

Concreción de antiguo plan se estima hasta en 90% y especialistas definen objetivos pendientes

Ribera Norte del Biobío: desafíos que apuntan a más transporte y desarrollo inmobiliario

Falta de coordinación de las autoridades ha impedido completar una estrategia que tuvo sus orígenes en 1994, según arquitectos y urbanistas. Avances, sin embargo, se destacan.

Por Nicolás Arrau Álvarez / nicolas.avares@elorsur.cl

Fue en 1994 cuando la administración del expresidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle inició el proyecto de recuperación urbana de la ribera norte del río Biobío. En ese momento, se propuso proyectar la ciudad hacia estas aguas, una tarea que, sin duda, significó grandes desafíos que aún no son resueltos del todo, aunque sí se ha avanzado.

Arquitectos y urbanistas de la zona lo reconocen, al mismo tiempo que plantean urgencias. El académico UBB Sergio Baeriswyl, por ejemplo, recuerda que el plan Ribera Norte fue un proyecto urbano de importancia y de escala nacional, y que cuando se mira hoy este lugar "es imposible imaginar lo que fue en el pasado". Alrededor de 1.800 familias recibieron nuevas viviendas, se construyeron los parques Costanera y Bicentenario, la avenida Costanera, el puente Llacolén y el Teatro Biobío. Se recuperó la antigua estación de ferrocarriles transformada en el edificio del Gobierno Regional, se construyó la avenida Padre Hurtado, entre otras obras de urbanización, de talla, pero lamenta que el plan se ha ido desdibujando en el tiempo dada la ausencia de propuestas para resolver los conflictos de conectividad por la línea férrea, problemas en el sector Aurora de Chile o en el puente Bicentenario, que lleva 15 años de construcción, "conflictos que se han acentuado desde el año 2000 cuando las autoridades disolvieron la unidad de coordinación y gestión del plan".

CARENCIAS QUE NECESITAN RESOLVERSE

El profesional agrega que el mayor problema es la desorganización y la falta de liderazgo en el proyecto. "Actualmente, no existe una gobernanza, una autoridad o un equipo encargado de planificar integralmente la zona y hacer gestión para avanzar en los proyectos que faltan. Tanto el MOF, Minvu, Seremi, EFE, Gobierno Regional y el municipio penquista actúan aisladamente y esto se traduce en descoordinaciones, problemas y retrasos de las obras, o en el abandono de los parques y espacios públicos", señala, acentuando su punto en el conflicto que genera la línea férrea, obstruyendo que de no solucionarse impedirá romper la condición de "aislamiento" que sufre el sector.

El plan inicial consideraba un soterramiento de la línea férrea, aunque hoy de eso no se habla. Menos de otras alternativas como un puente-parque para unir la plaza Bicentenario con el parque del mismo nombre, según dice.

El presidente de la Delegación Zonal Concepción del Colegio de Arquitectos, Orleans Romero, destaca que a lo largo de los años se han podido activar polos a través de infraestructura y diversas actividades asociadas al teatro y el parque. Esos, pone como desafío concretar iniciativas desde el punto de vista habitacional, de equipamiento e infraestructura pública, siendo la falta de conexión con la ciudad uno de los más relevantes.

"Se ha conversado mucho sobre la posibilidad de soterramiento de la línea férrea (...). Para poder acceder ahí todavía sigue siendo un tanto privativo y es difícil acceder a pie". El experto cree que una posibilidad podría ser potenciar el servicio de locomoción colectiva, que hoy es escasa en el sector, para promover mayores visitas a la ribera, "quitá con una conexión con tranvía", o bien construir un paso peatonal o integrar los sectores habitacionales dentro del proyecto general.

Según Romero, la comunidad de Pedro del Río sigue desconectada del área a causa de la misma infraestructura pública vial.

En la UDD, el académico de Arquitectura Edison Salinas aventura que el proyecto que se ideó en la década de 1990 tiene a la fecha hasta un 90% de avance, siendo el déficit más importante el escaso desarrollo inmobiliario en el sector del río Biobío. Hasta el momento, advierte, en su mayoría ha habido intervención estatal en la implementación de viviendas sociales -además del Teatro Biobío-, "pero están pendiente nuevos proyectos que siguen siendo estatales y no hemos visto un desarrollo inmobiliario como sí se ha observado en el ensanche que tuvo el centro a partir de Prat hasta Padre Hurtado".

De acuerdo a Salinas, hay tres elementos que impiden avanzar en la recuperación concreta de la ribera norte del Biobío. Además de la falta de crecimiento inmobiliario -se requiere ir más allá de la vivienda social, según dice el experto- falta consolidar una conectividad peatonal desde la zona central a la ribera y poner atención a ciertas trabas como la línea férrea, "que deja pocos pasos", el Mall Mirador, "que se transforma en un obstáculo visual y para el tránsito", o la Costanera, "que es una barrera para llegar y vivir el río".

Con el tercer punto, apunta a revisar el proyecto en virtud de su sustentabilidad y mirada ecológica dado que las intervenciones recientes destacan este nuevo rol. "Quizá, hace falta re pensar el borde artificial y transformar estos espacios en áreas mucho más naturales que permitan la continuidad de una vegetación propia del río".



La recuperación de la ribera norte del Biobío trasciende el tiempo. Comenzó en 1994 y con los años diversos proyectos fueron consolidándose.

Parte de los proyectos que han ayudado y ayudarán a recuperar la ribera norte del río Biobío

1. Mall Mirador Biobío

Este centro comercial fue inaugurado en 2012 bajo una inversión de US\$ 85 millones. En sus inicios consideró 60 tiendas especializadas en una superficie de 40 mil metros cuadrados.

2. Memorial del 27F

Fue inaugurado en 2013, en memoria de los 551 víctimas que dejó el terremoto y tsunami del 27 de febrero de 2010. Son ocho torres hexagonales de 23 metros de altura.

3. Memorial Detenidos Desaparecidos

Impulsado en 2014 por la Agrupación de Familiares de Detenidos Desaparecidos de Concepción, registró 170 detenidos desaparecidos del Biobío, 99 ejecutados políticos y 28 detenidos desaparecidos con restos encontrados.

4. Parque Bicentenario

Con tres hectáreas, el Parque Bicentenario fue abierto al público en 2012. Desde 2015 se transformó en un punto de encuentro para el arte y la música a través de la realización del festival REC.

5. Parque Costanera

Parte del Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte. La primera etapa, finalizada el año 2002, cuenta con una superficie de 4,6 hectáreas. La segunda considera tres zonas: Memorial 27F, Teatro Biobío y Zona Mixta.

6. Puente Llacolén y avenida Costanera

El Puente Llacolén, inaugurado en 2000, es una infraestructura clave dentro del plan de recuperación de la ribera norte del río Biobío y está directamente vinculado a la avenida Costanera. Su construcción permitió habilitar la primera etapa de esta vía.

7. Teatro Biobío

Inició en 2011, pero tiene sus orígenes en 1994 como parte del plan de recuperación de la ribera norte del río Biobío. Fue financiado por el Estado y se trata de una infraestructura pública inédita para la Región, que fue abierta en 2018.

8. Puente Esmeralda

Repone el paso sobre nivel Esmeralda, entre calles Serrano y Errázuriz, y su vialidad. Se construyeron dos nuevas estructuras de 21,5 metros de ancho; la primera salva la línea férrea (Arrau, Méndez-Padre Hurtado) con 54 metros de largo; la segunda cruza avenida Pedro de Vaktivia con 20 metros. Al 15 de julio, registra un 75% de avance, según la seremi de Vivienda Claudia Toledo.

9. Planes Habitacionales del Minvu

El Minvu impulsa tres iniciativas habitacionales por un monto total de \$140 mil millones: el Programa de Regeneración de Conjuntos Habitacionales Pedro del Río Zañartu, el Plan Urbano Habitacional Aurora de Chile y el Plan Urbano Habitacional Pedro de Valdivia.

10. Cuartel PDI

Bienes Nacionales trabaja en un proceso de donación de dos inmuebles desde la propiedad del Serviu al Fisco, los que están ubicados al costado del Mall Mirador Biobío. El seremi Sebastián Arizosa cuenta que el proceso se completará en los próximos meses para, posteriormente, destinarlos a la PDI. Tiene una inversión de \$72 mil millones.

31

años han pasado desde que se comenzó a hablar del plan de recuperación urbana de la ribera norte del río Biobío.

25

años transcurren ya desde que la coordinación del plan levantado por Eduardo Frei fue disuelta, según Sergio Baeriswyl.