrá permitir que efectivamente ésta se convierta en un "puente" que franquee la línea.

El total del área a remodelar se configuró en base a los elementos anteriores y a piezas urbanas que cumplían distintos roles y se relacionaban entre sí en forma complementaria. Es así como un elemento configurador de la nueva estructura urbana es la avenida circular que se proyecta para el sector, quebrando la trama ortogonal, abriendo la vistas y reconociendo los elementos circundantes, con lo que por este diseño se rememora el pasado de dichos terrenos como patio circular de maniobras ferroviarias, uniéndolo formalmente con otro elemento singular del recorrido urbano, como es la semicircular plaza Perú, frente a la Universidad.

Además de esta pieza de ensanche, se propone una pieza de equipamiento en el borde de la avenida Zañartu, reconociendo la escala y rol intercomunal futuro de dicha arteria. En el sector sur oriente frente a la futura avenida Costanera se proyecta una pieza de borde costero, con estructura de manzanas, donde se emplazarán proyectos residenciales de alta densidad y equipamientos turísticos. Existe para el área central del proyecto una zona denominada de pieza de tejido intermedio, donde se localizarán proyectos de vivienda en dos y tres pisos en construcciones de tipo condominio.

Son estos elementos principales junto a esta estructura urbana en base a piezas con distintas funciones y significados, los que se articulan para conformar una totalidad coherente para el área.

*Específicamente, ¿qué proyectos novedosos están concebidos para hacer atractivo el franquear la línea férrea y que signifique acercar el centro de la ciudad al río?*

La pregunta es interesante, por cuanto de la suma de elementos urbanos caracterizadores de la ciudad se tomaron algunas de las ideas-fuerza de la propuesta urbana que se proyectan.

Por de pronto, uno de los principales objetivos del proyecto es justamente revitalizar el recorrido a partir de la plaza España, por lo que se considera incorporar en este último tramo nuevos atractivos hasta hacerlo llegar al río.

Así, del otro lado de la nueva estación se proyecta la prolongación de un gran parque de dimensiones similares al del campus de la Universidad de Concepción, donde se enlaza con el extenso parque borde-río que lo prolongará hacia el cerro Caracol en una extensa faja verde, uniendo así los principales elementos naturales de la ciudad.

En el parque borde-río, se localizará uno de los proyectos más ambicionados por la comunidad penquista, como es el futuro Teatro Municipal de Concepción, cuyo diseño que ya cuenta con anteproyecto, le fue encargado por la Corporación Pro-Teatro al afamado arquitecto Borja Huidobro. En el proyecto de remodelación, el MINVU consideró desde el principio este edificio en el parque como un atractivo dinamizador, del recorrido reseñado.

Así entonces el paseo Barros Arana, la Plaza España, el edificio del Gobierno Regional emplazado en el histórico edificio estación, el magnífico mural de Gregorio de la Fuente "Rutas y Latidos de Concepción", la nueva estación ferroviaria, el parque central, el parque de borde río y el futuro edificio del Teatro Municipal de Concepción constituirán una nueva secuencia de espacios abiertos y edificios singulares de alto valor urbanístico, arquitectónico y contenido semántico que completan el recorrido descrito anteriormente.

*¿Cómo se adecúa la nueva estructuración urbana del proyecto Ribera Norte con el actual Plan Regulador de la ciudad de Concepción?*

En relación al Plan Regulador actual de la comuna de Concepción, cuya actualización se encuentra en ejecución, algunos elementos estructurantes de la propuesta del proyecto Ribera Norte, ya se encontraban en anteriores versiones de estos cuerpos legales. La avenida Costanera en particular y la prolongación de la calle Los Carreras son elementos anteriores, así como también en la versión anterior del Plan Regulador de Duhart y Goycolea se proponía abrir la ciudad hacia el río a través de la continuación del Parque Ecuador y otros elementos urbanísticos.

El actual trabajo del Plan Regulador del Municipio de Concepción contempla el área del seccional Ribera Norte como una parte integrada dentro del desarrollo de éste.

En síntesis y a propósito de instrumentos reguladores de planificación urbana, es necesario destacar que el actual proyecto recoge elementos que han sido propuestos a lo largo de muchos años y en varias iniciativas anteriores, por destacados urbanistas, empresarios, autoridades y personas particulares.

## PARQUES URBANOS DEL AREA COSTANERA

El Programa de Renovación Urbana de la Ribera Norte del Río Bio Bio, contempla la proyección de dos parques que se reconocen como espacios públicos paisajístico-recreacionales de aproximadamente 12 hectáreas, que representan el doble de superficie del actual Parque Ecuador.

### Parque Costanera Ribera Norte

El primero de ellos y que corresponde al desarrollo de una primera etapa, es el que corresponde al Parque Costanera del Río Bio Bio y cuya licitación pública para su construcción está definida para el período Enero-Marzo del año 2000.

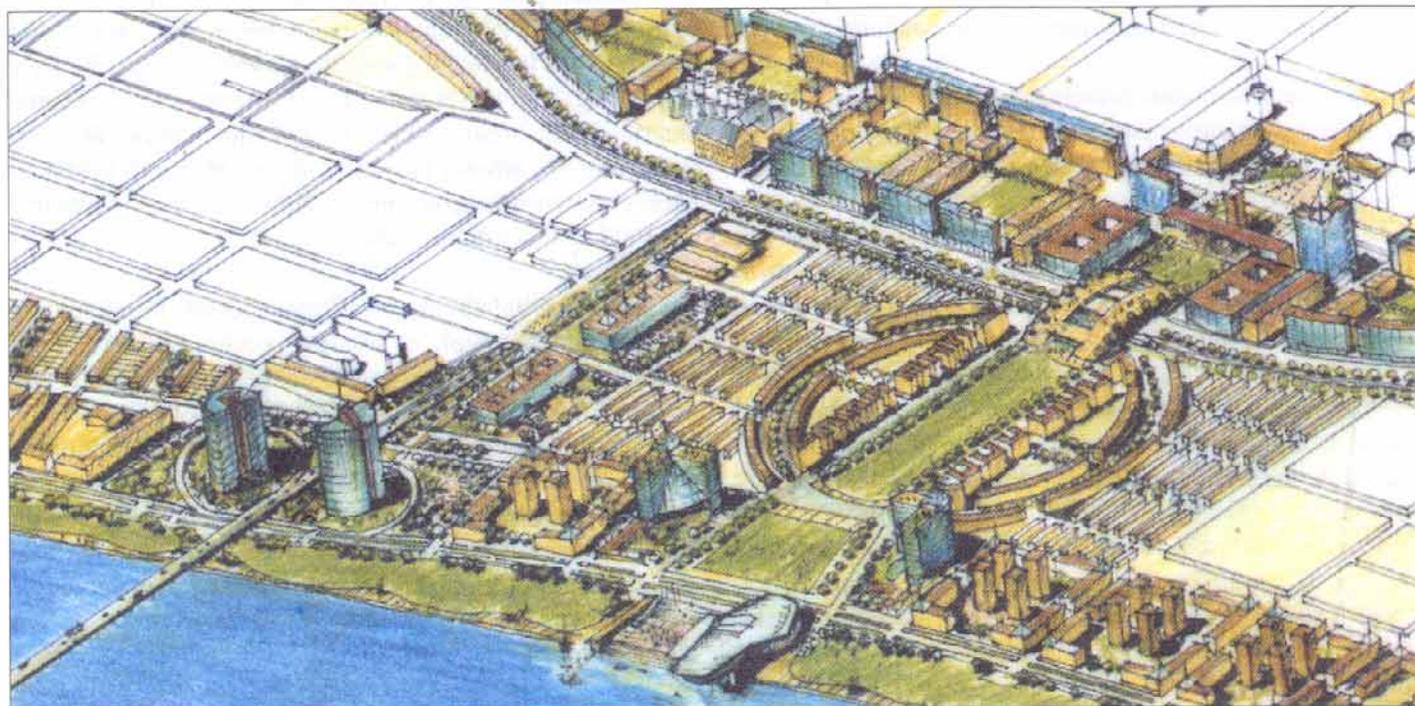
Este parque, se plantea como un área natural de primera categoría definido por la nueva Avenida Costanera y el río Bio Bio, extendido entre el Puente Viejo y las proximidades del Cerro Chepe. Se propone que esta franja forme parte de un sistema de áreas verdes mayor para la ciudad, convirtiéndose en uno de los principales elementos geográficos y de espacios de recreación y esparcimiento para los habitan-

tes de la ciudad de Concepción y de toda la intercomuna.

En este parque se plantean usos aptos para recibir grandes equipamientos de carácter metropolitano, tal como el Teatro que propone la Corporación Pro-Teatro Pencoplitano, emplazado en el área de encuentro con el Parque Central, el paseo de las esculturas compuesto por 8 magníficas obras urbanas, además de usos para equipamiento sectorizado de carácter deportivo, restaurantes y otros.

### Parque Central

En una segunda etapa, se contempla el Parque Central, cuya licitación pública para su construcción está programada para el segundo semestre del año 2000 con ejecución en el año 2001. Este parque, será construido a continuación de la nueva Estación de Ferrocarriles, a la cual se incorpora y como franja verde central de un trazado que evoca la antigua traza del patio de maniobras del ferrocarril, mediante el desarrollo de una avenida boulevard circular.



*Croquis parque central y parque Costanera.*

## TEATRO PENCOPOLITANO

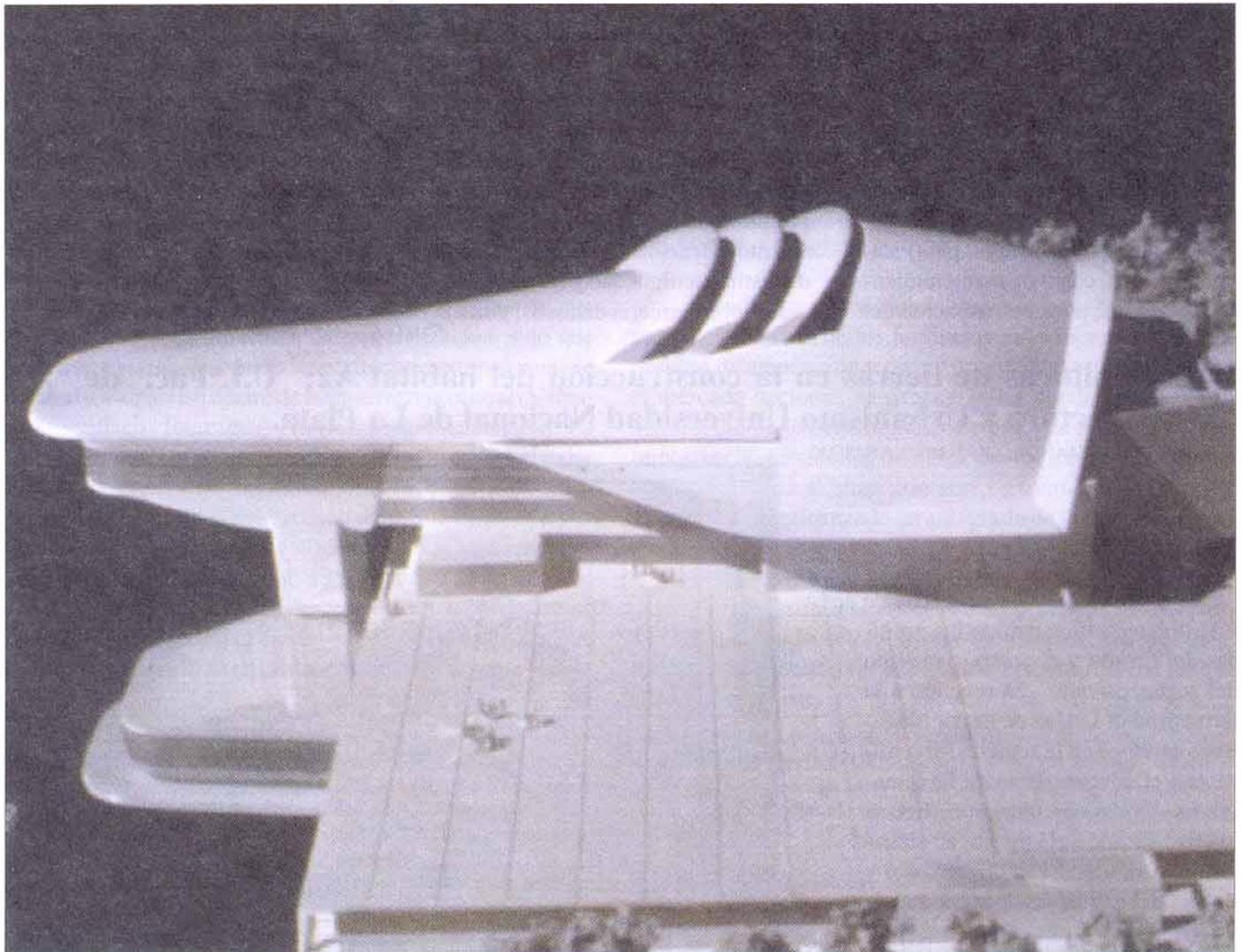
La construcción de un nuevo teatro para la región, surge de la necesidad por mucho tiempo mantenida, de volver a tener un sitio que resuelva los problemas del progreso artístico y cultural para el desarrollo de Concepción.

Dado que el emplazamiento es de primordial importancia y de que el Teatro debe ser un lugar de movimiento no sólo en el momento de los espectáculos y que su edificación motivo de atracción y orgullo regional, se concluyó que debía estar inserto en el más relevante proyecto de la ciudad como es el Programa de Renovación Urbana Ribera Norte. Su diseño, confiado al reconocido arquitecto nacional, Borja Huidobro, es de notables líneas y forma excepcional, lo que

permitirá cumplir a cabalidad su objetivo de constituirse en un punto destacado y reconocible en el proyecto global del Programa.

Con una superficie total de casi 18 mil metros cuadrados, el Teatro Pencopolitano se construirá en el Parque Costanera enfrentando el río Bio Bio y emplazado su perfil meridional sobre las aguas del río. Estará compuesto por dos salas de teatro, salas de música sinfónica y/o popular, teatro de cámara, talleres técnicos, escuelas de danza y artes dramáticas.

Este teatro que albergará las futuras actividades artísticas de la región y del país, sin duda se consolidará como un gran centro cultural de la región y el país..



*Teatro Pencopolitano.*