



El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte; veinte años de aciertos y desaciertos de una política de proyectos urbanos en Chile

The Ribera Norte Urban Recovery Program; Twenty years of successes and failures of a policy of urban projects in Chile

Edison Salinas Varela*

Sergio Baeriswyl Rada*

Recibido: 12 de abril de 2017

Aceptado: 29 de junio de 2017

Resumen

El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte desarrollado en la ciudad de Concepción, es uno de los grandes proyectos de renovación urbana impulsados por el Gobierno de Chile en los años noventa y en desarrollo hasta nuestros días. Su importancia está dada por el amplio territorio de intervención y la complejidad de un sector de alta marginalidad a solo cuadras del centro histórico. A veinte años de iniciado el programa, este artículo entrega una síntesis del desarrollo y evalúa los resultados alcanzados en mérito de sus propios objetivos. La metodología consistió en un análisis temporal que revisó los objetivos propuestos, modelo de gestión y logros conseguidos en las tres dimensiones del programa: social, urbanística e inmobiliaria. Como resultado se validan aquellas herramientas de las políticas públicas que han sido eficaces para dar solución a problemáticas urbanas complejas, que siguen siendo generadoras de conflictos en la mayoría de las ciudades latinoamericanas.

Palabras clave: gestión urbana, macroproyecto urbano, regeneración urbana, renovación urbana, Ribera Norte Concepción.

Abstract

The Ribera Norte (North Riverbank) Urban Recovery Program in the city of Concepción is one of the major urban renewal projects promoted by the Chilean government in the 1990s and is still underway to date. Its importance lies in its large intervention area and the complexity of a highly marginal sector just blocks from the city center. Twenty years after the program's inception, this article gives a synthesis of the development and evaluates the results achieved in relation to the program's objectives. The methodology consists of a chronological analysis that reviews the proposed objectives, management model and achievements of the program's three dimensions: social, urban and real estate. As a result, those public policy tools that have been effective in solving complex urban problems that continue to generate conflicts in most Latin American cities are validated.

Keywords: macro-scale urban project, Ribera Norte (north riverbank) Concepción, urban management, urban renewal.

* Universidad del Bío Bío, Concepción, Chile. Contacto: edisonsalinas@gmail.com

Cómo citar: Salinas, E. y Baeriswyl, S. (2017). El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte; veinte años de aciertos y desaciertos de una política de proyectos urbanos en Chile. *Revista de Urbanismo*, 36, 114-130.

<http://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2017.45676>

Introducción

La recuperación de la democracia en Chile en los años noventa fue acompañada de una renovada visión del Estado frente al desarrollo. Si bien el nuevo gobierno no cambió el sistema económico, manteniendo la política de desarrollo urbano basado en el protagonismo del mercado, sí asumió un nuevo rol más activo, participando de intervenciones urbanas de gran escala en las cuales busca multiplicar los efectos del rol subsidiario con un control más integrador de la gestión pública. En esos años, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), apoyado por el Programa de Gestión Urbana de las Naciones Unidas, comienzan a desarrollar importantes estudios y propuestas urbanas entre cuyos objetivos se encontraban: mejorar la calidad de vida; revalorizar los espacios públicos; uso y gestión eficiente de los recursos de las ciudades; especialmente del suelo; atender las demandas sociales sin dejar de lado la participación privada; entre otros (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2012).

Al mismo tiempo, en el ámbito internacional comienzan a ser reconocidas algunas positivas intervenciones urbanas de gran escala. El caso de Barcelona y su programa de regeneración urbana iniciado en el año 1986 (Benach y Tello, 2004) o el proyecto de renovación de Puerto Madero en Buenos Aires, iniciado en 1989 (Cuenya y Corral, 2011), dan cuenta de novedosas transformaciones en metrópolis, en sectores complejos que por décadas ensayaron alternativas desde la planificación hasta dar con un modelo exitoso. Estos proyectos internacionales contaban con varias innovaciones: gestión público-privada, a través de entidades directoras que lograban *despolitizar* la gestión urbana; ampliación del rol de los gobiernos locales, como coordinadores de gestiones antes sectorizadas y dependientes del gobierno central; incorporación del capital privado en el desarrollo urbano, disminuyendo la inversión pública y ampliando los resultados en el total de la pieza urbana.

Es en ese contexto de buenas experiencias internacionales cuando el Estado de Chile genera un nuevo enfoque de desarrollo urbano, dando impulso a un programa a nivel nacional por parte del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, que junto con crear la Dirección de Proyectos Urbanos, identificó en diferentes ciudades

del país proyectos susceptibles de ser abordados mediante una gestión pública coordinada. En la mayor parte de los casos se trató de predios de dominio fiscal, algunos con gran centralidad urbana, otros con gran importancia para la provisión de viviendas sociales.

El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte (PRURN) fue una de las intervenciones más notorias a nivel nacional de esta nueva política, ayudado por su extensión y gran centralidad urbana. El proyecto formulado para la ciudad de Concepción se concentraba en la ribera urbana del río Bío Bío, su área de intervención representaba una pieza estratégica en la posibilidad de recuperar la ribera para la ciudad, pero ello implicaba hacerse cargo de una prolongada y extensa área de asentamiento irregular, con viviendas informales e instalaciones ferroviarias e industriales obsoletas o en desuso, que consolidaban un cordón hermético de marginalidad urbana.

Para llevarlo a cabo se crearon dispositivos de gestión tanto para la acción pública intersectorial, como para la gestión social y para la atracción de inversiones privadas, todo ello respaldado por una línea de financiamiento abierta enfocada a resolver el importante problema habitacional del sector, así como los déficits en infraestructura y equipamiento urbano. En este sentido el programa presenta varias novedades en el ámbito de la planificación y la gestión urbana, entre las que destacan: una macroárea de intervención, de gran extensión y alta complejidad de situaciones y grupo sociales; la implementación de un plan estratégico de gestión como herramienta clave para articular los diversos intereses y actores; y una participación ciudadana efectiva y gravitante en la confección del plan.

Por todas sus características, Ribera Norte ha suscitado interés desde sus primeros años, publicándose investigaciones con su historia y desarrollo abordados desde distintos enfoques: la descripción del proyecto y su contexto (Flores, 2014; Gramsch, 1998), su análisis como una forma novedosa de gestión urbana (Moris, 2009), desde la perspectiva de los proyectos arquitectónicos y/o de diseño urbano involucrados (Lira, 2000; Radic, Castillo y Serpell, 2007), desde un enfoque ambiental (Muñoz y Urrutia, 2000), como una de los impactos de la globalización en la transformación del Concepción metropolitano (Pérez y Salinas, 2007), o bien, desde sus características sociales y de participación (Rojas y

Villagrán, 2008; Zunino, 2005), llegando finalmente hasta su historia reciente con Aurora de Chile (Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, CEDEUS, 2015; Matus, Barraza, Vergara y Ganter, 2016).

Pasados veinte años desde su puesta en marcha, surgen interrogantes: ¿Cuántos de los objetivos planteados inicialmente por el programa han sido alcanzados y cuáles no? ¿Cuáles han sido los factores que permitieron o impidieron lograr los objetivos propuestos? El presente artículo entrega una síntesis de la génesis del PRURN, sus características y objetivos iniciales y evalúa los resultados alcanzados luego de veinte años de desarrollo en mérito de sus propios objetivos como programa.

Para ello, la metodología empleada consistió en revisar información documental del programa, registros de inversiones ministeriales anualizadas y antecedentes fotográficos y planimétricos, además de entrevistas a actores clave que participaron en su fase inicial. Con esto se generó una base planimétrica con información de la propuesta original y con lo materializado a la fecha, lo que permite comparar las metas propuestas por el programa en su inicio con los logros obtenidos en el transcurso del tiempo, diferenciando para ello las tres dimensiones de actuación del programa: social, urbanística e inmobiliaria. Luego del análisis de cada dimensión será posible profundizar en el conjunto de factores que explican las claves y debilidades del modelo de intervención propuesto.

Ciudad y río

Originalmente la ciudad de Concepción fue fundada en el valle de Penco el año 1555. Tras ser varias veces destruida por ataques de nativos y sucesivos terremotos y maremotos, las autoridades de la época determinan finalmente su refundación en el Valle de la Mocha, 11 kilómetros al sur de la primera fundación y a una distancia prudente del río Bío Bío, buscando evitar nuevas amenazas.

Desde esa época el río Biobío se transformó en un espacio cargado de significados al ser la última frontera de la conquista española, marcando un límite con los impenetrables territorios del pueblo mapuche al sur del río.

Con el tiempo, se posicionó con fuerza la idea de extender la ciudad hasta los márgenes ribereños del Bío Bío. Esta idea se transforma en un propósito perseguido con insistencia en toda la planificación urbana a partir de mediados del siglo XIX. En efecto, esta iniciativa es visible en el plan urbano de Pascual Binimelis del año 1856, pero con la llegada del ferrocarril en 1884, su trazado crea un cinturón de hierro entorno a la ciudad, impidiendo cualquier opción de apertura de esta hacia el río. La construcción de la estación de ferrocarriles y de las maestranzas acrecentará este límite, tras el cual se irá conformando otra ciudad, hecha de rellenos sobre el río —en gran parte escombros de los terremotos— y viviendas autoconstruidas.

Décadas más tarde Emilio Duhart a través del Plan Regulador de Concepción de 1960 (Goycoolea y Lagos, 2004), plantea la recuperación de la ribera, que a estas alturas se encontraba con una masiva población viviendo en campamentos. Esta propuesta fue inviable en términos económicos debido a los altos costos que tenía en aquella época (Gaete, 2003) el saneamiento y la reutilización de las tierras.

Luego del plan de Duhart, múltiples anuncios, proyectos, iniciativas y una amplia cobertura en la prensa mantuvieron presente el anhelo entre los habitantes locales, pero no fue suficiente para detonar un proceso de cambio, manteniéndose y acrecentándose por décadas este espacio de precariedad y abandono de su ribera.

La creación del Programa Ribera Norte

A inicios de los noventa se disponen recursos para realizar un primer estudio que deberá determinar la factibilidad técnico-económica de recuperación de la ribera norte del río Bío Bío, e identificar las principales condicionantes para este objetivo. Se trata de un estudio de escala metropolitana, que abarcaba en esos años tres comunas: Talcahuano, Concepción y Hualqui¹. Con una extensión de 35 kilómetros de longitud, ésta fue dividida en seis unidades operacionales, que pasaron a denominarse Áreas-Programa.

¹ En el año 1998 se crea la comuna de Chiguayante y en el año 2004 la de Hualpén, quedando finalmente el área de intervención del proyecto Ribera Norte en cuatro comunas: Hualpén, Concepción, Chiguayante y Hualqui (en orden de poniente a oriente).

El mismo estudio —que consideraba aspectos tales como el comportamiento hidráulico del río, zonificación de sectores, accesibilidad, geomorfología del borde ribereño, o el costo de eventuales defensas y rellenos— aconsejó priorizar el Área Programa 3, comprendida entre el Puente Juan Pablo II y la calle Sanders, dentro de la comuna de Concepción (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2011). El estudio de prefactibilidad se concluyó en el año 1994 y permitió tener una primera aproximación de lo que implicaba hacer esta obra. De paso, proporcionó los antecedentes que luego sirvieron para diseñar la estrategia específica de recuperación urbana.

De esta manera en enero del año 1995 se dio inicio oficial Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte (PRURN), el que en aquel entonces, es visto no sólo como una intervención de recuperación urbanística de la ciudad, sino como una oportunidad para resolver los problemas de extrema pobreza en que vivían las familias del sector.

Ese mismo año el Ministerio de Obras Públicas da a conocer un informe técnico que advierte del mal estado del antiguo puente sobre el río Bío Bío, conocido como Puente Viejo, el cual cumplía funciones de conectividad irremplazables para la conectividad de la zona sur del Área Metropolitana de Concepción. Este informe motiva la declaración de proyecto con Prioridad Presidencial para la construcción de un nuevo puente. El lugar definido para esta obra cruza precisamente el sector de intervención propuesto por el PRURN, denominado Área-Programa 3, y que abarca el tramo comprendido entre el Cerro Chepe y el citado Puente Viejo. Todo lo anterior sumado a la inmediatez de este sector a la ciudad, validó la prioridad de intervención del área.

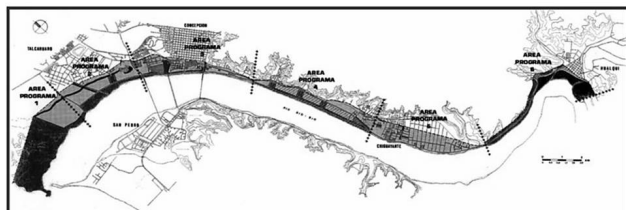


Figura 1: Área de proyecto en estudio Análisis de factibilidad técnico-económica Ribera Norte Biobío.

Fuente: Ribera Norte Concepción de cara al río Bío Bío (MINVU, 2011).

El punto de partida del programa fue la realización de un Plan Estratégico de Gestión para organizar el diseño del plan, el que incluyó un plan de gestión, un plan urbano, un plan financiero y un plan social. Esta primera fase de desarrollo contó con el apoyo técnico de un equipo profesional argentino compuesto por Alfredo Garay, Jorge Moscato y Gabriel Vidart, quienes trabajaron en la recuperación de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires, que era vista como un ejemplo exitoso de recuperación urbana a nivel latinoamericano. El aporte del equipo extranjero fue clave, ya que permitió contar con experiencia para abordar integralmente un proyecto de renovación urbana a gran escala.

El área de intervención

La primera etapa del programa se desarrolló en el Área-Programa 3, específicamente en el denominado sector 1, entre el cerro Chepe y el Puente Viejo, que corresponde a la ribera del río más cercana al núcleo central de la ciudad.



Figura 2: Polígono de Sector 1 dentro del polígono Área de Programa 3. Fuente: Elaboración propia sobre imagen satelital.

De acuerdo con Gramsch (1998), las principales características urbanas de este sector se resumen en:

- Un emplazamiento de gran centralidad urbana (solo 600 metros distante del núcleo central de la ciudad).
- Una gran extensión de superficie, esto es, 123 ha hectáreas que equivale a 45% del caso antiguo de la ciudad.
- Un sector de gran marginalidad urbana y social, con asentamientos precarios de larga data (al menos sesenta años)

- d. Un gran aislamiento funcional respecto del centro de Concepción, producido por la presencia de la vía férrea y las instalaciones adyacentes, que impiden su conexión espacial con el resto de la ciudad.
- e. Una gran heterogeneidad y precariedad en el uso de suelo y en la morfología construida, con presencia de terminales de transporte, pequeñas maestranzas, molinos, industrias, talleres, bodegas, comercio y vivienda en gran diversidad.
- f. Un área de gran centralidad interurbana potencial. En el sector confluyen las principales conexiones vehiculares de la intercomuna, no obstante carente de toda infraestructura vial.

Los objetivos del PRURN

El principal objetivo del programa se expresó como la recuperación e integración del borde del río para la ciudad de Concepción, tanto en sus funciones culturales, como económicas y sociales. Los objetivos específicos se organizaron en tres ámbitos de acción: el social, el urbanístico y el inmobiliario.

El objetivo social

Se enfocó en mejorar las condiciones de vida de los ocupantes del sector, y para ello se contempló el otorgamiento de viviendas definitivas, pero en el mismo sector del área de intervención, lo que se asume como radicación. Es preciso recordar que las políticas públicas de vivienda de la época practicaban la relocalización residencial, que consideraba habitualmente el desplazamiento de los ocupantes a conjuntos habitacionales en la periferia de la ciudad. Las condiciones exigidas para ingresar al programa fueron: habitar el sector en terrenos fiscales antes del año 1991, haber constituido familia antes de esa fecha, y haber estado en los registros de ficha social. Según los catastros realizados y lo considerado en el PRURN, los beneficiarios serían 1.400 familias del sector.

Para llevar a cabo este objetivo se contempló la construcción de dos grandes conjuntos habitacionales, uno de ellos frente al río con una superficie de 12 hectáreas y un segundo conjunto en calle Pascual Binimelis de 1,58 hectáreas. Estos, a su vez, fueron divididos en tres etapas según lo siguiente:

- 1° etapa: 740 viviendas en el sector borde del río Bío Bío.
- 2° etapa: 236 viviendas en el sector de Pascual Binimelis, exsubestación de Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).
- 3° etapa: 424 viviendas en el sector Costanera interior, a un costado de la primera etapa.

El objetivo urbanístico

Este objetivo puso su foco en la construcción de infraestructura urbana, con la finalidad de integrar el sector a la ciudad. La construcción de una costanera junto al río, una amplia red de calles secundarias, espacios públicos y parques urbanos integrados proporcionaban una nueva imagen urbana al lugar. Esto fue apoyado por nuevos edificios públicos destinados a reparticiones públicas regionales, promoviendo un nuevo centro cívico para la ciudad, para lo cual se reservaron cuatro lotes con una superficie total de 18.200 m² y el antiguo edificio de la estación de ferrocarriles, el que pasaría ser la sede del Gobierno Regional.

Por otro lado, para alcanzar los objetivos de urbanización se consideraron 18,5 km de nuevas vías, entre las que se encuentra la Av. Costanera, Av. Nueva Prat (Padre Hurtado), Costanera Interior, Pascual Binimelis, entre otras. Además se contempló la recuperación de 13,8 hectáreas destinadas a áreas verdes, parques y espacios públicos en general.

El objetivo inmobiliario

Consistió en la recuperación de terrenos para aumentar la oferta de suelo urbano en la ciudad y permitir la inversión de privados. En este objetivo se jugaba el éxito de la operación financiera, ya que permitía allegar recursos para financiar los objetivos sociales y urbanos del proyecto.

Los terrenos destinados para la venta y el desarrollo inmobiliario privado surgieron de los terrenos recuperados y alcanzaron aproximadamente 25 hectáreas. En estos terrenos se esperaba la construcción de 600 mil metros cuadrados. Este objetivo sería posible sumando los terrenos inscritos a nombre del fisco, a los cuales se agregan los terrenos adquiridos a

Ferrocarriles del Estado, con lo cual se dispuso del control directo de gran parte del suelo objeto de la operación de recuperación.

El modelo de administración

La coordinación entre las diversas instancias involucradas en el proyecto, se presentó como uno de los aspectos clave para el éxito del programa, en particular tratándose de una administración sin experiencias recientes en la elaboración de programas de intervención urbana. Esta razón motiva la creación de un Directorio (Comité Directivo), integrado por los Ministerios de Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas y Bienes Nacionales, además del alcalde de Concepción y el intendente regional. El coordinador general del Programa Ribera Norte actuaría también como secretario ejecutivo. El Directorio sesionó en forma periódica para asegurar la orientación del PRURN y la provisión de fondos, que permitirían impulsar lo que en ese entonces pasó a denominarse “megaproyecto”. En tanto, la gestión directa del programa recayó en el equipo del PRURN, que dependía de la Dirección de Proyectos Urbanos (DPU) del MINVU, que contaba con convenios de apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y del Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (HABITAT).

A raíz de la complejidad del modelo de gestión, se discutió la posibilidad de implementar una Sociedad de Gestión Urbana como un ente mixto, que administraría el proyecto de forma público-privada, lo cual entregaría al PRURN mayor autonomía y eficiencia en la gestión. Esta idea podía replicar la exitosa experiencia de otras intervenciones urbanas como la Corporación Antiguo Puerto Madero o la experiencia de Barcelona a través del Comité Organizador de las Olimpiadas de Barcelona (COOB) en la segunda mitad de la década de los ochentas (Solé Tura, 1994). Una entidad corporativa permitiría implementar un modelo de administración más eficiente del patrimonio del proyecto y el logro de los objetivos del plan. Como resultado de esta discusión, se analizaron variadas opciones de entidad gestora, pero finalmente ninguna de ellas prosperó. La indecisión de los actores públicos, la falta de marco legal claro y, sin duda, el riesgo político que supone innovar en la administración pública, se apoderaron de las autoridades quienes

desecharon cualquier opción que no fuera la institucionalidad pública vigente en la época. En consecuencia, fue el sector público el que continuó con el mandato del proyecto.

Las iniciativas estratégicas del Programa

Para el éxito del PRURN se identificaron ciertas acciones estratégicas, es decir, aquellas que podían detonar el proceso de transformación del área: la primera y que resulta evidente tras el largo proceso de asentamiento irregular en el sector, fue la construcción de nuevas viviendas sociales; y la otra, el desplazamiento del trazado ferroviario para otorgar continuidad al tejido urbano de la ciudad. Ambas acciones partirían al mismo tiempo, pues ambas iniciativas permiten liberar terrenos para su venta y la construcción de obras de infraestructura planificadas. Por su lado, el Ministerio de Obras Públicas inicia en los primeros años la construcción del nuevo Puente y presiona al PRURN a concretar con rapidez las obras de despeje de terreno para el nuevo viaducto, hasta entonces ocupados por asentamientos precarios.

La gestión de suelo se transforma en un aspecto central del plan, ya que todos los paños de terreno se encuentran en manos de diferentes propietarios: Bienes Nacionales, Ferrocarriles, Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU) y otros de particulares. En el año 1996 se transfirieron al SERVIU los terrenos de Bienes Nacionales, mientras que la gestión con Ferrocarriles resultó ser más dificultosa —tarda alrededor de dos años—, lo cual finalmente se realizó por medio de una expropiación de mutuo acuerdo que transfiere al SERVIU 34 hectáreas de la empresa, que incluyó terrenos y también inmuebles, como por ejemplo la antigua estación de ferrocarriles, hoy convertida en sede del Gobierno Regional. Desde ese punto en adelante la coordinación con la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) fue trascendental, por las numerosas obras ferroviarias asociadas a la redestinación de estos terrenos, tales como el traslado de la línea férrea, la reubicación de la subestación eléctrica o la localización de la nueva estación de ferrocarriles. En cuanto a las negociaciones con particulares, en agosto del año 1998 se expropiaron 8.000 m² a privados, cuyos terrenos eran

imprescindibles para concretar las obras viales y de urbanización del proyecto.

El modelo de financiamiento

Uno de los grandes desafíos y logros en la gestión del PRURN fue concebir un modelo de financiamiento. Para ello se elaboró un Plan de Gestión Financiera tomando el concepto de *cash flow 0*, es decir, que todos los ingresos y egresos de los proyectos públicos no generan excedentes, pero permitieran al programa autofinanciarse. El modelo apostó a detonar un flujo financiero través de la venta a privados de terrenos fiscales recuperados y urbanizados, que permitiría generar nuevos recursos para el fisco y para el financiamiento de las obras de construcción de viviendas sociales e infraestructura pública. De esta manera se diseñó una fórmula que generó credibilidad desde el punto de vista financiero y por otro lado, permitió grandes inversiones en espacios públicos de alta rentabilidad social.

La inclusión de actores

El PRURN es considerado pionero porque abordó temáticas sociales y urbanas en forma integrada y porque la vinculación entre distintos actores locales resultaba también muy estratégica. La recuperación de la democracia fue vista también como una oportunidad para implementar proyectos de forma participativa. De este modo el programa resolvió tempranamente la necesidad de contar con dos comités con tareas y enfoques distintos: el Comité Social, que agrupa y coordina la relación con los vecinos, en el cual también participa otros servicios públicos como el municipio y, por otro lado, el Comité Técnico, el cual agrupa a los actores técnicos relevantes entre otros, el municipio de Concepción a través de su oficina de Asesoría Urbana, el MINVU y MOP. De forma menos estructurada, pero como un objetivo estratégico, el programa se abre a la comunidad y a las organizaciones locales mediante actividades de difusión e inclusión de los servicios públicos, universidades, colectividades profesionales como el Colegio de Arquitectos y la Cámara Chilena de la Construcción. A ello se sumó una serie de debates públicos realizados durante 1995 y 1996, a los cuales se invitaba a participar y crear consensos sobre la

estrategia, los objetivos y las grandes acciones del plan. De esta manera el PRURN se convierte en un proceso informado y abierto a la comunidad, pero sin duda el foco de esta apertura tiene como principal objetivo establecer un concepto robusto que diera pie para un diálogo consensuado con los vecinos del sector Costanera y sus dirigentes, que necesariamente son la clave para permitir las operaciones del plan. Sobre este particular es preciso señalar que el PRURN sería posible solo si los residentes del sector Costanera aceptaban la posibilidad de relocalización habitacional en el área, para permitir la reorganización urbana del sector. Este desafío se transformaría en el principal logro del programa en su primera etapa de ejecución, considerando la gran desconfianza que por años se había apoderado de los habitantes del sector y la incertidumbre y temor a ser erradicados a los márgenes de la ciudad

La propuesta urbana

Como una estrategia dentro de la gestión y materialización del programa, se diseña un Plan Maestro que propone organizar el área de intervención en diferentes piezas urbanas que se articulan en un eje central, que pasará a ser un gran parque urbano.

La Pieza de Ensanche (a) constituye la intervención más compleja, ya que para su creación se propone el desplazamiento de la actual línea férrea 110 metros hacia el sur. De este modo, esta pieza lograr disponer de un ancho suficiente para crear lotes de dimensiones adecuadas para su edificación y ensanchar la faja comercialmente más atractiva. Si bien esta pieza urbana representa uno de los éxitos más evidentes del desarrollo del proyecto, esta decisión llevó implícito la renuncia a la idea inicial del soterramiento de la línea ferroviaria, debido a su elevado costo y los plazos para su ejecución.

La creación de una Pieza de Borde Río (b) se visualiza como un área de desarrollo inmobiliario sustentado en los atractivos del borde costero y de su nueva accesibilidad mediante la avenida costanera. Su desarrollo se prevé en ese entonces, como una fachada urbana costera que captura gran interés para la inversión privada por el desarrollo principalmente habitacional en altura.

La Pieza Lateral de Equipamiento (c) se asume como un área para el desarrollo de equipamiento de escala

metropolitana y que aprovecha sus ventajas de emplazamiento y excepcional accesibilidad intercomunal, a través del nuevo puente y costanera.

El Tejido Intermedio (d) articula una de las piezas centrales de organización del área a recuperar, ya que prepone una tipología de mediana densidad residencial y equipamiento institucional, ordenados por un parque urbano lineal, que integra las piezas anteriormente descritas (a, b y c) y las articula con la ribera. Su diseño rememora el antiguo patio de maniobras ferroviario.

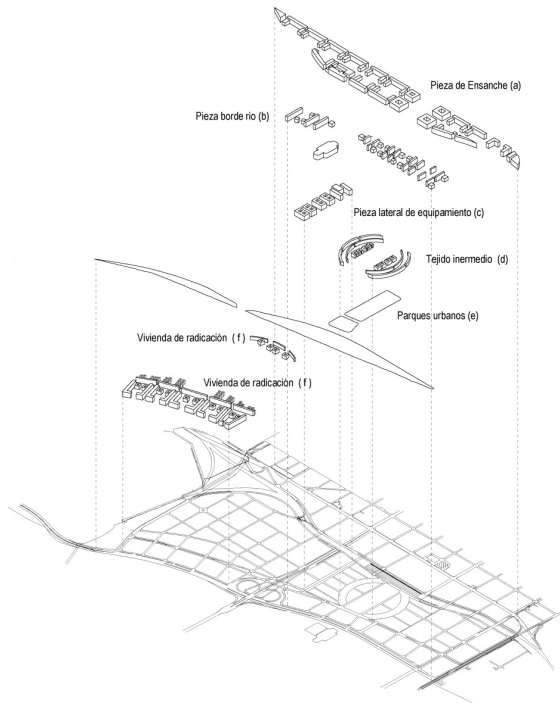


Figura 3: Propuesta Urbana Programa Ribera Norte del Bío Bío.

Fuente: Programa Ribera Norte del Bío Bío, MINVU 1999.

El parque central hoy denominado Parque Bicentenario, conforma una red de parques urbanos en conjunto con la pieza (e) o Parque Urbano Ribera Norte, y que proyecta el borde ribereño como un espacio público de 1.700 metros de longitud.

Finalmente, el área de Proyectos de Vivienda de Radicación (f) suma 15 hectáreas y se organiza en dos sectores para acoger 1.400 viviendas de las familias residentes en el área.

La definición de la propuesta urbana culmina con la promulgación del Plan Seccional Ribera Norte el año

2000 (Municipalidad de Concepción, 2000), luego de un largo debate no exento de marcadas diferencias entre actores políticos, sociales y técnicos que intentaban imponer su visión en la propuesta final. Este instrumento se encuentra en la actualidad vigente, aun cuando numerosas modificaciones han ido cambiando la imagen objetivo inicial.

El PRURN después de veinte años

Transcurrido algo más de veinte años desde la puesta en marcha del PRURN, el proyecto ofrece un espacio temporal adecuado para revisar su desempeño, analizando el cumplimiento de los objetivos trazados desde sus inicios. Para ello se ha revisado en detalle la información documental del PRURN, que incluyó los registros de inversiones sectoriales anualizadas, revisión de imágenes aéreas, planimetría y validación con entrevistas a actores intervinientes relevantes. Sobre esta base de información, se utilizaron algunos indicadores cuantitativos, representativos del desempeño de cada una de las metas propuestas por el PRURN. Aun cuando toda evaluación cuantitativa presenta muchas limitaciones, los datos levantados en este trabajo permiten una aproximación confiable para analizar la progresión en el tiempo de cada meta del PRURN y el desempeño global del programa a la fecha.

Desempeño del objetivo social

Para el proyecto de radicación de los antiguos habitantes del sector costanera se consideraron inicialmente de 1.580 nuevas viviendas, encontrándose en la actualidad 1.464 unidades construidas (Tabla 1).

Tabla 1. Desempeño PRURN. Viviendas Propuestas /Ejecutadas.

Modalidad	Propuesto (n° viv.)	Ejecutado (n° viv.)	Año ejecución	Logro
Radicación	1.400	1.400	2000 - 2004	100%
P.E.T.	64	64	2001	100%
Nacidos y criados	180	-	-	0%
Total	1.644	1.464	2001	88,6%

Fuente: elaboración propia.

El proceso de radicación se realizó en diferentes etapas y tipologías con superficies edificadas de 42 m² a 51 m², en otros casos, viviendas pareadas de dos pisos con una superficie construida de 51 m². En forma adicional se construyeron viviendas bajo una modalidad PET (Programa Especial de Trabajadores), que permitía el acceso a personas solteras que habían vivido por años en el sector. Adicionalmente se contempló la construcción de 180 departamentos para el comité llamado “Nacidos y criados”, compuesto por los hijos de los beneficiarios originales, proyecto que a la fecha no se ha concretado.

Dentro del desarrollo de este objetivo es importante señalar que uno de los sectores de viviendas informales, denominado Aurora de Chile, a la fecha no ha podido ser erradicado, debido a que los vecinos se niegan a dejar sus actuales viviendas. Esto ha impedido la desocupación del área destinada al desarrollo de un proyecto tan emblemático como el nuevo Puente Bicentenario, cuya ejecución se encuentra a la espera del despeje de faja actualmente ocupado por cientos de familias (CEDEUS, 2015). Por otro lado, durante el transcurso del tiempo, algunos terrenos que fueron en su oportunidad desocupados como parte de los logros del PRURN, han vuelto a ser ocupados precariamente por familias de otros sectores, lo que representaría un retroceso en el proceso de solución al problema social del área. En la actualidad se realizan importantes esfuerzos gubernamentales para impedir la consolidación de estos reasentamientos y controlar el universo de familias beneficiarias por los programas de radicación.

El objetivo social del PRURN alcanzaría un desempeño cuantitativo muy importante, que presenta el 88,6% de su meta, con la construcción de 1.461 soluciones habitacionales en el sector. No obstante este logro, el objetivo social sigue siendo una línea crítica para el PRURN, por el aumento sistemático de familias a erradicar en el sector como resultado de nuevos asentamientos informales, lo que finalmente incrementa y postergan esta meta.

Desempeño del objetivo urbanístico

El objetivo urbanístico del PRURN involucró tres subámbitos de acción.

a) Una nueva red vial

El PRURN propuso un nuevo tejido urbano configurado principalmente por la habilitación de nuevas calles. La vialidad pasó a constituir una de las principales herramientas de reorganización del área y como agente de integración del sector con el resto de la ciudad. La propuesta original del PRURN contemplaba la ejecución de 18.594 ml de nuevas vías, que en muchos casos consistía en la pavimentación de vías existentes. La nueva red vial debía, ante todo, atender requerimientos de escala metropolitana, para lo cual se concretaron las avenidas Costanera, Padre Hurtado, Los Carrera Poniente y el puente Llacolén. Otras vías, en tanto, cumplirían roles de tipo local, donde se constata muchas vías secundarias sin ejecutar, especialmente en el sector Aurora de Chile.

Aun cuando el PRURN logra urbanizar 15.107 ml, representando un desempeño de 81,2% del objetivo propuesto (Tabla 2), este logro no se refleja en la operación de una red funcionalmente integrada, que tribute en una mejor accesibilidad al área en su conjunto. El principal agente de discontinuidad sigue siendo la línea férrea, la cual interrumpe las posibilidades de proyección de las principales calles en el eje norte-sur, con lo cual se impide la anhelada integración entre la ciudad y el río. En el sentido este-oeste, el sector Aurora de Chile no cuenta con urbanización suficiente y con ello presenta una conectividad muy limitada.

Tabla 2

Desempeño PRURN. Red Vial Propuesta/Ejecutada

Pieza Urbana	Propuesto (ml)	Ejecutado (ml)	Año ejecución	Logro
(a) Pieza de ensanche	5.110	5.110	2004-2006	100%
(b) Pieza borde costero	2.334	1.265	2010-2012	54%
(c) Pieza lateral de equipamiento	1.039	805	2010-2012	77%
(d) Tejido intermedio y parque central	3.768	1.586	2008-2010	42%
(e) Parque urbano Ribera Norte	1.855	1.855	2000-2004	100%
(f) vivienda de erradicación	4.488	4.485	1999-2006	100%
Total	18.594	15.107		81,2%

Fuente: Elaboración propia.

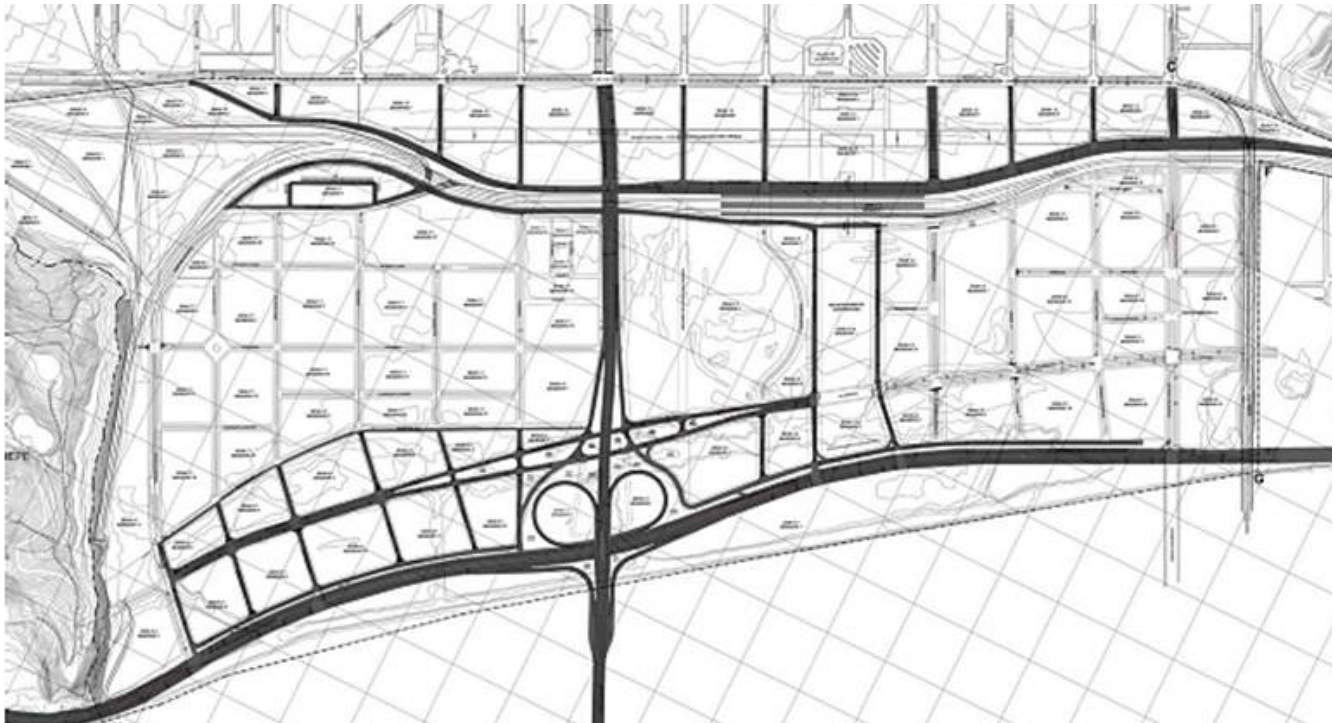


Figura 4: Vialidad estructurante ejecutada del proyecto (en negro).

Fuente: Elaboración propia.

b) Las áreas verdes y espacios públicos

El PRURN consideró una importante extensión de suelo destinada a áreas verdes y espacios públicos, que sumaban en total 13,8 hectáreas (Tabla 3). Los principales espacios públicos se articularon por dos grandes parques Costanera y Central (hoy Parque Bicentenario), la plaza Bicentenario y el Boulevard Prat. Todos estos espacios se conciben integrados, articulando una red de espacios públicos peatonales. Si bien en la actualidad es posible reconocer un importante aporte urbano en la construcción de espacios públicos y área verdes, estos representan sólo el 50% de la meta propuesta por el PRURN (ver Tabla 3), demostrando un bajo desempeño en un ámbito de acción fundamental para la recuperación urbanística de este sector de la ciudad.

Tabla 3

Desempeño PRURN. Áreas verdes y espacios públicos

Áreas verdes	Propuesto (m ²)	Ejecutado (m ²)	Año ejecución	Logro
Plaza Bicentenario	8.450	8.450	2006-2007	100%
Parque Central	33.160	33.160	2007-2010	100%
Parque Costanera	59.000	21.660	2003	37%
Boulevard Prat	37.700	6.270	2006-2007	17%
Total	138.310	69.540		50%

Fuente: Elaboración propia.

Este indicador debiera mejorar en un futuro cercano con la ejecución de la segunda etapa del Parque Costanera, obra que va de la mano con la construcción del Teatro Regional y cuya finalización está programada dentro del año 2017. No obstante, en su primera etapa de funcionamiento, la integración efectiva a la actividad recreativa de estos espacios ha sido acotada, su uso es esporádico y mayoritariamente frecuentado por residentes del sector, con un muy limitado uso del resto de los residentes metropolitanos (Flores, 2014).

c) Edificaciones públicas

El PRURN asignó una importancia especial al mejoramiento urbano del área, mediante obras de edificación pública, que se espera funcionen a modo de *incentivadores* para la valorización del área. De este modo, se diseña el Barrio Cívico, cuyo objetivo era agrupar a la totalidad de los Servicios Públicos y al Gobierno Regional, dando un segundo aliento al antiguo edificio de la estación de ferrocarriles. La redestinación funcional de este edificio patrimonial y las dependencias anexas para desempeñar sus funciones, dieron origen a un concurso nacional de arquitectura el año 2001 que permitió ejecutar la primera etapa de este conjunto de edificios el año 2007.

El proyecto original consideraba la construcción de 9.280 m², en ocho pabellones. En la actualidad se encuentran ejecutados solo dos pabellones destinados a dependencias de Ministerio de Obras Públicas. En el año 2006 se anexan: el edificio de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (FESUB), el edificio de la Contraloría Regional de la República y el edificio de la Defensoría Regional Pública. Recientemente y de manera provisoria se ha instalado el Mercado Central de Concepción, y actualmente se encuentran en construcción dos nuevos pabellones destinados a las oficinas del SERVIU.

Desde sus inicios el PRURN contempló el emplazamiento del nuevo Teatro Regional en la ribera del río Bío Bío, representando un hito cultural y urbanístico muy anhelado por la comunidad, luego de la destrucción del Teatro Concepción en la década del 1960. En la actualidad este proyecto se encuentra en construcción (Tabla 4).

Tabla 4

Desempeño PRURN. Edificaciones públicas propuesto/ejecutado

Edificación pública	Propuesto (m ²)	Ejecutado (m ²)	Año ejecución	Logro
Teatro Pencopolitano	4.344	EN PROCESO	2016-2017	EN PROCESO
Remodelación intendencia	7.136	7.136	2006-2007	100%
Mop 1° etapa	4.260	2.320	2005-2006	54%
Contraloría - defensoría	3.382	3.382	2009-2010	100%
FESUB	3.218	3.218	2005-2006	100%
MINVU 1° etapa	4.109	EN PROCESO	2016-2017	EN PROCESO
Total	26.449	16.056		61%

Fuente: Elaboración propia.

El desempeño de este objetivo alcanza al 61%, si se consideran solo las obras ejecutadas y concluidas, pero mejora significativamente si se contempla el término de las obras del Teatro Regional y de los nuevos Pabellones de Ministerio de Vivienda y Urbanismo esperados para el año 2017, lo cual representará un logro de 92,7% convirtiendo a este objetivo como en el de más alto rendimiento del PRURN.

funcionó como se esperaba. Es muy posible que esta falla en el modelo sea una de las principales razones para explicar el debilitamiento del modelo financiero, que finalmente terminará restando capacidad de ejecución de obras. Sin duda esto podría ser también una de las razones para la pérdida de apoyo político e institucional, que finalmente pone término al PRURN (Tabla 5).

125

Desempeño del objetivo Inmobiliario

El objetivo más estratégico para el modelo de gestión financiera del PRURN fue la incorporación de la actividad inmobiliaria privada por medio de la venta de terrenos. En efecto, la venta de los terrenos recuperados durante el proceso de reorganización de las familias permitiría generar ingresos, que serían destinados al financiamiento de las obras públicas contempladas por el PRURN. Para ello fueron destinadas finalmente 19 hectáreas de terreno que, según la simulación financiera, debían ser suficientes para apalancar el resto de las obras de infraestructura tanto urbana como social.

Este concepto se sustentó en la premisa de que el desarrollo inmobiliario iría acoplado con la progresión de obras de infraestructura contempladas por el PRURN. De este modo el flujo de inversión pública tendría un movimiento de caja asegurado para su desarrollo, pero en la práctica esto no ocurrió. La lenta venta de terrenos produjo un desfase entre el gasto en la inversión pública y los ingresos esperados, con lo cual el modelo no

Tabla 5

*Desempeño PRURN. Venta Inmobiliaria Propuesta/
Ejecutada*

Pieza urbana	Propuesto (m ²)	Ejecutado (m ²)	Año	Logro
a	7.598	1.346	2000	18%
a	7.434	7.434	2000	100%
a	6.145	6.145	2000	100%
a	6.704	6.704	2001	100%
a	4.193	4.193	2002	100%
a	5.330	1.376	2002	26%
a	4.749	1.591	2002	34%
a	7.269	2.253	2005	31%
a	6.581	4.286	2005	65%
a	7.466	3.225	2005	43%
a	7.328	3.066	2006	42%
a	5.079	5.079	2006	100%
a	3.774	1.517	2006	40%
d – e	79.331	79.331	2011	100%
a	1.319	1.319	2012	100%
a	6.946	776	2012	11%
d	23.060	-	-	-
b	62.600	-	-	-
Total	252.906	129.641		51%

Fuente: Elaboración propia.

Aun cuando los resultados alcanzados en este objetivo son discretos y ante todo muy lentos para las expectativas del modelo, es necesario destacar algunas particularidades. En efecto, la venta de terrenos en la denominada pieza de ensanche (a) registra una dinámica de venta muy importante. Este proceso de éxito relativo no se replica en los predios que se encuentran en el costado sur de la nueva línea férrea y que suman la mayor superficie del plan (d-b). En este sector el interés privado es escaso, aun cuando en este sector se concentra una importante parte de la inversión pública, en urbanización de calles y la construcción del Parque Bicentenario. Con todo ello se logra la venta de un gran

paño de terreno (e) a una empresa de *retail*, que condiciona esta operación de compra a una superficie de 7,15 ha, como paño único, para construir el centro comercial Mall Plaza Mirador Bío Bío. Lo anterior obliga a PRURN a renunciar al tejido urbano de calles y espacios públicos previstos por la propuesta urbana inicial, lo que luego forzaría a la modificación del Plan Seccional (Municipalidad de Concepción, 2000).

El relativo éxito en la venta de los terrenos en la Pieza de Ensanche y el fracaso en la venta de los terrenos restantes tiene relación inequívoca con la existencia del trazado ferroviario, el cual actúa de barrera para la continuidad de valor e interés en el suelo urbano. Esto se constata en las diferencias de precio en la comercialización de estos; mientras en la Pieza de Ensanche los terrenos se venden a valores sobre 12 UF/m² (USD \$450/m²), al otro costado de la línea férrea el PRURN logra vender por solo a 3,7 UF/m² (USD \$138/m²). Está marcada diferencia de valor de suelo sería atribuible a las condiciones dispares del entorno; por un lado se trata de la continuidad del centro y área comercial tradicional, y por otro, los terrenos al sur de la línea férrea presentan históricamente malas condiciones de acceso, ocupaciones informales y un entorno precariamente urbanizado.

De este modo el desempeño de este objetivo alcanza solo al 51%, representando uno de los logros más bajos en el contexto del proyecto, y que pone en evidencia las dificultades de implementación del modelo financiero.

Síntesis del análisis

La Figura 5 muestra una gráfica con la progresión temporal de los distintos objetivos, destacando el temprano y alto desempeño del objetivo social y el tardío y bajo desempeño del objetivo inmobiliario. De igual modo destaca el importante desempeño reciente y notorio de las inversiones en edificaciones públicas, lo que muestra un enfoque de las actuaciones públicas, ahora centradas básicamente en la construcción de equipamientos de tipo cívico.

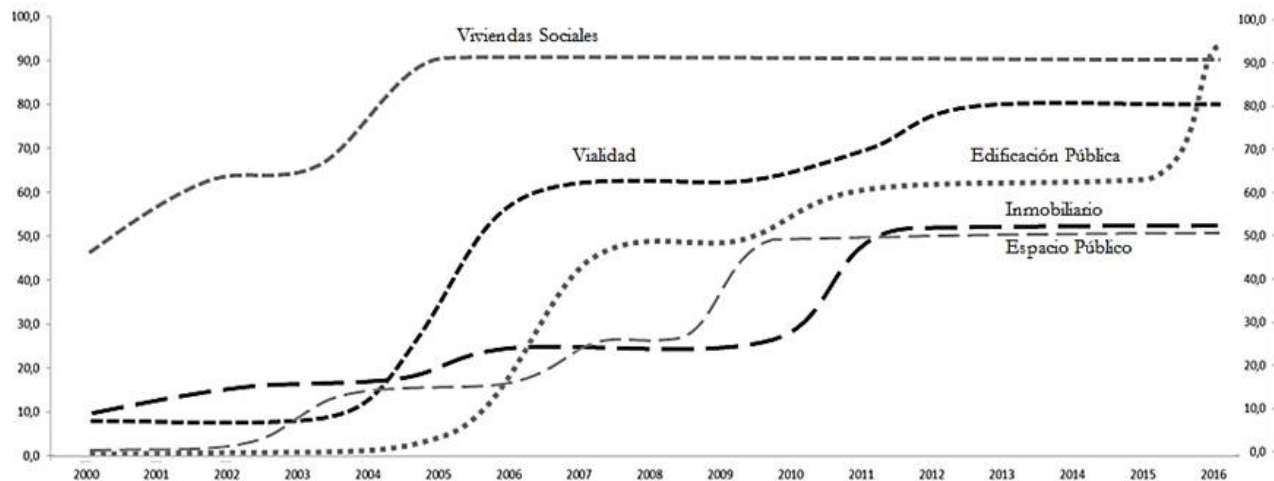


Figura 5: Gráfico de desempeño de objetivos PRURN año 2000 – 2016.

Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

El PRURN es considerado uno de los proyectos urbanos de mayor envergadura e importancia realizada en las últimas décadas en el país. Sus logros cualitativos son reconocibles, cambiando la imagen de la ciudad y las condiciones de una de las áreas más deterioradas y estratégicas de la ciudad de Concepción. El PRURN fue pionero en la incorporación de la comunidad y los actores locales en el proceso de construcción del plan, innovó con un nuevo modelo de gestión público-privada, diseñó una nueva estructura corporativa para la gestión, que aseguró gobernabilidad y eficiencia en los primeros años de su desarrollo y validó el concepto de planificación urbana integrada con una mirada a largo plazo.

Sin embargo, la lenta progresión de los objetivos del PRURN han puesto en duda estos grandes logros. El principal factor que contribuye a esto es una tardía participación de la inversión privada, que desajustó la operación del modelo de financiamiento y finalmente debilitó el compromiso de los actores públicos con la iniciativa. Esta debilidad debe asumirse como un nuevo aprendizaje, entendiendo que los proyectos urbanos necesitan validar sus resultados financieros necesariamente en el largo plazo, para no descuidar los

las metas urbanas y sociales que motivan la actuación del Estado.

Cuando analizamos el PRURN en forma parcializada, se constata que el objetivo social se alcanza en forma importante. El 89% de efectividad en esta meta es tempranamente alcanzada el año 2004, es decir, a menos de diez años de su puesta en marcha. No obstante, y estando tan cerca de resolver la totalidad de las necesidades habitacionales del área, la postergación en la intervención del sector Aurora de Chile, detona un problema mayor, ya que con el paso del tiempo se producen reasentamiento de familias en los terrenos previamente recuperados en las primeras operaciones de relocalización, lo que significa un retroceso en el cumplimiento de la meta. Aun así, este objetivo es considerado, tanto para las autoridades como para los propios habitantes del sector, como un gran mérito del PRURN.

El objetivo urbanístico registra logros significativos, si se tiene en perspectiva la complejidad del área de intervención y el modelo de financiamiento empleado. En materia de infraestructura vial se alcanzaron grandes logros, principalmente con la ejecución de vías troncales de jerarquía metropolitana. No obstante, y como se ha analizado, estas vías no tributaron directamente en un mejoramiento cualitativo de la conectividad interna, lo

que deja amplios sectores actualmente con mala accesibilidad, especialmente de tipo peatonal. Esta situación se ve notoriamente acentuada por la interrupción de las principales vías de proyección del tejido consolidado de la ciudad, y reafirman el negativo efecto que provoca la presencia de la faja ferroviaria. Aun cuando el desempeño de este objetivo alcanzaría un notorio 81%, este no representa una continuidad vial suficiente para la integración del sector con la ciudad.

Por su lado, la ejecución de parques y áreas verdes logra un discreto desempeño, alcanzando el 50% de lo propuesto por el Plan. Esto se explica por el bajo registro de avance del Boulevard Prat ejecutado en forma parcial, y por el Parque Costanera aún sin concluir. Este discreto desempeño sería otro factor limitante para la integración espacial del área, por la falta de conectividad peatonal e integración de los espacios públicos.

En materia de edificación pública, los logros muestran ser sostenidos en el tiempo, siendo en la actualidad uno de los principales agentes de progresión del PRURN. En efecto, si bien este objetivo muestra un desempeño de 61%, registraría avances muy importantes en el corto plazo, debido al término de la construcción de los edificios destinados a servicios públicos y también con la construcción del Teatro Regional del Bío Bío. En otras palabras, en los últimos años ha sido la inversión en edificaciones públicas, la que ha sostenido la progresión de desarrollo del PRURN.

En cuanto al objetivo inmobiliario, el análisis demuestra resultados muy discretos. Un alto porcentaje de la inversión privada se limitó al desarrollo de la Pieza de Ensanche y la mayor extensión de superficie emplazada en la pieza de Tejido Intermedio y Borde Costero registra escasos avances, a excepción del proyecto del centro comercial Mall Plaza Mirador Biobío, que representa un costo urbanístico muy elevado, al obligar un cambio radical en el diseño urbano originalmente propuesto por el Plan Seccional. Algunas de las razones que explicarían el lento desempeño de este objetivo serían: en primer lugar, los problemas de accesibilidad y carencias en las condiciones de urbanización, lo cual se acentúa con la presencia del trazado ferroviario como factor de discontinuidad de valor. En segundo lugar, una gran incertidumbre en el desarrollo del entorno, lo cual es afectado por la

tolerancia a los reasentamientos precarios en terrenos fiscales, que presentó un escenario desfavorable para nuevas inversiones de tipo privado. Y en tercer lugar, la reciente decisión del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo de destinar gran parte de los terrenos fiscales a la construcción de viviendas sociales, con lo cual se cierra en forma definitiva la posibilidad de integrar inversión privada, que podría asegurar mayor diversidad social y cultural en el área. Todo lo anterior evidencia un cambio en el modelo de gestión, que evoluciona en forma progresiva a un enfoque más tradicional y subsidiario, con una escasa participación del sector privado. La actual mirada del PRURN está focalizada en un objetivo exclusivamente social, renunciando a un modelo público-privado. Todo lo anterior se ve expresado en un modesto desempeño de este objetivo que alcanza el 51% de lo esperado por el Plan.

El reenfoque del PRURN se constata también en los cambios en la estructura del equipo de gestión, el cual pierde progresivamente liderazgo y año 2009 desaparece. El cierre del programa implicaría pérdida de orientación y la ausencia de planificación en las intervenciones de conjunto en el sector, siendo su expresión más clara la descoordinación en la ejecución del nuevo Puente Bicentenario, cuya obra iniciada el año 2011 no ha sido posible concluir a la fecha.

Finalmente, es pertinente preguntarse por qué no se han recogido los aprendizajes y lecciones de esta experiencia y por qué no se ha promovido el relanzamiento del programa en una segunda versión, enmendando falencias e insistiendo en los aciertos. El PRURN demuestra que una gestión integrada de actores públicos, con equipos técnicamente bien liderados, puede lograr cambios sustanciales en materia social, urbanística, e incluso inmobiliaria, aun cuando esta última meta requiere necesariamente de un perfeccionamiento del modelo de gestión.

Todo lo anterior vuelve a plantear la pregunta de cuál debe ser el verdadero rol que juegue el Estado en el desarrollo de las ciudades. Las respuestas seguirán siendo discutidas, pero sin duda la experiencia del PRURN es una demostración que el proyecto urbano, como modelo integrado de acción, es una herramienta efectiva, que puede perfeccionar su desempeño, y otorga al Estado un instrumento integral y flexible de actuación

en las ciudades. Finalmente se debe insistir en la importancia de la mirada a largo plazo, que debe acompañar todo proyecto urbano, lo que implica crear y perfeccionar modelos de gestión que puedan sobrellevar

la presión política del resultado inmediato y plazos electorales, de manera de emprender con éxito los proyectos de gran escala necesarios en la revitalización de nuestras ciudades.

Referencias

- Benach, N. y Tello, R. (2004). *En los intersticios de la renovación. Estrategias de transformación del espacio y flujos de población en Barcelona*. Recuperado de <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/46143>
- Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, CEDEUS. (2015). *Bases Fundamentales para un proyecto integral para Aurora de Chile. Documento de Trabajo*. Recuperado de <http://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2015/08/Bases-Plan-Urbano-Integral-Poblaci%C3%B3n-Aurora-de-Chile-1.pdf>
- Cuenya, B. y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *Revista EURE*, 37(111), 25-45. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612011000200002>
- Flores, S. (2014). *Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte Concepción. Análisis a 20 años de su puesta en marcha (Seminario de Título de Pregrado)*. Escuela de Arquitectura, Universidad del Bío Bío, Concepción.
- Gaete, H. (2003). *Mercado del suelo en Chile, el caso de Concepción*. Concepción: Ediciones Universidad de Concepción.
- Goycoolea, R. y Lagos, R. (2004). Patrimonio moderno y proyecto de ciudad: Plan Regulador de Concepción (PRC-1960), de Emilio Duhart. *Urbano*, 7(10), 24-27. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/198/19871005.pdf>
- Gramsch, J. P. (1998). Recuperación ribera norte del Biobío. *CA Ciudad/Arquitectura*, 64-72.
- Lira, R. (2000). Acercar la ciudad al río: Concurso Parque Eje Central. *Urbano*, 3(3), 40-48.
- Matus, C., Barraza, C., Vergara, C., y Ganter, R. (2016). Renovación urbana y gentrificación post-catástrofe en Concepción: el caso Aurora de Chile. *Revista de Urbanismo*, 34, 89-110. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2016.39576>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2011). *Ribera norte Concepción de cara al Bío Bío*. Santiago: Autor.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2012). *Hacia una nueva Política Urbana para Chile. Vol. 1. Antecedentes históricos*. Santiago: Autor.
- Moris, R. (2009). Las tuyas, las mías y las nuestras. Ideas para una gestión urbana integrada sustentable. *Revista CA Ciudad y Arquitectura*, 141, 1-6. <https://factorurbano.files.wordpress.com/2012/07/la-s-tuyas-rmoris-200908022-def-images.pdf>
- Municipalidad de Concepción. (2000). *Memoria Plan Seccional Ribera Norte*. Concepción: Autor.
- Muñoz, M. D. y Urrutia, H. (2000). Ambiente y territorio en el proyecto Costanera del río Biobío. *Urbano*, 3, 23-30.
- Pérez, L. y Salinas, E. (2007). Crecimiento urbano y globalización: transformaciones del Área Metropolitana de Concepción, Chile, 1992-2002. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 11(251). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-251.htm>
- Radic, S., Castillo, E., y Serpell, R. (2007). Barrio Cívico: Concepción, Chile. *ARQ*, 67, 18-25. <https://doi.org/10.4067/s0717-69962007000300003>
- Rojas, M. y Villagrán, G. (2008). Procesos urbanos informales e intervención pública. El caso del Programa Ribera Norte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(13), 133-150. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3408701.pdf>
- Solé Tura, J. (1994). *La organización de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92: un ejemplo de economía*

mixta o de sociedad pública-privada [artículo en línea].

Recuperado de

http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp028_spa.pdf

Zunino, H. (2005). Construyendo ciudad desde lo local en lo global; el caso del Proyecto Ribera Norte, Concepción, Chile. *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 9(194).
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-86.htm>