

1. URBANOTICIA REGIONAL

Proyectos urbanos de Concepción en espera

Si bien golpeada por desastres y distintos eventos de orden natural, la ciudad de Concepción es una urbe de una belleza natural incomparable, que ha sabido mantener con orgullo parte de su patrimonio, con un importante legado histórico y con un gran potencial de crecimiento y sustentabilidad.

Si bien estos son los calificativos que cualquiera de los ciudadanos de Concepción conoce bien de acuerdo a su experiencia e historia urbana, son también muchos las demandas y proyectos sin cumplir que permanecen en el imaginario colectivo a partir de las muchas propuestas que se planteado a lo largo de los años y que aún no se concretan. Son recuerdos de promesas incumplidas y que muchos ya no creen que puedan cumplirse, pese a que hay una parte la población que sí confían en que “alguna vez sí herán”.

En ese esquema, el Colegio de Arquitectos de Concepción y muchos de sus socios y colegiados, avanzaron en un recuento de los proyectos e ideas que aún esperan por su concreción y que, por el paso del tiempo, otras urgencias, el cambio de autoridades con diversos criterios e incluso la falta de voluntad, han “dejado en el olvido” o al menos, traspapelados en carpetas, archivos y gruesos legajos de planos y memorias explicativas.

Es por eso, que de acuerdo a ese recuento publicado en el Diario El Sur de Concepción en el mes de Agosto pasado, se pueden resumir algunas de esas ideas urbanas aún en espera:

1) Soterramiento de la línea férrea, como uno de los proyectos sin cumplir más emblemáticos en el gran Concepción. Este es un proyecto que surgió en el contexto del proyecto Ribera Norte el año 1994 y que luego de un intenso debate a favor y en contra, se resolvió integrar oficialmente al Plan Seccional el año 2000. Luego de varios análisis de factibilidad técnica y económica, se anunció oficialmente su concreción el año 2009, siendo responsable de su seguimiento el Gobierno Regional. Posterior al terremoto de 2010, por otras urgencias y prioridades, el Intendente Regional de la época revirtió esta decisión el año 2011, permaneciendo aún sin avance y en espera de autoridades con mayor compromiso con la ciudad, para lograr integrar definitivamente acercar la ciudad al río, sin la barrera que significa la línea férrea.

De verdad, se opina que este antiguo anhelo de Concepción difícilmente verá la luz mientras no se genere un instrumento específico que pueda capturar la plusvalía de los terrenos del borde para financiar el soterramiento.

Sin alguna acción en esa dirección, este sueño, legítimo y consensuado sobre la integración espacial de la trama urbana con el borde, seguirá siendo irrealizable sin el gesto que se necesita para que las inversiones en definitiva se concreten en este sector.

La idea en este tema, no pasa solo por la solución urbanística del soterramiento sino que principalmente por la construcción de un proyecto de inversión y gestión, generando instrumentos bien específicos que no están considerados en la legislación vigente. Ahora, no es menos cierto que aún teniendo la solución técnica para darle factibilidad, un proyecto de esta naturaleza solo será posible si hay una voluntad política que impulse y crea que los resultados son beneficiosos para la ciudad y tienen un alcance social que valga la pena, sin que todavía haya existido una autoridad con este grado de compromiso con la idea.



Foto: Plano de distribución de estaciones de Biotren Intercomunas de Concepción

En general, los temas relacionados con el transporte urbano (ciclovia, transvía, biovia y otras vías), deben ser parte de un Plan de Movilidad Urbana, en el cual se establezca a través de un acuerdo ciudadano sobre qué prioridades deben establecerse en cuanto a la forma de vivir la ciudad con sus “ires y venires” cotidianos que permitan realizar actividades propias de la vida urbana como son el trabajo, el estudio, el ocio y otros.

Hay que generar una visión de futuro cuya propuesta de movilidad sea más sustentable. Probablemente, la necesidad de un alcalde mayor es un desafío a enfrentar y en que instituciones como el Colegio de Arquitectos, que en su momento fue impulsor del Directorio Urbano de la comuna de Concepción, podría liderar como medida innovadora y previa a un cambio de estructura administrativa. La conformación de un Directorio Metropolitano con todas las comunas del AMC, como instancia de

coordinación de temas que se extienden más allá de los bordes comunales propios de cada comuna, puede ser interesante de explorar.

2) Proyecto Biovías 2. Presentado hace ya varios años (más de una década) el Proyecto Biovías pretendía ser el plan maestro del transporte urbano en el Gran Concepción, con una inversión nunca antes vista a nivel regional, que vinculara el Biotrén, el Biobus y el sistema de locomoción colectiva, además de un mejoramiento de la infraestructura vial a través de la gestión de Fesub. Con el paso de los años, sin embargo, la idea de revolucionar el sistema urbano de Gran Concepción, es sólo una iniciativa que quedó en las buenas intenciones.

Actualmente, adiciones a ese proyecto global se ejecutan en cuanto a las fases de ingeniería en los casos de la extensión del Biotrén hasta Coronel, la rambla en Diagonal Pedro Aguirre Cerda en el centro de la ciudad, en las intervenciones de las calles Maipú y Freire, además de la Costanera hacia Chiguayante y la habilitación de corredores de transporte público, entre otros.

3) Tranvía urbano, cuyo proyecto era contar con un medio de transporte eficiente y limpio, prometía (o promete) una rentabilidad social suficiente que haría posible implementarlo. Si bien no existe un estudio real del mismo, hay intenciones de ejecutar un estudio de licitación económica y social, con fondos del Transantiago y que se encuentra a la espera de sus últimas gestiones para llevarlo a cabo.

4) Recuperación de lagunas urbanas. En general, la integración del paisaje circundante es un ejemplo del nulo tratamiento y reconocimiento de las lagunas urbanas como son Lo Méndez, Lo Custodio, Lo Galindo, Redonda y las Tres Pascualas. Y ello, porque el acceso en forma pública a sus bordes permitiría un desarrollo de actividades acuáticas y lacustres que hoy no es posible. El año 2012, luego de un estudio realizado entre la Municipalidad de Concepción, Essbio, el Centro Eula



Laguna Tres Pascualas, en pleno casco urbano central de Concepción

de la U. de Concepción e Innova Bio Bio, con el fin de determinar la posibilidad de potabilizar el agua en caso de emergencia como ocurrió luego del terremoto del 27/F, se determinó que la mayoría de esos cuerpos lacustres se encuentran contaminados, producto de las aguas lluvias y descargas clandestinas de alcantarillado.

5) Cerro Amarillo. Una excelente idea resulta ser la reutilización de este enclave urbano de tanta importancia, el que además de un sello interesante de orografía urbana en medio de la ciudad, es un lugar de tremenda carga histórica e identidad penopolitana. Lo increíble que resulta, es que por falta de personal y administración su acceso de visitas es cerrado a las personas a las 17 horas, restringiendo su conocimiento y paseo a un horario que definitivamente entraba cualquier anhelo de integración a los centros de atractivos urbanos en Concepción. Y esto, porque perfectamente este cerro podría convertirse en un parque botánico para la ciudad, al contar con especies nativas y un punto de valor turístico, si se considera que desde el mismo se abre una serie de ventanas al paisaje urbano digno de convertirse en un paseo y área verde notable en la ciudad. Articulado con los tranvías, las lagunas y los parques temáticos, sería un tremendo atractivo integrado de un circuito urbano, cultural y turístico de primer nivel.

6) Soterramiento de cables. Algo muy urgente, resulta ser el soterrar los innumerables y extensiones eléctricas, telefónicas y otras que llenan de cables la visibilidad aérea de la ciudad, ya que al margen del aspecto estético deprimente de los mismos, es agobiante verlos colgados con un nivel de peligro importante para las personas. Además de considerar que una gran parte de se tendido está en desuso, se podría regular por parte de las empresas responsables, obligándolas a que despejen todo cable en desuso y que no sea estrictamente necesario, y el resto ubicarlo bajo tierra, sería un cambio espectacular para la ciudad.

7) Ventana al Mar. Varios son los proyectos que por muchos años se están cumpliendo en parte, si bien muy lentamente y algo distorsionados del proyecto emblemático original, obligados por la realidad. Es el caso del proyecto Ventana al Mar, que impulsado por el gobierno como compensación por los daños que destruyeron toda la ribera de Talcahuano debido al terremoto y tsunami, promete en convertirse en una obra emblemática que cambiará cara de esa importante ciudad-puerto.

Este proyecto, es especial, pues con más de dos décadas y habiendo sido re-diseñado una y otra vez, conserva elementos fundamentales básicos de su primera definición. Llevar la ciudad al mar, prolongando los ejes cívicos como paseo peatonal, crea la ilusión de recuperar el mar para la ciudad, aunque sea desde muchos puntos. Adicional a Ventana al Mar, surge el Proyecto Poza, en el que se postula que no desaparezcan las barreras, sino que



Proyecto Borde costero de Talcahuano, sector la Poza Blanco Encalada

se reemplacen por edificios que nos hacen pensar que estamos en emblemáticas ciudades que han recuperado para la ciudad espacios portuarios e industriales de forma notable. Este nuevo programa, tiene la ventaja sobre el Ventana al Mar, de que las edificaciones debido a la reconstrucción son recuperación de los usos existentes en el sector, sin traer edificios habitacionales ni hoteles como planteaba el proyecto original. Además crea paseos costeros, muelles, plazas, sin llenar todo el sector de la Poza de edificaciones, y permitiendo a través del diseño, llevar la ciudad al mar saliendo a éste con muelles con recorridos interesantes y mobiliario urbano que invita a quedarse.

Es interesante (y paradójico) que el nuevo diseño de la ciudad se vuelque al mar después de lo sucedido el 27/F en la ciudad. Resulta conciliador que luego de que el mar hubiera envuelto la ciudad y derribara todos las panderetas que bordeaban el puerto, de todas maneras se impusiera de forma que nos diéramos permanentemente cuenta de que está ahí y con ello, resucitáramos el viejo sueño de muchos años.

8) Potenciar el Cerro Caracol, con el fin de un desarrollo integral de los espacios verdes relevantes del área. La idea es lograr que sea un lugar en que los habitantes puedan acceder a los senderos, juegos infantiles y áreas públicas a partir de un mobiliario urbano amigable, cercano e incluso aún de personas con capacidades diferentes, que permita lograr una efectiva integración urbana. Adicionado al Cerro, la idea del funicular es todavía un anhelo pendiente de los penquistas, largamente esperado que se proyecta a partir de una renovación global de ese espacio público.



El cordón costero del cerro Caracol, al fondo, centro de varias iniciativas urbanas

9) Aceras y veredas. El proyecto de mejoramiento peatonal de aceras y veredas en el gran Concepción, dado el deterioro evidente las mismas, es aún insuficiente. Luego del terremoto del 27/F, no sólo provocó aceleradamente el deterioro evidente de muchas de estas calzadas peatonales, sino que hizo redistribuir los ingentes fondos que se habían programado con ese objetivo como producto de la emergencia. En los años 2011 y 2012, se ha hecho un gran esfuerzo para recuperar una cantidad importante de superficies de aceras y veredas urbanas, faltando aún una carpeta no menor de ellas. Se está trabajando en un proyecto de accesibilidad universal, que significa la adecuación de todas las intersecciones para el desplazamiento de personas con discapacidades distintas, donde se intervendrán los rebalses peatonales y pavimentos táctiles (baldosas texturadas o franjas alentadoras), que permiten que las personas ciegas puedan transitar tranquilamente en el cuadrante entre Víctor Lamas, Carrera, Prat y Paicaví.

En cuanto al Paseo Peatonal, se consideran la reposición de pavimentos, cambio de luminarias, cambio de escaños y papeleros-basureros, entre otros asuntos pendientes.

10) Las costaneras del Bio Bio Norte y Sur, es también un antiguo anhelo de los habitantes penquistas, con el fin de descongestionar los flujos vehiculares de Concepción, en su tramo de borde norte del río Bio Bio y San Pedro de la Paz, en el sur. En esta última comuna, la construcción de 2,7 kilómetros de un camino en terrenos ganados al río, es una solución importante para la circulación de camiones y tránsito pesado que se dirige al sur hacia Coronel, Lota y provincia de Arauco, con notable disminución de los tiempos de viaje y congestión vehicular.

A mediados de año, se inauguró la primera etapa de la Costanera a Penco que es equivalente a 400 metros

de extensión, seis mil 500 metros cuadrados de paseos peatonales y una inversión de \$ 1.247 millones, esperándose que una segunda etapa tendrá una extensión hasta Playa Negra.

11) El mejoramiento de la Ruta 150 de la Ruta a Tomé y Dichato, desde Lirquén a Quebrada Honda, está en plena fase de construcción con un trabajo de gran movimiento de tierra por las características del Cordón costero del sitio, y que se espera terminar a fines de este año o inicios del próximo. La obra generará una segunda calzada en todo el tramo, conformando dos pistas de 3,5 metros y defensas de hormigón entre otras obras de arte.

12) La Red de Ciclovías de 5 kilómetros de extensión que existe en la comuna de Concepción, busca ampliar esa cobertura con el fin de poder ingresar al centro de la ciudad. Pensado como un medio seguro de transporte, las alternativas que se estudian consideran las “clobandas”, que integra el uso de la bicicleta que avanzan por una calzada vehicular, con demarcación, soleras o tachas de goma y otras opciones como la propuesta del uso compartido, donde circulan vehículos con velocidad restringida y bicicletas en un mismo espacio, ambos con plena noción de la circulación de los otros.

13) El proyecto Bio Bio navegable, ha sido el sueño de la ciudad desde hace varias décadas y en especial, de un grupo de personas que han invertido cientos de horas y esfuerzos de dedicación exclusiva. En este sentido, desde siempre Enrique Mathei ha sido un gran impulsor de la idea través de un proyecto de ganar metros al borde y riberas fluviales en el sector de Hualqui, donde ha recuperado importantes hectáreas de suelo con la enraización de especies vegetales adecuadas.



La navegabilidad del río Bio Bio, un anhelo de largo tiempo

14) La Plataforma Logística, que ubicada en la comuna de Talcahuano, buscaba concentrar la realización de actividades relacionadas con el manejo físico de la carga y el transporte, de servicios de apoyo a la gestión y

productividad industrial de la región y la intercomuna. No obstante su importante aporte de solución logística, no existen para este proyecto aportes significativos ni adelantos por parte de las empresas privadas interesadas de la región.

15) Muchos proyectos aún esperan, entre los que se cuentan la ruta a Pie de Monte, paralela a la ruta 160, proyecto que beneficiaría a los habitantes de San Pedro de la Paz, Coronel, Lota y de la provincia de Arauco en el flujo de transporte desde y hacia Concepción; el Camino del Indio que lograría unir Concepción con Chiguayante, por sobre la extensión del cordón costero del Cerro Caracol, pudiendo llegar incluso hasta Palomares; el Puente Industrial que permitiría bajar los costos de carga y transporte, y que considera el cruce del río Bio Bio en su zona próxima a la desembocadura, descongestionado la Ruta 160 entre San Pedro de la Paz y Concepción, en su cruce hacia la comuna de Hualpén; la Costanera hacia Hualqui, que es una vieja promesa incumplida ya que hoy sólo existe la extensión hasta Lonco, quedando aún un importante tramo por construir, no obstante que, curiosamente, ya está terminado la extensión entre Hualqui y Quilacoya; la extensión del Parque Ecuador, que busca completar el sector hasta la Costanera del río Bio Bio, mejorando el ya obsoleto pero aún en funciones Puente Esmeralda sobre la vía férrea, entre muchas iniciativas que fueron planteadas hace años que aún duermen y esperan su oportunidad.

En general, como es posible observar y sin ser ésta una lista acotada, varios son los proyectos e ideas contempladas sin ejecución aún, habiendo muchos en carpeta y sin fecha de estudio ni financiamiento de siquiera mediano plazo. Siendo imposible definir una explicación global para todos esos incumplimientos, es evidente que al menos surge un gran elemento reconocible y que es el gran centralismo de la capital existente en nuestro país. Esto es posible de observar a partir de las innumerables construcciones e inversiones del altísimo nivel y monto que se ejecutan en Santiago, sobre ideas y proyectos que surgen de improvisado y que en menos tiempo, son implementadas con gran celeridad para verlas terminadas, muchas de ellas, en el mismo año de inicio de su gestación.

Como contrasentido, la situación en Concepción es distinta y mucho falta aún para llevar a buen término lo que todos los habitantes de la ciudad anhelan, como es el ver una urbe que por escala humana, tamaño y cantidad de habitantes, debería ser funcional, simple, moderna, amigable, sustentable y con alta calidad de vida para sus habitantes. No obstante ello, pese a las dificultades y condicionantes de esta anómala situación, lo importante es que no se debe perder la ilusión, debiéndose seguir trabajando con más fuerza y ahínco que nunca para ver la realidad del desarrollo en el Gran Concepción.

2. URBANOTICIA NACIONAL

Nueva Política de Desarrollo Urbano

Con la presencia del Presidente de la República, Sebastián Piñera Echeñique, el pasado 30 de Octubre de 2013 se firmó el decreto supremo sobre la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), que busca orientar el desarrollo de las ciudades chilenas durante los próximos 50 años y cuyo objetivo es dar cuenta de las aspiraciones comunes, de las necesidades y carencias, de las reformas y caminos que, en materia de desarrollo urbano, es preciso recorrer para ser un mejor país.

El Presidente Piñera, expresó en la ocasión que “ya tenemos política urbana y, por tanto, ya no tenemos ninguna excusa para seguir permitiendo que nuestras ciudades, muchas veces no sean pensadas o al menos no sean pensadas con la cabeza y en consecuencia, vayan creciendo en forma inorgánica, y muchas veces transformándose en un adversario, en un enemigo, en lugar de un aliado y un amigo de una mejor calidad de vida y también de una mejor sociedad”.

El decreto establece una acción y orientación sobre cuatro ámbitos centrales: la integración social, la identidad y patrimonio, la sustentabilidad ambiental y el desarrollo económico. Además, fija un eje transversal que se considera condición necesaria para avanzar en los cuatro lineamientos antes mencionados: la institucionalidad y la gobernanza para una mejor toma de decisiones de las autoridades respectivas.

Con la firma de este Decreto, la nueva política urbana se constituye en una política de Estado, transversal, que plantea como objetivo establecer las condiciones para mejorar la calidad de vida de las personas en un contexto de desarrollo sustentable, a través de principios, objetivos y lineamientos estratégicos, que congreguen una gran cantidad de voluntades, para lograr concretarse en leyes, reglamentos y cambios institucionales orientadas a lograr una mejor calidad de vida.

De manera general, la PNDU plantea cinco áreas claves:

1) la integración social, ya que considera que las ciudades deben ser lugares inclusivos y donde se busque el acceso equitativo a los bienes públicos.

2) el desarrollo económico, ya que las ciudades deben ser agentes de este crecimiento, promoviendo fuentes de innovación, emprendimiento y creación de empleo.

3) la sustentabilidad ambiental, ya que las ciudades deben desarrollarse con un uso responsable de los recursos naturales, eficiencia energética y regeneración de recursos y espacios.

4) la identidad y el patrimonio, es decir, que en las urbes se reconozca el valor patrimonial arquitectónico y natural del entorno.

5) Finalmente, como condición necesaria para implementar esta PNDU, se planteó la necesidad de efectuar un reordenamiento institucional, tanto de la administración central como de los gobiernos locales.

“En nuestro país se han dictado tres políticas nacionales de desarrollo urbano. La primera de ellas fue en 1931, luego en 1979 y la tercera en 1985. Esta última fue derogada en noviembre del año 2000 y, desde entonces, Chile no cuenta con una política de desarrollo urbano. Ese fue el vacío que quisimos llenar”, señaló el Presidente Piñera indicando que la iniciativa “orientará el desarrollo de nuestras ciudades durante las décadas que vendrán, trascendiendo a los gobiernos”.

Algunos de los conceptos que sobresalen en la nueva política son la a. participación ciudadana, b. la priorización del transporte público, c. el patrimonio, d. la creación de autoridades metropolitanas y e. la participación ciudadana.

a. Priorizar el Transporte Público

Propiciar sistemas de transporte público con oferta multimodal y tarifas integradas y mecanismos para regular la demanda del transporte privado en áreas congestionadas, son algunos de los planteamientos de la PNDU. Al respecto, el ministro de Transportes, Pedro Pablo Kuczynski, explicó que “la única solución para que la vida de la ciudad sea agradable es tener un transporte público de calidad”. Por su parte, el ministro de Vivienda y Urbanismo, Rodrigo Pérez, lo plantea como un tema de competitividad, calidad de vida y equidad. La PNDU establece la tarifación vial y la racionalización de los estacionamientos. Leonardo Basso, quien participó en la comisión que creó del documento, señala que “la gente que mueve su auto al centro en hora congestionada causa un costo grande en otros y, particularmente, en el transporte público. Contamina, hace mucho ruido y esos costos la sociedad los paga, pero quien toma la decisión, no”.





b. Resguardo de Bienes Patrimoniales

La política considera la necesidad de establecer un sistema de incentivos para las donaciones destinadas a la conservación efectiva de bienes patrimoniales y también incentivos económicos y compensaciones, acorde a la naturaleza del patrimonio a proteger y con los beneficios que pueda brindar a la sociedad. “Hay que entender que el patrimonio tiene una connotación de bien común, por lo tanto, es responsabilidad de todos hacerse cargo y no sólo del propietario”, dice Rodrigo Pérez Mackenna, ministro de Vivienda. Por lo mismo, el secretario de Estado explica que un bien patrimonial “no puede ser una carga para el propietario”, por lo que se podría apoyar económicamente con incentivos tributarios a los dueños y, además, y de forma complementaria, dar la posibilidad de que se puedan poner en valor el inmueble con el desarrollo de emprendimientos culturales, turísticos e, incluso, comerciales, que permitan financiar la mantención de la estructura.



c. Una nueva Autoridad Metropolitana

La PNDU reconoce “una nueva escala metropolitana que se hace cada día más necesaria en aquellas grandes urbes”, señaló el Presidente Sebastián Piñera. Al respecto, el ministro Rodrigo Pérez sostuvo que en aquellas ciudades que posean más de una comuna será necesario formar una autoridad mayor, a cargo de los aspectos intercomunales, como la disposición de basura o la vialidad. Su rol será coordinar y planificar esa metrópoli.



Actualmente existen tres ciudades con esas características: Santiago, Valparaíso-Viña del Mar y Concepción. Pero, en un plazo de 20 años se sumarían otras como Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, La Serena-Coquimbo, Temuco-Padre Las Casas y Puerto Montt.

Según el secretario de Estado, debido a que la creación de esta nueva institucionalidad es “compleja”, señaló que “un paso intermedio sería que esto radique en los gobiernos regionales, con la participación de los alcaldes involucrados y con los consejeros regionales”.

d. Participación Ciudadana y Efectiva

Según Pilar Jiménez, jefa de la división de Desarrollo Urbano del Minvu, lo que la Política Nacional de Desarrollo Urbano plantea “es reconocer la importancia de la participación ciudadana. Hoy día la gente no se queda tranquila recibiendo de la autoridad las cosas, tiene que involucrarse, y lo que la política dice es que tiene que ser de manera formal y organizada, aunque llevarlo a cabo será de largo aliento”. Al respecto, el ministro Rodrigo Pérez recalcó que hoy, “muchas veces se trata de una participación más bien informativa, en un formato muy poco digerible por los ciudadanos”. Debido a ello, la idea es “pasar de una participación ciudadana informativa a una participativa”.



La PNDU explica que es necesario considerarla como el derecho de las personas a involucrarse en la construcción del lugar que habitan o aspiran a habitar. “La institucionalidad debe garantizar dicha dimensión fundamental del desarrollo urbano sustentable”, dice el texto.

2. URBANOTICIA INTERNACIONAL

Un proyecto urbano único en las puertas de Europa

El desarrollo de ciudades inteligentes, es uno de los sectores tecnológico-urbanos que más cambio está dando en los últimos años, dados los numerosos trabajos que en el sector se está realizando, principalmente en Europa, Asia y el norte de América.

Uno de los últimos proyectos al respecto, es el que se tiene previsto crear en la ciudad francesa de Lyon, un ejemplo de smart city que tendrá por nombre “Lyon Confluence”, y que se extiende su construcción entre los años 2003 y 2015, apoyado por una importante empresa japonesa de gran experiencia y que ha estado presente en diversos proyectos a nivel mundial que le han permitido probar, desarrollar y verificar las nuevas tecnologías en materia energética sostenible.

Básicamente, la idea es tomar como base una zona industrial y de transportes, que va a ser rehabilitada para que sea un perfecto escaparate de todas las tecnologías que pueden transformar una urbe en una ciudad inteligente. Por ello, se potenciará el uso de energías renovables y la reducción del consumo energético y de los recursos naturales, todo gracias a las nuevas tecnologías y diseño de infraestructuras y servicios.

Lyon Confluence, será capaz de generar más energía de la que consuman las propias instalaciones y su nueva tecnología será responsable de la gestión y monitorización de la generación de energía fotovoltaica, baterías de recarga rápida para su almacenamiento, sistemas de iluminación LED y las aplicaciones para gestión de energía de los edificios. Con ello, cualquier casa o edificio de nueva construcción, será capaz de generar su propia energía y podrá gestionarla completamente. De forma paralela, también se incorpora un programa para compartir coches eléctricos, que podrán ser recargados a partir de energía fotovoltaica.

El proyecto

En la confluencia de los ríos Ródano y Saona, Francia, la península Confluence forma parte de uno de los proyectos de aglomeración urbana más importante y notable de Europa, ya que el eje de la densidad lionesa, próxima a Suiza, Alemania e Italia y lugar de paso hacia España, ocupa un lugar privilegiado en la encrucijada entre el norte y el sur de Europa.

El reto consiste en transformar, en dos fases, un territorio que durante mucho tiempo se ha dedicado al uso industrial en uno de los nuevos centros neurálgicos de la comunidad urbana lionesa, o Grand Lyon. Se trata de un proyecto de rehabilitación sin precedentes que permitirá



Lyon Confluence, confluencia de los ríos Ródano y Saona

duplicar la superficie del centro lionés y reforzar el estatus de la ciudad como metrópolis mundial.

Este espacio de 150 hectáreas, recupera una antigua zona industrial y la estación de tren Perrache. La mayor parte del proyecto se completó a principios de 2009, las fases restantes se extenderán hasta 2015. Cuando todas las obras hayan terminado, la población vivirá y trabajará en el barrio Confluence; el número de puestos de trabajo pasará de 7.000 a 25.000. El plan incluye viviendas, servicios, zonas para actividades de ocio e instituciones culturales.

La renovación urbana de Lyon Confluence implica desarrollar 41 ha de las 150 ha totales durante un período de 12 años (2003-2015). La zona del proyecto está estructurada por los nuevos espacios públicos, siendo una de sus prioridades la heterogeneidad social. La variedad funcional se refleja en las cifras de la primera fase donde de los 400.000 m² se dedicaron 130.000 m² a vivienda, 120.000 m² a zona hotelera, restauración y el ocio, y 130.000 m² a las empresas del sector servicios.

La península de Lyon articulada mediante sus grandes plazas, avenidas comerciales, infinidad puentes y con una densidad urbana alta se convierte en el corazón del centro de Lyon. La estación de Perrache se encuentra a medio camino entre el Ayuntamiento y el extremo sur de la península, señala la puerta de entrada norte a la zona de Confluencia, enlazando el barrio de forma excelente con el transporte público. El área estaba ocupada principalmente por zonas industriales abandonadas y de servicios, cuyas actividades han sido recientemente trasladadas (el puerto de mercancías, el mercado al por mayor, las prisiones, etc). Aproximadamente 70 ha de tierra están disponibles, una cantidad considerable para un centro histórico. Una vez que la segunda fase de la remodelación esté completa, el número de residentes se habrá incrementado de 7.000 a 17.000. El proyecto combina la alta densidad urbana y la calidad de vida que ofrece un barrio con 5 km de bordes abiertos al paisaje con magníficas vistas.

El proyecto ayudará a consolidar el futuro del área metropolitana en la escena internacional. Fue asignado por la Mancomunidad de Lyon y tiene por objeto crear un nuevo distrito centro de la ciudad para mejorar la reputación de Gran Lyon. Las operaciones tratan de mejorar la trama urbana, de rehabilitar los polígonos industriales desocupados, de mejorar la logística del transporte público, de mejorar la riberas del río y el paisaje, así como de desarrollar una oferta innovadora y atractiva de las actividades de ocio urbano.

Al enclavarse en la intersección de los grandes ejes de intercambio europeos, Lyon se encuentra en el centro de redes ferroviarias, aéreas, fluviales y de autopistas muy densas. En menos de dos horas, el tren de alta velocidad francés (TGV) conecta Lyon con París, y en tres horas y cuarenta minutos con Bruselas. La red de autopistas comunica centros de actividad de gran importancia. Fráncfort, Barcelona, Ginebra y Bruselas se encuentran conectadas mediante una red continua de autopistas de calidad. El aeropuerto Lyon-Saint Exupéry ofrece vuelos a más de un centenar de ciudades, de las cuales más del 70% se encuentran en otros países. En el ámbito fluvial, el puerto Édouard Herriot es un auténtico lugar de tránsito y de distribución de mercancías en el que actualmente se asientan 70 empresas.

Lyon Confluence, uno de los mayores proyectos de centro urbano de Europa, se erige en este comienzo de siglo como el más ambicioso de todos ellos. El territorio dedicado al proyecto, que se sitúa al sur de la península lionesa y cuenta con una superficie de 150 hectáreas, forma parte de las grandes rehabilitaciones de zonas industriales en desuso de escala internacional realizadas en ciudades fluviales. Un

proyecto colosal que puede compararse con la rehabilitación de los muelles de Londres o Hamburgo.

El proyecto, que surge de la voluntad del Consejo de la Región Ródano-Alpes y la ADEME (Agencia de Medioambiente y Control de la Energía de Francia) de incluirlo en un «programa de inversiones de futuro» que tenga como objetivo construir edificios e islotes con energía positiva, no consiste en partir desde cero, sino en partir de lo existente para darle nueva vida. La zona, que además de un centro de negocios es un barrio residencial, constituye un espacio único dotado de viviendas, comercios, oficinas, museos, centros de ocio, una universidad... Gracias a su situación geográfica privilegiada, conectada con Europa y el resto del mundo, Lyon atrae a responsables de toma de decisiones, promotores e inversores de todo el mundo, deseosos de visitar el lugar.

Gracias a la obtención en 2004 del galardón del programa europeo Concerto (que se enmarca en el Protocolo de Kioto y está destinado a agilizar la puesta en práctica de una construcción ecológica que aúne una gran calidad medioambiental y recursos con energías renovables), el proyecto obtuvo de la Comisión Europea más de cuatro millones de euros en subvenciones a través de este programa. Así, se estableció una colaboración entre la NEDO (la agencia japonesa equivalente a la ADEME) y el Grand Lyon con el fin de mejorar el rendimiento energético de Lyon Confluence, en particular en la Plaza náutica (proyecto Hikari para el islote P). Lyon Confluence, que ha sido designado como barrio ecológico por el Ministerio de Ecología y Desarrollo Sostenible de Francia, es ahora el primer barrio del país que cuenta con la etiqueta de la organización ecologista internacional World Wildlife Fund.



Zona mixta de departamentos y oficinas al norte del Parque Náutico (128.000 mts2 edificación)



Cubo de Confluence © J. Boucherat (SPLA Lyon Confluence)

Esta obra descomunal es el prototipo perfecto de las obras de nueva generación. Tras la primera fase del proyecto Lyon Confluence (2003-2015), tendrá lugar la segunda fase de acondicionamiento entre los años 2010 y 2025, que se desarrollará siguiendo las directrices de los arquitectos suizos Jacques Herzog y Pierre de Meuron, en colaboración con el paisajista francés Michel Desvignes. Herzog y de Meuron son dos de los mejores arquitectos del mundo, que han mantenido desde sus inicios una estrecha relación con el arte contemporáneo. Fueron los creadores del Estadio Nacional de Pekín, realizado para los Juegos Olímpicos de 2008, mientras que en Londres transformaron una central eléctrica en desuso en un museo de arte moderno muy conocido: Tate Modern.

Además, en el proceso de transformación de la península lionesa participan expertos internacionales de los

ámbitos de la arquitectura y el urbanismo. Cabe destacar a los neerlandeses de MVRDV, los austriacos de Coop Himmelbau, los francobritánicos Jakob y MacFarlane, el italiano Massimiliano Fuksas, el japonés Kengo Kuma y los franceses Christian de Portzamparc, Odile Decq, Manuelle Gautrand y Jean-Michel Wilmotte.

La diversidad arquitectónica del lugar es fruto de la creatividad de los diseñadores seleccionados, que gozan de reconocimiento mundial. Algunas de las construcciones llaman especialmente la atención, como Cube Orange (Cubo naranja), obra de los arquitectos Dominique Jakob y Brendan MacFarlane, o la impresionante sede de la región Ródano-Alpes, diseñada por Christian de Portzamparc. No muy lejos de allí, en el antiguo pabellón de aduanas, coexisten galerías de arte y un restaurante francojaponés, cuya arquitectura interior es única.

«Este encuentro entre los ciudadanos, la energía y las ideas característico de Lyon Confluence encarna una promesa de armonía y calidad de vida para todos, además de simbolizar la renovación de la aglomeración lionesa, una metrópolis europea en constante transformación», indica Gérard Colomb, alcalde-senador de Lyon y presidente del Grand Lyon.



Lyon Confluence. Parque Saona, área de los jardines antiguos

Fe de Erratas: En la edición nº 26 de noviembre de 2012, el artículo *Efectos del urbanismo privado en humedales de la cuenca baja del río Luján. Buenos Aires.* (Pág. 18-28), se publicó erróneamente bajo los nombres de los profesores Patricia Pintos y Patricio Narodowski, correspondiendo su autoría al Dr. Diego Ríos, de la UBA.