Universidad Técnica Federico Santa María
Departamento de Arquitectura
Valparaíso, Chile

EL POTENCIAL DE LO RESIDUAL

- Oportunidades para el borde costero de Concón -

Jaime Ignacio Castro Gutiérrez

Memoria para optar al título de Arquitecto

Profesora Referente: Michele Berhó
Modo de titulación: Práctica Proyectual
Diciembre del 2024

Universidad Técnica Federico Santa María
Departamento de Arquitectura
Valparaíso, Chile

EL POTENCIAL DE LO RESIDUAL

- Oportunidades para el borde costero de Concón -

Jaime Ignacio Castro Gutiérrez

Memoria para optar al título de Arquitecto

Profesora Referente: Michele Berhó
Modo de titulación: Práctica Proyectual
Diciembre del 2024

Las oportunidades no se pierden, simplemente las toma alguien más...

- Anónimo

AGRADECIMIENTOS

A mis profesores y ayudantes que durante toda mi experiencia universitaria han aportado a mi desarrollo como profesional.

A la oficina Jensen Asociados, por abrir sus puertas y permitirme participar en el desarrollo de un valioso proyecto.

A mi generación 2017, mis primeros amigos de arquitectura, cuando todavía era ingeniero.

A mi generación 2018, mis primeros compañeros de taller, que me han acompañado a lo largo de toda esta aventura.

A mi generación 2019, esta carrera no hubiera sido la misma sin ellas.

A mi esposo, por su amor y su compromiso, me inspiras a ser mejor cada día.

A mi familia, su amor está presente en mi cada día. Gracias por todo lo que me dan, mamá, papá.

DEDICATORIA

Dedico este proceso a mi hermana **Katherina**.

- Recuerdo, años atrás, haber ido a la Pucv a ver tu examen, recuerdo haber pensado si me tocaría a mi algún día.

Confío en que estás viéndome, sentada en primera fila -

ABSTRACT

This thesis is based on the experience gained during the project practice at the architecture firm Jensen Asociados, linking that learning to the study of residual spaces along the coast of Concón. Its main goal is to explore the potential of these spaces and suggest ideas to integrate them into the urban and natural environment.

The research is organized into three main topics. Topic 1, “Residual Landscapes: Recovery Studies”, explores what residual landscapes are, their origins, and how they have been addressed in different contexts. Through notable examples, the most effective strategies for recovering and repurposing these spaces are identified

Topic 2, “Exploring Residual Spaces on the Coast of Concón: Qualitative and Quantitative Survey”, focuses on analyzing 18 locations along Concón’s coastal edge. It evaluates aspects such as accessibility, current condition, and surrounding context, identifying patterns, challenges, and opportunities for improvement.

Finally, Topic 3, “Recovering the Coast: Intervention Strategies for the Coastal Edge of Concón”, presents specific ideas based on the examples studied and the analysis conducted. These proposals aim to transform residual spaces into useful and valuable places for the community, adapted to the local context.

The goals of this thesis are to understand the concept of residual landscapes and their potential, conduct a detailed analysis of the residual spaces on Concón’s coast, and propose strategies that can inspire future recovery projects.

KEYWORDS: Residual spaces, Coastal edge, Coastal revitalization, Urban recovery, Territorial integration, Spatial survey

RESUMEN

Esta memoria nace de la experiencia obtenida durante la práctica proyectual en la oficina de arquitectura Jensen Asociados, conectando ese aprendizaje con el estudio de los espacios residuales en la costa de Concón. Su objetivo principal es descubrir el potencial de estos espacios y plantear ideas que ayuden a integrarlos al entorno urbano y natural.

La investigación se organiza en tres grandes temas. El Tema 1, “Paisajes Residuales: Estudios de Recuperación”, explora qué son los paisajes residuales, de dónde vienen y cómo se han tratado en diferentes lugares. A través de ejemplos destacados, se identifican las estrategias más efectivas para recuperarlos y darles un nuevo propósito.

El Tema 2, “Exploración de Espacios Residuales en la Costa de Concón: Levantamiento Cualitativo y Cuantitativo”, analiza 18 locaciones a lo largo del borde costero de Concón. Se evalúan aspectos como la accesibilidad, el estado del lugar y su entorno, identificando patrones, problemas y posibles oportunidades para trabajar en ellos.

Por último, el Tema 3, “Recuperar el Borde: Estrategias de Intervención en el Borde Costero de Concón”, propone ideas concretas basadas en los ejemplos estudiados y en los resultados del análisis. Estas ideas buscan transformar los espacios residuales en lugares útiles y valiosos para la comunidad, adaptados al contexto local.

Los objetivos de esta memoria son: entender el concepto de paisajes residuales y su potencial, realizar un análisis detallado de los espacios residuales en la costa de Concón, y proponer estrategias que sirvan de inspiración para futuros proyectos de recuperación.

PALABRAS CLAVE: Espacios residuales, Borde costero, Revitalización costera, Recuperación urbana, Integración territorial, Levantamiento espacial

GLOSARIO

ACCESIBILIDAD: Grado en el que un espacio es accesible para todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades o movilidad reducida.

ANÁLISIS CUANTITATIVO: Método de evaluación basado en datos medibles y numéricos, utilizado para evaluar características específicas de los espacios residuales.

ANÁLISIS CUALITATIVO: Método de evaluación que considera aspectos descriptivos y subjetivos para comprender las cualidades de un espacio.

BORDE COSTERO: Zona de transición entre la tierra y el mar que incluye playas, acantilados y otras áreas de influencia marina directa.

CALZADA: Parte de la vía pública destinada al tránsito de vehículos.

CICLOVÍA: Infraestructura vial destinada exclusivamente al tránsito de bicicletas.

CONECTIVIDAD: Grado en el que un espacio está conectado a otros puntos del entorno urbano, facilitando el movimiento y la interacción.

CONTEXTO URBANO: Entorno físico, social y económico que rodea y da significado a una zona o área urbana específica.

DESARROLLO SOSTENIBLE: Estrategia de crecimiento que busca satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras.

DESARROLLO URBANO: Proceso de expansión y crecimiento de las áreas urbanas, que incluye la construcción de edificios e infraestructura.

ECOSISTEMA COSTERO: Conjunto de interacciones entre los elementos naturales y artificiales presentes en el borde costero.

EROSIÓN COSTERA: Proceso de desgaste de la costa debido a factores naturales como el oleaje, el viento y las corrientes marinas.

ESPACIO NATURAL: Áreas que se mantienen en su estado original o que han sido mínimamente alteradas por el ser humano.

ESPACIO PÚBLICO: Áreas de uso común y acceso libre, como parques, plazas y calles, destinadas al disfrute de la comunidad.

ESPACIO RECREATIVO: Zonas diseñadas para el ocio y actividades recreativas, como parques, playas y áreas deportivas.

ESPACIO RESIDUAL: Áreas no utilizadas o subutilizadas en el entorno urbano, que suelen quedar entre el diseño urbano y otros elementos del entorno.

ESTUDIO DE CASO: Método de investigación basado en el análisis detallado de un caso específico, utilizado para extraer conclusiones aplicables a otros contextos.

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA: Conjunto de instalaciones y servicios básicos proporcionados por el gobierno, como carreteras, sistemas de agua y alcantarillado.

INTEGRACIÓN URBANA: Proceso de incorporación de diferentes partes de la ciudad en un todo cohesivo, mejorando la interacción entre el espacio construido y sus habitantes.

INTERVENCIÓN URBANA: Modificación o mejora de un espacio existente a través de proyectos de diseño o infraestructura.

LEVANTAMIENTO DE CAMPO: Recopilación de datos directamente en el sitio de estudio mediante observación y registro de información.

PERMEABILIDAD URBANA: Capacidad de una zona urbana para permitir el movimiento fluido de personas y vehículos.

PLANIFICACIÓN URBANA: Proceso de desarrollo y diseño del entorno urbano con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

RESILIENCIA URBANA: Capacidad de una ciudad para resistir, adaptarse y recuperarse frente a crisis o cambios inesperados.

SOSTENIBILIDAD: Enfoque de gestión de recursos que busca prolongar su disponibilidad sin dañar el medio ambiente.

TERRENO BALDÍO: Espacio urbano sin edificar o en desuso, que a menudo tiene un potencial de aprovechamiento.

URBANIZACIÓN: Proceso de transformación de una zona rural en urbana, a través del desarrollo de infraestructura y servicios.

ÍNDICE

Agradecimientos 06
Dedicatoria 07
Abstract 09
Resumen 11
Glosario 12
Índice 14

El potencial de lo residual 16
Introducción general 18
Práctica proyectual 21
Borde de las esculturas 25

Tema I 39
Introducción del capitulo 40

Concepto 42
Características 43
Tipologías 44
Relevancia 46

Casos de recuperación 49
Cheonggyecheon stream 51
Parque Fluvial P. Renato P. 57
Parque cultural de Valparaíso 65

Estrategias de recuperación 68
Desafíos y limitaciones 71

Conclusiones del capítulo 72

Tema II 75
Introducción del capitulo 76
Contexto general 78
Objetivos del levantamiento 79
Zona de estudio 80
Metodología 83
Selección de espacios 84
Enfoque cualitativo 86
Enfoque cuantitativo 88
Criterios de evaluación 90
Levantamiento 94
Listado de locaciones 96
Desglose de locaciones 99
Resumen de datos 172
Gráficos de desempeño 174
Rankings obtenidos 176
Conclusiones del capítulo 177
Tema III 179
Introducción del capitulo 180
Análisis de datos 181
Matriz de Locaciones 182
Matriz de Criterios 184
Estrategias de intervención
Análisis por tramos 186
Tramo Norte 188
Tramo Centro 192
Tramo Sur 196
En base al potencial 206
Estrategias globales 201
Conclusiones del capítulo 215
Conclusiones generales 216
Anexo 222
Bibliografía 236

EL POTENCIAL DE LO RESIDUAL

INTRODUCCIÓN

El **borde costero de Concón**, conocido por su **belleza natural y relevancia turística**, enfrenta el desafío de **integrar sus espacios residuales** en una **planificación urbana** coherente. Estos espacios, generados entre el diseño urbano y la costa, no deben considerarse terrenos baldíos, ya que poseen un gran **potencial** para enriquecer el paisaje urbano y promover una mayor **integración** entre el **entorno natural y construido**.

CONTEXTO

Esta investigación se inspira en la **experiencia** adquirida durante la práctica proyectual en Jensen Asociados, en el marco del **proyecto "Borde de las Esculturas"**. Este trabajo permitió un **acercamiento directo** a cinco **terrenos residuales** en la mitad norte del **borde costero** de Concón, despertando el interés por estudiar estos espacios más allá del proyecto inicial. La investigación **amplía** su alcance hacia toda la costa, desde Playa La Boca hasta la Roca Oceánica, con el objetivo de **identificar** nuevas **oportunidades de intervención**.

PROBLEMÁTICA

Los **espacios residuales** son **áreas subutilizadas** que resultan de una **planificación incompleta** o de la evolución urbana. En el caso de Concón, estos espacios suelen ubicarse en **zonas erosionadas**, de **difícil acceso** o **desatendidas** en términos de mantenimiento urbano. Estudiarlos es crucial, ya que representan **oportunidades** para mejorar la **calidad del entorno**, fortalecer la **conexión** entre la **ciudad** y la **costa**, y responder a problemáticas como la falta de espacios públicos y la interacción sostenible con el medio ambiente. La **recuperación** de estos espacios podría **transformar la costa** en un sistema más resiliente, funcional y accesible.

OBJETIVOS

Definir y analizar el concepto de paisaje residual en contextos urbanos y costeros: Establecer un marco teórico que permita comprender el **valor y el potencial** de recuperación de los espacios residuales, utilizando estudios de casos y referentes.

Identificar y evaluar espacios residuales en el borde costero de Concón: Realizar un levantamiento detallado de **18 locaciones**, analizando características como accesibilidad, estado de conservación y contexto mediante criterios cualitativos y cuantitativos.

Analizar estrategias específicas de intervención para los espacios residuales de Concón: Desarrollar **lineamientos** basados en el análisis realizado y en referentes exitosos, adaptados al contexto local, que fomenten la **conectividad** y la **funcionalidad** del borde costero.



PRÁCTICA PROYECTUAL

En el Departamento de Arquitectura de la Universidad Técnica Federico Santa María, se ofrecen seis alternativas para abordar el proceso de titulación, con el propósito de adaptarse a las distintas vocaciones y perfiles de los estudiantes, facilitando su inserción en el ámbito profesional. Una de estas modalidades es la Práctica Proyectual, que permite al estudiante **integrarse anticipadamente al ejercicio profesional** al trabajar en una oficina de arquitectura con la cual la Universidad mantiene un convenio.

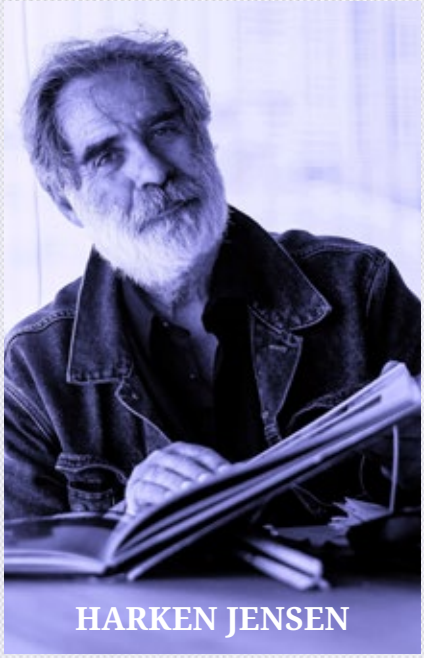
Esta modalidad tiene como objetivo que el estudiante participe en proyectos complejos, aplicando los conocimientos adquiridos durante su formación académica en un entorno laboral real. Durante este proceso, el estudiante fortalece sus habilidades técnicas, adquiere experiencia práctica y desarrolla competencias profesionales que amplían su comprensión del ejercicio arquitectónico. Además, la práctica busca **fomentar un interés propio del estudiante** en alguno de los temas abordados durante esta experiencia, motivando la **elección** de los **tópicos de investigación** que serán desarrollados en la memoria de titulación.

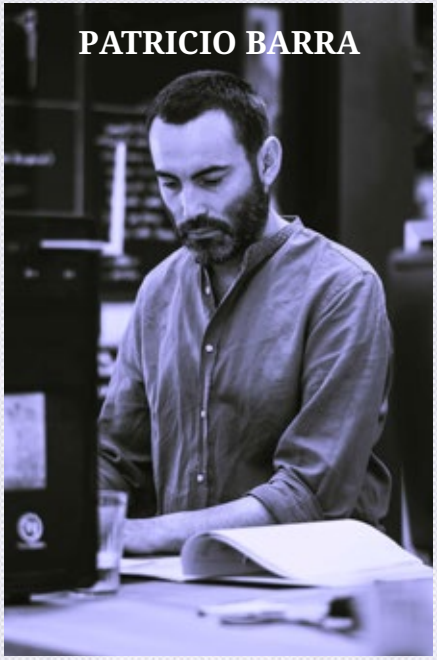
Gracias a la experiencia adquirida durante este proceso, la memoria continúa con el desarrollo de tres temas de investigación seleccionados por el estudiante.

JENSEN ASOCIADOS

Jensen Asociados, oficina ubicada actualmente en Concón, en la calle as Golondrinas #2024, es una oficina de arquitectura dirigida por el arquitecto Harken Jensen. Este estudio se destaca por su experiencia en proyectos arquitectónicos y urbanos que combinan diseño contemporáneo con respeto por el contexto local. La oficina cuenta con un equipo que incluye al arquitecto colaborador Patricio Barra y a la secretaria Natacha Valero, quienes contribuyen al desarrollo de propuestas integrales y de alta calidad.

Entre sus áreas de acción se encuentran proyectos de restauración patrimonial, diseño de infraestructura turística y planificación urbana. Su enfoque multidisciplinario y su compromiso con la sostenibilidad han posicionado a Jensen Asociados como un referente en la región. La práctica proyectual realizada en esta oficina ofreció una experiencia enriquecedora, permitiendo participar en iniciativas significativas.


HARKEN JENSEN


PATRICIO BARRA


NATACHA VALERO


AV. EDMUNDO ELUCHANS
LAS GOLONDRINAS
AV. LA FORESTA

BORDE DE LAS ESCULTURAS

PRIMER ACERCAMIENTO

En octubre de 2023, durante la primera reunión sostenida entre el estudiante y los arquitectos de la oficina Jensen Asociados, se le presentó el proyecto “Borde de las Esculturas”, en el cual el estudiante participaría durante los ocho meses de práctica proyectual. En esta instancia, los arquitectos Harken y Patricio entregaron al estudiante un **mapa del borde costero** de Concón, donde se habían identificado y marcado diez puntos estratégicos. Cada uno de estos puntos estaba asociado a una empresa privada, planteando desde un inicio la intención de financiar el proyecto mediante un modelo de **colaboración público-privada**, con el objetivo de aportar valor cultural y social a la comuna.

La propuesta central consistía en el **desarrollo de un recorrido** escultórico que integrara piezas artísticas realizadas por artistas consagrados de la región y del país. Estas esculturas estarían situadas en plazas y miradores diseñados específicamente


1_1


1_2


1_3


1_4


1_5


2_1


2_2


2_3


3_1


3_2


3_3


3_4


4_1


4_2


4_3


5_1


5_2


5_3


5_4


6_1


6_2


6_3


7_1


7_2


8_1


8_2


8_3


9_1


9_2


9_3

para cada locación, considerando sus particularidades físicas, ambientales y sociales. En la reunión, se enfatizó que la intervención debía responder al contexto de cada sitio seleccionado, buscando **potenciar las cualidades del entorno** y generar espacios de interacción cultural y turística para la comunidad.

Adicionalmente, se presentó al estudiante un registro visual compuesto por 30 imágenes de nueve locaciones previamente visitadas por los arquitectos. Estas imágenes correspondían a terrenos residuales que ya habían sido evaluados como posibles emplazamientos para las intervenciones escultóricas, ofreciendo una base preliminar para el levantamiento y análisis de terrenos que el estudiante tendría que realizar en las etapas posteriores de su práctica.


PROYECTO BORDE DE LAS ESCULTURAS
CONCÓN - CHILE.
ESCULTURA 7
EMPRESA: CLUB DE YATES HIGUERILLAS
ESCULTURA 5
EMPRESA: FERR
ESCULTURA 6
EMPRESA: WALLMART
ESCULTURA 8
EMPRESA: HIPOCAMPO
ESCULTURA 9
EMPRESA: CENCOSUD


Las Ramaditas
ESCULTURA 3
EMPRESA: PQE. DEL MAR
ESCULTURA 4
EMPRESA: RADISSON
ESCULTURA 2
EMPRESA: METSO
ESCULTURA 1
EMPRESA: RPC
CULTURA 4
PRESA: RECONSA
ETERIA HIGUERILLAS
Concón
NOTA:
- SE INVITA A 9 ESCULTORES CHILENOS, CONSAGRADOS.
- SE INVITA A 9 EMPRESAS (EJEMPLOS TENTATIVOS) QUE FINANCIAN LAS ESCULTURA, Y MEJORAMIENTO DE SU ENTORNO.
- SE ESTUDIA LOCALIZACION PARA QUE LA OBRA SEA UN APORTE AL ENTORNO (PLAZA-MIRADOR).
JENSEN ARQUITECTOS.
N

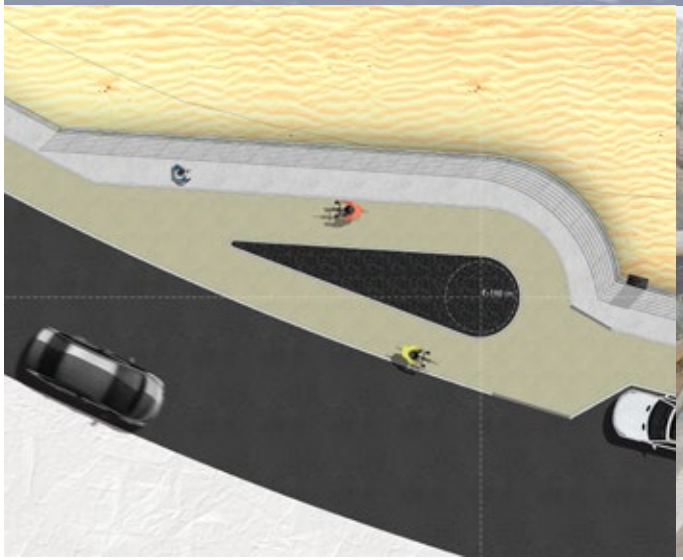
DESARROLLO DEL PROYECTO

El estudiante participó en el desarrollo de **cinco proyectos** denominadas Escaños (01, 02 , 04 , 05 y 06), cada uno diseñado para responder a su contexto específico y maximizar su impacto en el entorno costero. Los primeros acercamientos a estos proyectos se caracterizaron por plantear **intervenciones con gestos arquitectónicos destacados** que buscaban realzar tanto la funcionalidad como la estética de cada espacio. Sin embargo, tras varias reuniones con la municipalidad de Concón, se **concluyó** que el proyecto sería más **viable** si se financiara principalmente con **fondos municipales**, dejando las esculturas como los únicos elementos a ser costeados por privados. Este cambio estratégico llevó a **redimensionar** las propuestas, ajustándolas a una escala más contenida que permitiera garantizar su ejecución dentro de los **límites presupuestarios** disponibles.

El replanteamiento implicó **enfocar las propuestas** en intervenciones **puntuales y eficientes**, que mantuvieran el valor conceptual y funcional del proyecto mientras se optimizaban los recursos. Se trabajó en diseños que, con menos gestos arquitectónicos, lograran resaltar las cualidades de cada espacio, integrándolos al paisaje costero y asegurando su relevancia social y cultural.

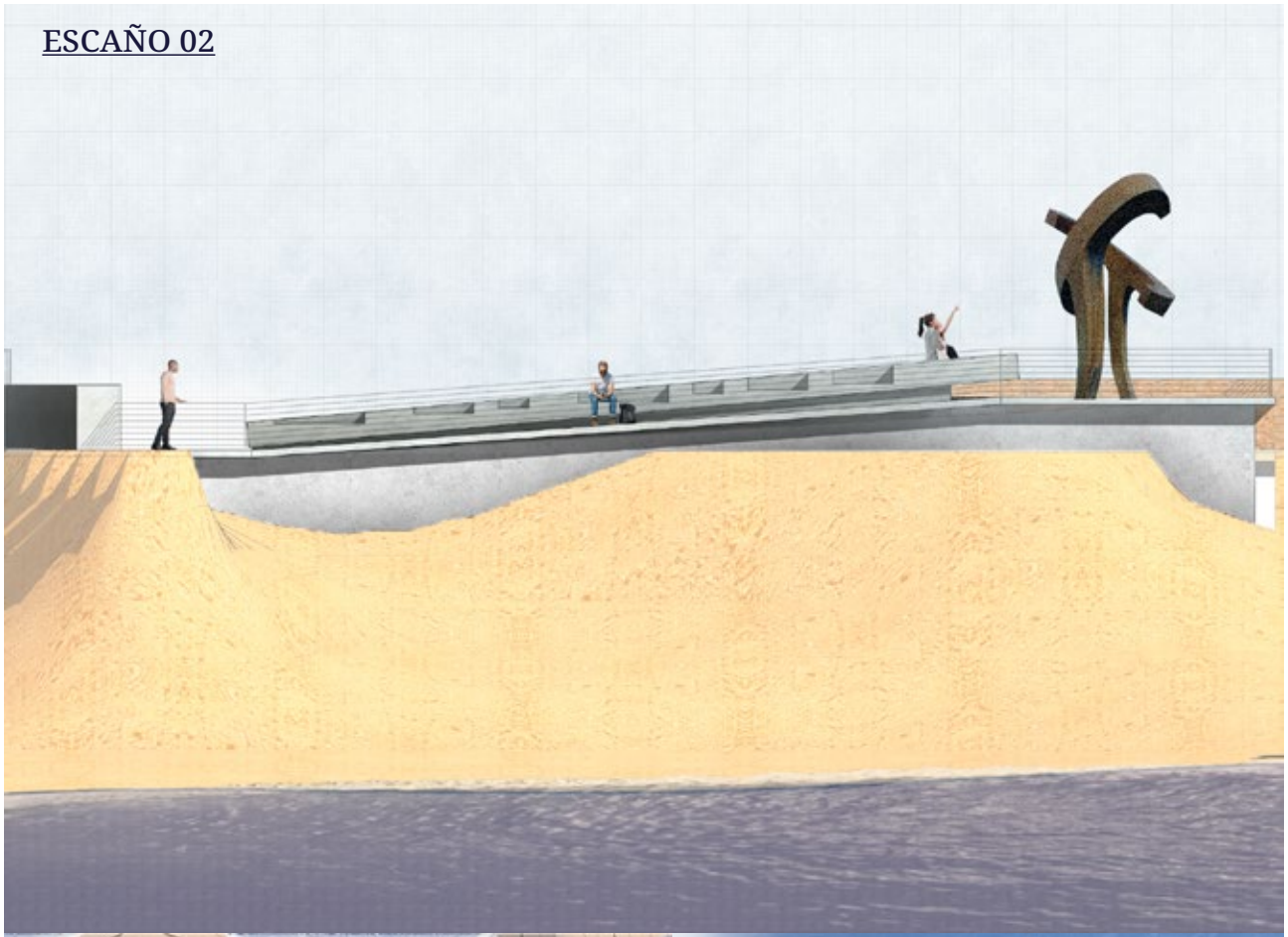
ESCAÑO 01







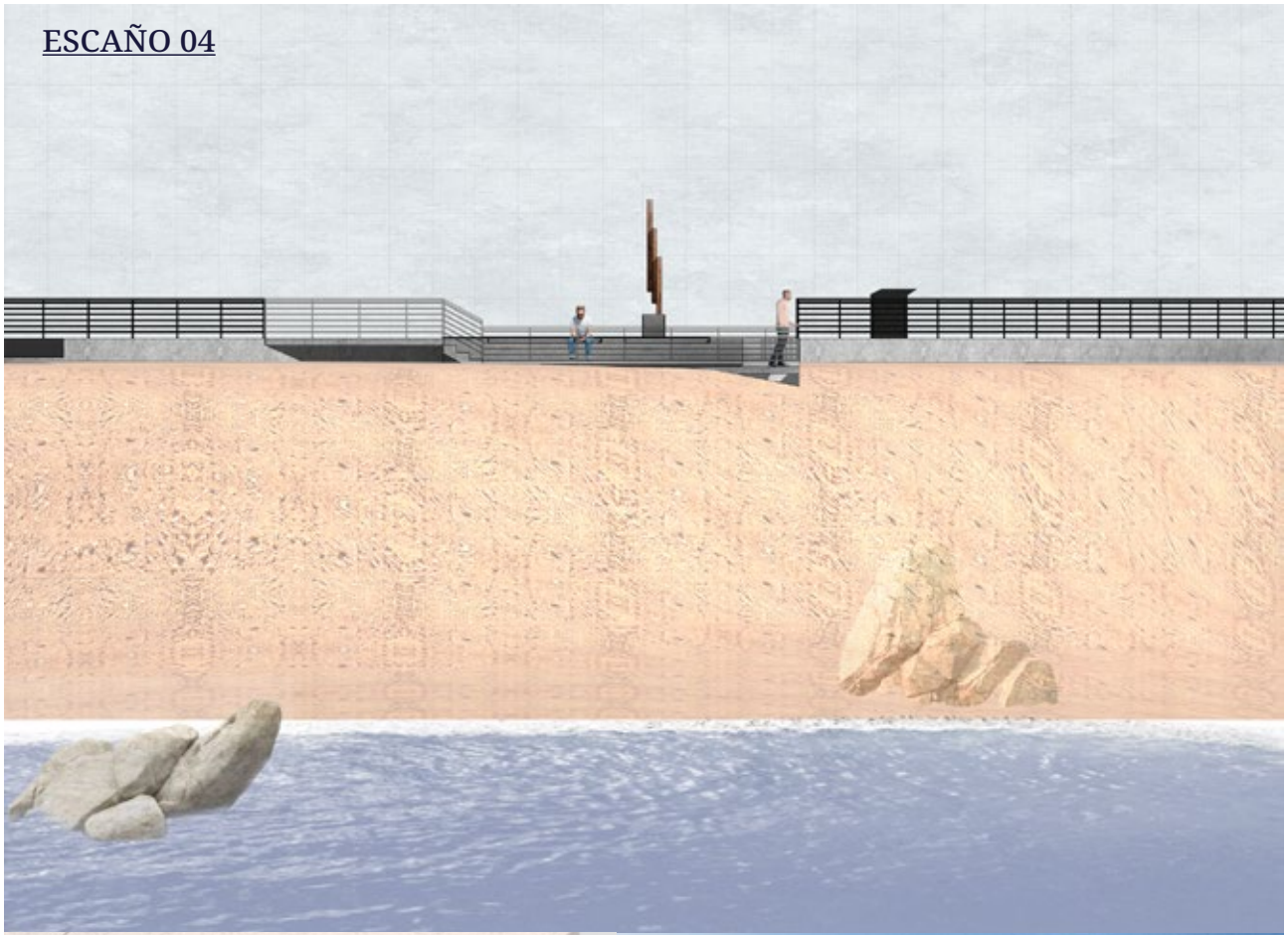
ESCAÑO 02

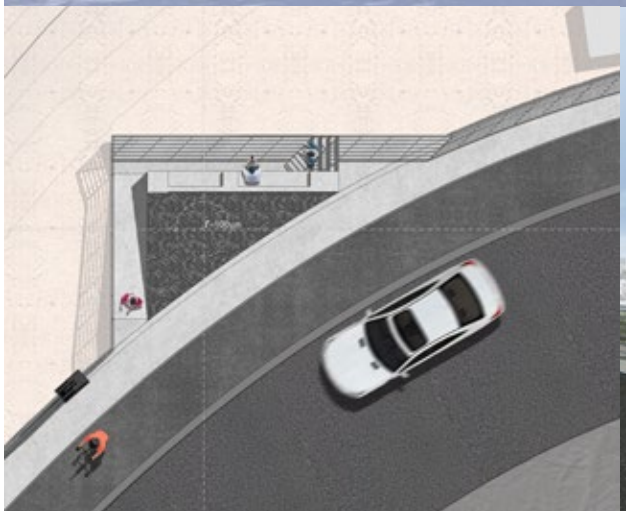






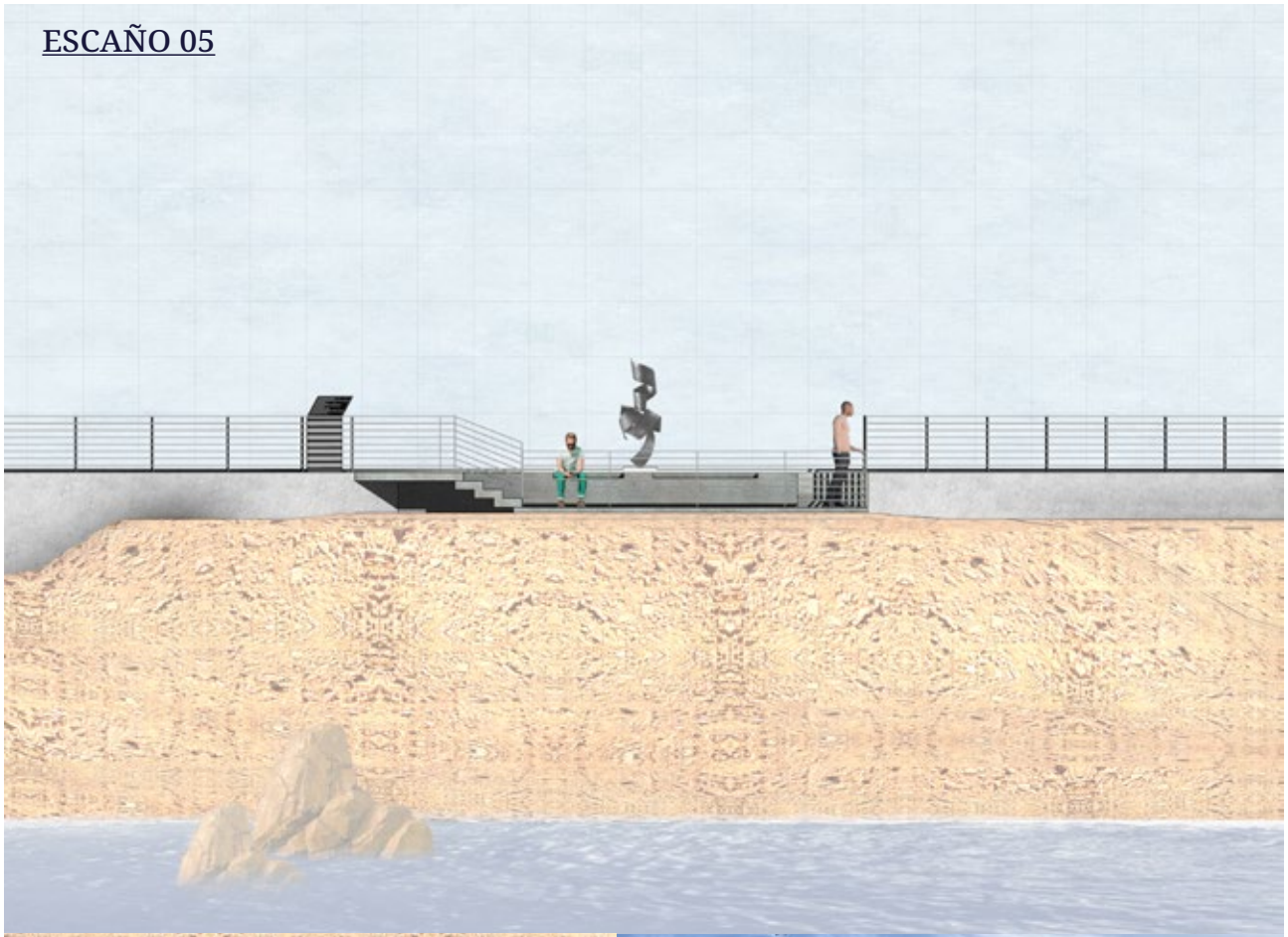
ESCAÑO 04

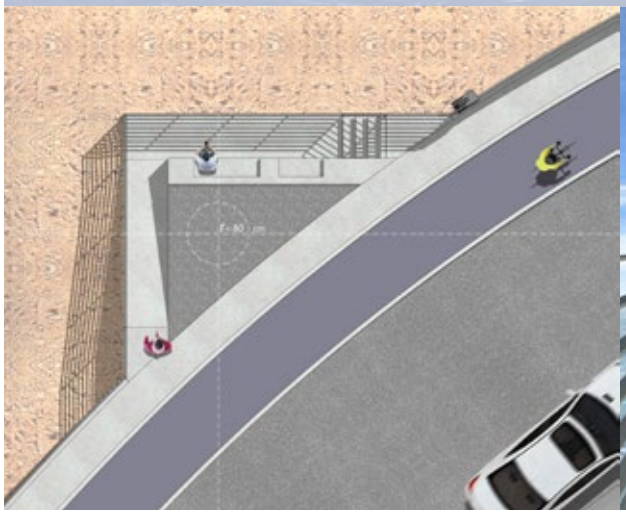






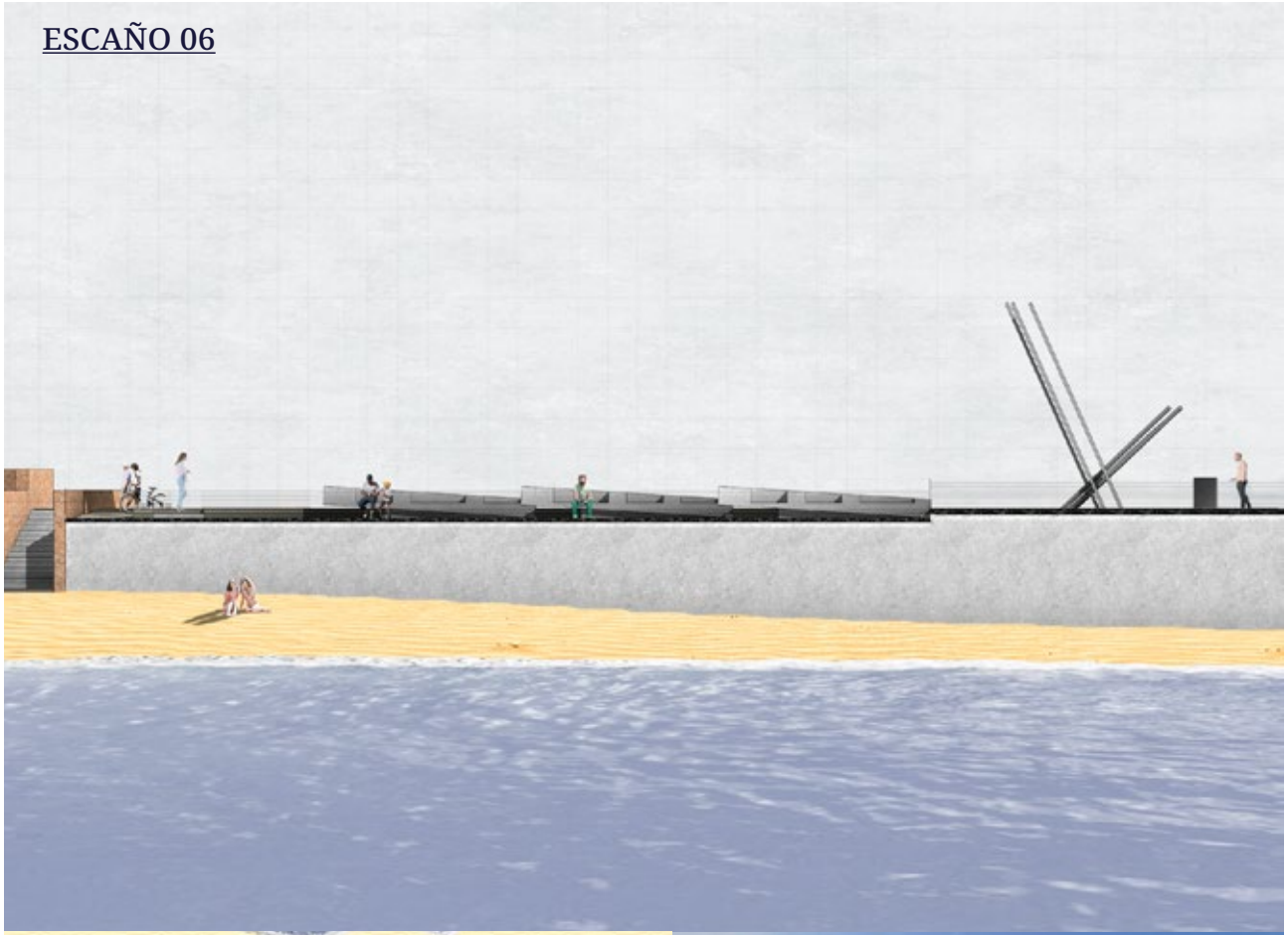
ESCAÑO 05







ESCAÑO 06







ETAPAS FINALES

En las etapas finales de la práctica, el estudiante se centró en consolidar el proyecto y preparar la documentación técnica para su presentación y ejecución. Durante el último mes, se realizaron los siguientes hitos clave:

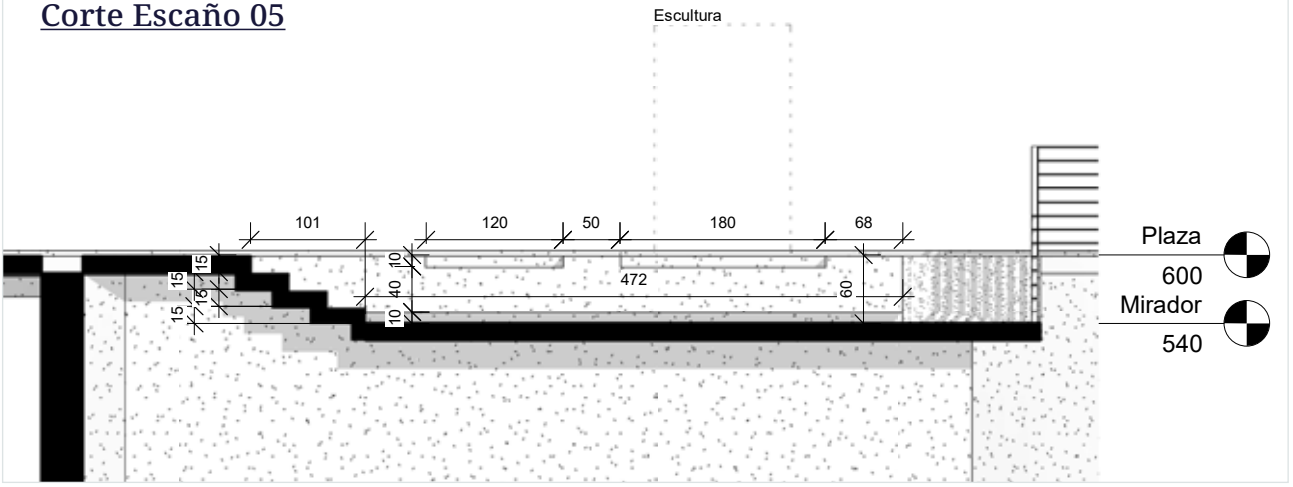
MODELADO FINAL Y DOCUMENTACIÓN TÉCNICA: Se cerraron los modelos 3D en Revit de todos los escaños, asegurando que cada detalle técnico estuviera correctamente representado. Se elaboraron planos detallados y especificaciones técnicas, organizadas en un documento guía para facilitar las cotizaciones y la ejecución.

PRESENTACIONES VISUALES MEJORADAS: Las imágenes objetivo de cada intervención se actualizaron en Photoshop para reflejar los últimos cambios de diseño. Estas representaciones se utilizaron en reuniones clave con escultores y autoridades.

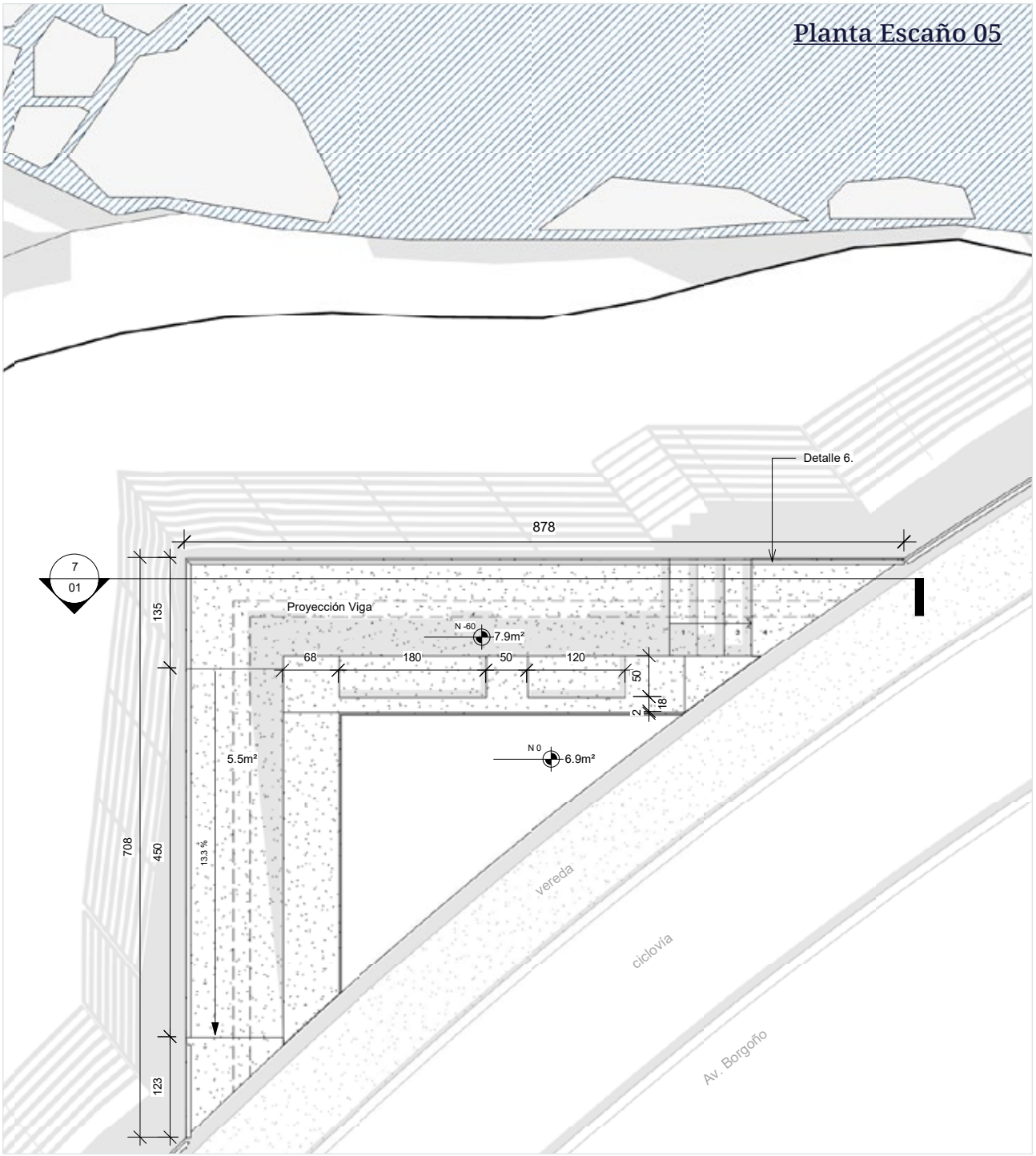
COORDINACIÓN CON ESCULTORES: Se organizó un recorrido por la costa de Concón, donde los escultores seleccionaron los terrenos de su interés. Durante este evento, se entregaron carpetas con la documentación de cada escaño, sentando las bases para que los artistas desarrollaran sus propuestas iniciales y presupuestos.

PRIMERA REUNIÓN MULTIDISCIPLINARIA: En un evento que reunió a la municipalidad, escultores y diseñadores, se presentaron los avances del proyecto y se discutieron estrategias para su materialización. Este hito marcó el inicio de la colaboración activa entre las partes involucradas.

Corte Escaño 05



Planta Escaño 05



La práctica permitió no solo un acercamiento técnico y creativo a la intervención en terrenos residuales, sino también reconocer su potencial como puntos clave de transformación urbana. Al mismo tiempo, surgieron preguntas fundamentales: ¿**Qué define** un paisaje residual? ¿**Cómo se evalúa** su potencial? ¿**Qué estrategias** permiten integrarlos al entorno urbano y natural?

A partir de estas interrogantes, se desarrolla el cuerpo de esta memoria. El primer tema, Paisajes Residuales: Estudios de Recuperación, aborda el concepto desde una perspectiva teórica, **conectando la experiencia práctica con el marco conceptual** que guía el análisis de los espacios residuales en la costa de Concón.

TEMA I

PAISAJES RESIDUALES

- Estudios de recuperación -

INTRODUCCIÓN

El capítulo I tiene como propósito explorar y definir el concepto de paisajes residuales, reconociéndolos como una categoría espacial compleja que surge de las dinámicas económicas, sociales y culturales contemporáneas. Estos espacios, marcados por su abandono y aparente invisibilidad, representan tanto las tensiones del sistema capitalista como oportunidades para la reflexión y la intervención creativa.

A lo largo de este capítulo, se analizará cómo los paisajes residuales, aunque fragmentados y marginales, pueden ser resignificados y reintegrados al tejido territorial como espacios de cohesión social, revitalización urbana y conservación ecológica. Para ello, se abordarán tanto la conceptualización de los paisajes residuales como su tipología y relevancia, además de examinar estrategias y casos de recuperación que ilustran su potencial transformador. Este marco teórico establece las bases para el análisis detallado de los espacios residuales en la costa de Concón, desarrollado en los capítulos posteriores.

ESTRUCTURA DEL CAPÍTULO

El capítulo I se organiza en dos grandes secciones que abordan tanto la conceptualización teórica como ejemplos prácticos de recuperación de paisajes residuales:

1.0 CONCEPTO:

Esta sección introduce las bases teóricas del capítulo, explorando el concepto de paisajes residuales y su importancia:

1.1 Definición de Paisaje y Espacio Residual: Diferenciación entre ambos términos, destacando sus enfoques y características.

1.2 Características de los Paisajes Residuales: Análisis de los atributos que definen estos espacios, como su fragmentación, marginalidad y potencial transformador.

1.3 Tipologías de Paisajes Residuales: Clasificación de estos paisajes en categorías como urbanos, industriales y naturales degradados.

1.4 Relevancia de los Paisajes Residuales: Reflexión sobre su importancia para la cohesión social, la revitalización urbana y la conservación ecológica.

2.0 CASOS DE RECUPERACIÓN:

Esta sección aborda ejemplos prácticos de intervención en paisajes residuales y las estrategias empleadas:

2.1 Análisis de Ejemplos: Estudio de casos específicos que destacan por su éxito en la recuperación de estos espacios.

2.2 Estrategias Utilizadas: Identificación de métodos y enfoques aplicados en los casos analizados.

2.3 Desafíos y Limitaciones: Reflexión sobre las barreras comunes en la recuperación de paisajes residuales y las oportunidades para superarlas.

2.4 Conclusiones del Capítulo: Resumen de los hallazgos principales, destacando las lecciones aprendidas y su aplicación al contexto de la costa de Concón.

OBJETIVOS DEL CAPÍTULO

1. Definir el concepto de paisajes residuales:

Distinguir los paisajes residuales de otras categorías espaciales, explorando sus características y relevancia en el contexto urbano, industrial y natural.

2. Analizar casos de recuperación exitoso:

Examinar ejemplos concretos de recuperación de paisajes residuales para identificar estrategias utilizadas y reflexionar sobre los desafíos y limitaciones en su implementación.

3. Establecer un marco teórico sólido:

Proveer una base conceptual que permita contextualizar y guiar el análisis de los espacios residuales en la costa de Concón, destacando su potencial para intervenciones sostenibles y creativas.

CONCEPTO

Un **paisaje residual** es un espacio que, **por cambios en la sociedad, la economía o el medio ambiente, ha perdido su uso original y ya no forma parte de las dinámicas principales del territorio**. Pueden ser terrenos baldíos, áreas industriales abandonadas o incluso bordes costeros degradados. Aunque a simple vista parecen lugares sin valor, en realidad tienen un gran potencial para transformarse en espacios funcionales y útiles para las comunidades.

Por otro lado, un **espacio residual** es algo más pequeño y específico dentro de un paisaje residual. Es un **fragmento concreto, como un terreno vacío**, un edificio en desuso **o un rincón olvidado dentro de la ciudad**. Mientras que los paisajes residuales abarcan áreas más grandes y tienen un impacto territorial amplio, los espacios residuales se centran en intervenciones más localizadas que buscan mejorar su conexión con el entorno cercano.

PAISAJE V/S ESPACIO

La diferencia entre ambos conceptos está principalmente en la escala. Los paisajes residuales requieren proyectos más amplios, como planes de restauración ecológica o de urbanismo, mientras que los espacios residuales permiten intervenciones más pequeñas y directas, como convertir un terreno baldío en un parque de barrio. Esto no significa que sean excluyentes; al contrario, los espacios residuales pueden ser parte importante de un paisaje residual más grande, y su recuperación puede contribuir a transformar todo el entorno.

Entender esta relación es clave, ya que permite **trabajar tanto con las grandes áreas como con los pequeños detalles.** Ahora bien, para abordar mejor qué hace único a un paisaje residual, es necesario explorar sus características principales y las tipologías en las que se pueden clasificar.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

1. ABANDONO FUNCIONAL:

Han perdido su propósito original, quedando desconectados de los flujos económicos y sociales.

2. INVISIBILIDAD SOCIAL:

Aunque son parte del entorno cotidiano, suelen ser ignorados por la percepción colectiva debido a su falta de valor simbólico o económico inmediato.

3. FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL:

Se ubican en intersticios o bordes del entramado urbano y rural, siendo espacios discontinuos y de límites imprecisos.

4. POTENCIAL SIMBÓLICO:

Pese a su condición marginal, estos paisajes contienen memorias e historias que los vinculan con procesos culturales y económicos del pasado.

TIPOLOGÍAS DE PAISAJES RESIDUALES

1. PAISAJES RESIDUALES NATURALES:

Espacios naturales que, debido a la acción humana o fenómenos naturales, **han perdido su funcionalidad ecológica** o han quedado **excluidos del sistema ambiental activo**.

Incluyen áreas como humedales degradados, bosques fragmentados, bordes fluviales alterados y entornos costeros erosionados o abandonados.

Nota a futuro: Los paisajes costeros de Concón, como bordes marítimos inutilizados o zonas erosionadas, se integran en esta categoría por su conexión con dinámicas naturales y humanas que han afectado su funcionalidad y potencial.

2. PAISAJES RESIDUALES URBANOS:

Áreas **dentro del entorno urbano** consolidado que han quedado en desuso, abandonadas o **desconectadas de las dinámicas sociales y económicas.** Incluyen lotes baldíos, edificios abandonados y áreas periféricas desarticuladas.

Ejemplo: Zonas abandonadas en el casco histórico de Valparaíso.

Nota a futuro: Algunos espacios costeros urbanos, aunque influenciados por su proximidad al mar, podrían analizarse como una extensión de esta tipología si su condición resulta de la des-articulación urbana.

3. PAISAJES RESIDUALES PERIURBANOS:

Terrenos en la periferia urbana que actúan como **zonas de transición** entre el **espacio urbanizado y las áreas naturales.** Son terrenos fragmentados que han perdido su función productiva o de integración.

Ejemplo: Áreas intersticiales entre carreteras y zonas rurales en la periferia de Santiago.

Nota a futuro: Algunos sectores costeros limítrofes de Concón, situados en la transición entre el área urbana y el entorno natural, podrían encajar en esta categoría.

4. PAISAJES RESIDUALES INDUSTRIALES:

Infraestructuras y territorios relacionados con **actividades industriales** que han cesado su operación, como fábricas, minas, vías férreas o zonas portuarias abandonadas.

Ejemplo: Antiguas plantas mineras en el norte de Chile reconvertidas en sitios turísticos.

Nota a futuro: Los bordes costeros industriales de Concón con infraestructuras en desuso podrían analizarse bajo esta tipología dependiendo de su grado de intervención y abandono.

RELEVANCIA SOCIAL, CULTURAL Y URBANA

Los paisajes residuales, lejos de ser simples espacios en desuso, desempeñan un papel crucial en la configuración de las dinámicas sociales, culturales y urbanas. **Su estudio no solo permite entender las transformaciones territoriales, sino también resignificar su papel en la memoria colectiva** y en la vida cotidiana de las comunidades.

1. IMPORTANCIA SOCIAL:

Los paisajes residuales son un ejemplo claro de **cómo las desigualdades sociales y económicas se ven reflejadas en el territorio**. Su abandono o la falta de conexión con el entorno muestran problemas en la relación entre las comunidades y el espacio, dejando en evidencia procesos de exclusión. Sin embargo, estos mismos lugares tienen el potencial de convertirse en puntos de encuentro y unión social si se recuperan y se les da un nuevo significado de forma participativa. Por ejemplo:

a. Transformación comunitaria:

La recuperación de espacios residuales en barrios vulnerables puede generar áreas recreativas, fomentando la interacción social y mejorando la calidad de vida.

b. Acceso a espacios públicos:

En zonas urbanas densamente pobladas, los paisajes residuales son oportunidades para expandir la oferta de espacios accesibles y diversos.

2. RELEVANCIA CULTURAL:

Desde una perspectiva cultural, los paisajes residuales s**on depósitos de historia y memoria colectiva.** Estos espacios guardan vestigios de las actividades humanas que los moldearon, funcionando como un archivo tangible de los cambios en el territorio.

a. Simbolismo y memoria:

Los paisajes residuales pueden narrar historias de auge y decadencia, desde fábricas abandonadas hasta áreas costeras afectadas por cambios en el uso del suelo.

b. Patrimonio olvidado:

Algunos de estos espacios, aunque no reconocidos formalmente como patrimonio, poseen un valor intrínseco que puede ser rescatado a través de intervenciones creativas.

3. IMPACTO URBANO

En el ámbito urbano, los paisajes residuales son **puntos críticos dentro del tejido territorial**. Su recuperación puede generar beneficios significativos:

a. Renovación del tejido urbano:

Al transformar espacios abandonados en áreas activas, se mejora la conectividad y la funcionalidad de las ciudades.

b. Integración en la planificación urbana:

La incorporación de paisajes residuales en estrategias de desarrollo sostenible permite optimizar recursos y responder a las necesidades locales.

c. Estrategias de sostenibilidad:

Estos espacios son oportunidades para proyectos verdes, como parques urbanos o infraestructuras basadas en la naturaleza, que contribuyen al equilibrio ambiental.

CASOS DE RECUPERACIÓN



1. CHEONGGYECHEON STREAM

UBICACIÓN: Seúl, Corea del Sur, atraviesa 13 vecindarios en cuatro distritos del centro de la ciudad.

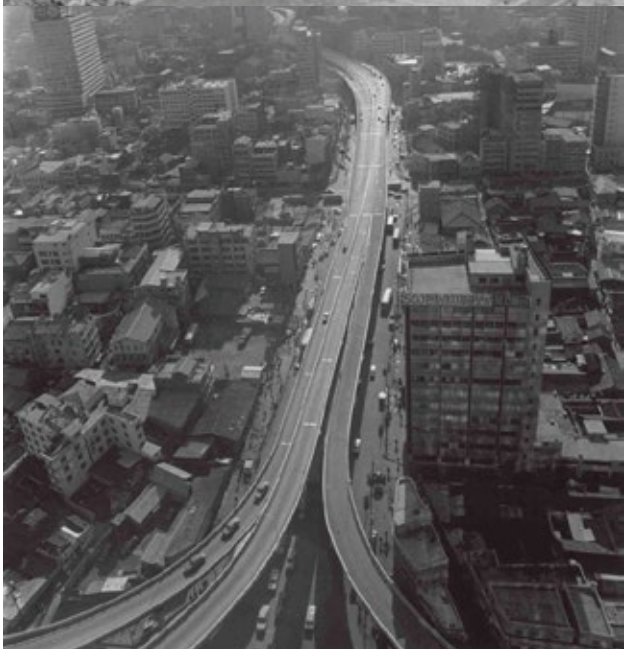
INAUGURACIÓN: 2005.

ARQUITECTOS: Proyecto liderado por el Gobierno Metropolitano de Seúl, bajo la dirección del alcalde Lee Myung-bak.

CONTEXTO: El Cheonggyecheon Stream es un **arroyo** que atraviesa el centro de Seúl, Corea del Sur, y desempeñó históricamente roles esenciales en la vida de la ciudad. Durante la década de 1970, el arroyo fue **cubierto por una autopista** elevada como parte de un plan de modernización urbana. Sin embargo, esta infraestructura resultó en la **degradación del entorno** y la desconexión de las comunidades locales. En 2003, el Gobierno Metropolitano de Seúl lanzó un **proyecto de restauración** para reintegrar este curso de agua al tejido urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, la duración del proyecto fue de 2 años y 3 meses.

PROPÓSITO: Restaurar el arroyo Cheonggyecheon y transformarlo en un **corredor ecológico** y recreativo que mejorara la conectividad urbana, fomentara la sostenibilidad y revitalizara una zona históricamente congestionada y degradada.







ESTADO INICIAL:

- Arroyo cubierto por una autopista elevada que lo convirtió en un espacio oscuro y **desconectado**.

- Alta **contaminación ambiental** y acústica debido al tráfico intenso.

- **Ausencia** de **espacios públicos** accesibles y de conexión con la naturaleza en el área.

PROBLEMAS IDENTIFICADOS:

1. Degradación del arroyo y su entorno natural.

2. Desconexión entre los vecindarios aledaños.

3. Reducción del hábitat para especies locales.

ESTRATEGIAS APLICADAS

1. Eliminación de la Infraestructura Obsoleta:

- Demolición de la autopista elevada para liberar el arroyo y su entorno.

2. Re naturalización del Curso de Agua:

- Reorientación de las vías fluviales subterráneas para restaurar el cauce original del arroyo.

- Instalación de sistemas de tratamiento de agua para garantizar la calidad del arroyo.

3. Creación de Zonas Temáticas:

- Zona Histórica: Restauración de elementos patrimoniales y creación de orillas ajardinadas con acceso peatonal.

- Zona de Recreación Medioambiental: Espacios interactivos para actividades recreativas y educativas.

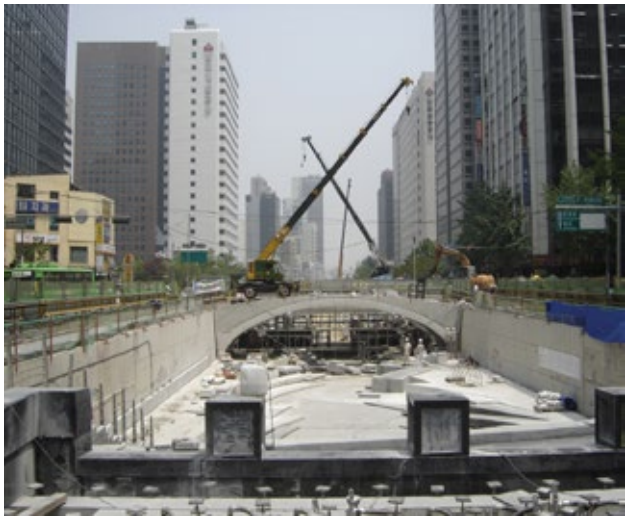
Zona de Confluencia: Fomento de biodiversidad mediante la integración del arroyo con otros cuerpos de agua.

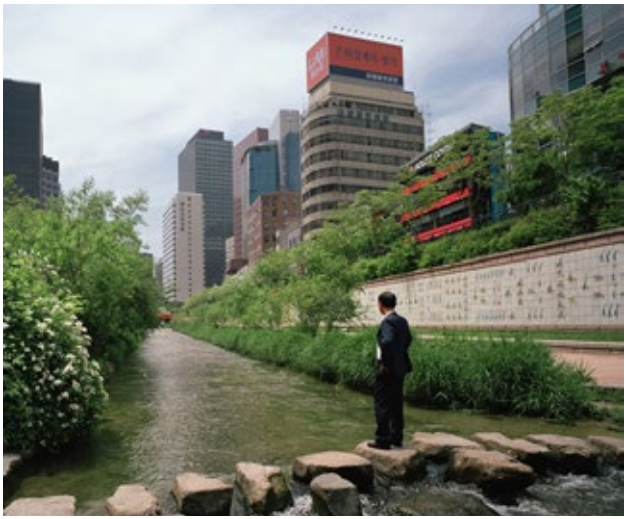
4. Infraestructura para la Conectividad Urbana:

- Construcción de 22 puentes para mejorar la movilidad peatonal y vehicular entre los vecindarios.

5. Diseño de Espacios Públicos Multinacionales:

- Incorporación de áreas verdes, asientos y senderos peatonales para promover la apropiación comunitaria.





IMPACTO ECOLÓGICO:

- Restauración del hábitat para 32 especies de peces, 36 de aves y 18 de insectos.

- Reducción de la temperatura local en 3.6 °C debido al micro clima creado por el arroyo.

IMPACTO URBANO:

- Mejora de la movilidad peatonal y reducción del tráfico en el centro de la ciudad.

- Incremento en la accesibilidad y conectividad entre vecindarios.

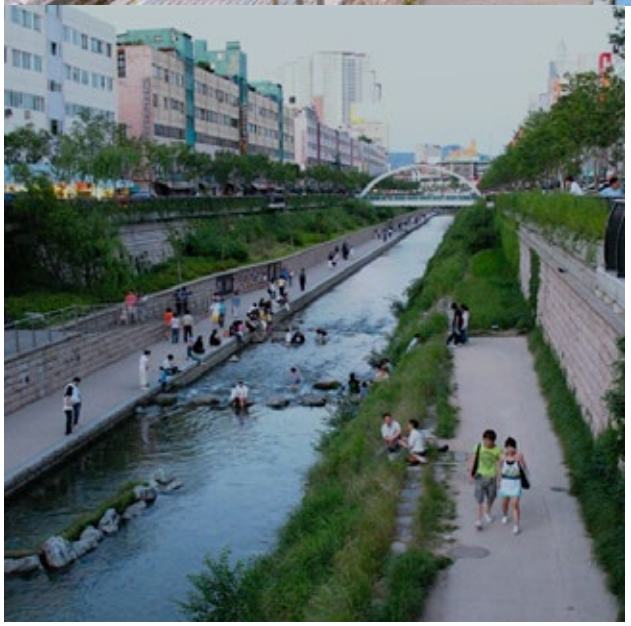
IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO:

- Revitalización económica de la zona, atrayendo inversiones y turismo.

- Creación de un espacio público vibrante que fomenta el uso social y cultural.







CONCLUSIONES RELEVANTES:

1. La eliminación de infraestructuras obsoletas puede ser un catalizador para la regeneración urbana.

2. La integración de estrategias ambientales y sociales es clave para transformar paisajes residuales en activos multifuncionales.

3. Los proyectos de recuperación deben ser acompañados por sistemas de gestión sostenibles para garantizar su éxito a largo plazo.



2. PARQUE FLUVIAL PADRE RENATO POBLETE

UBICACIÓN: Quinta Normal, a orillas del río Mapocho, Santiago, Chile.

INAUGURACIÓN: 21 de enero de 2015.

ARQUITECTOS: Proyecto desarrollado por Boza Arquitectos, con el equipo liderado por Cristián Boza Díaz y Cristián Boza Wilson.

CONTEXTO: El Parque Fluvial Padre Renato Poblete se ubica en una zona anteriormente ocupada por terrenos industriales en desuso. La ribera del río Mapocho, donde se encuentra el parque, estaba desconectada del tejido urbano y carecía de infraestructura adecuada para su aprovechamiento. La comuna tenía una carencia significativa de áreas verdes y espacios público. En respuesta a esto, se propuso la creación de un parque fluvial que conectara la ciudad con el río, mejorara la calidad ambiental y proporcionara espacios recreativos accesibles para Santiago.

PROPÓSITO: Rehabilitar un área degradada en la ribera del río Mapocho, transformándola en un parque fluvial multifuncional que fomentara la integración del entorno urbano con el natural, ofreciera espacios recreativos y mejorara la calidad de vida de las comunidades cercanas.







ESTADO INICIAL:

- Área industrial en desuso con terrenos baldíos y contaminación ambiental.

PROBLEMAS IDENTIFICADOS:

1. Desconexión entre la ciudad y el río Mapocho.

2. Falta de espacios públicos y áreas verdes en la comuna de Quinta Normal.

3. Degradación ambiental y social del sector.

ESTRATEGIAS APLICADAS

1. Re naturalización del Entorno:

- Integración del agua del río Mapocho mediante la creación de una laguna artificial y canales navegables.

- Plantación de más de 2.500 árboles y vegetación nativa para mejorar la biodiversidad y calidad ambiental.

2. Diseño de Espacios Públicos Multifuncionales:

- Construcción de un anfiteatro al aire libre, canchas de fútbol con pasto sintético y áreas de picnic.

- Implementación de juegos infantiles y zonas de esparcimiento para diferentes grupos etarios.

3. Mejora de la Conectividad Urbana:

- Desarrollo de senderos peatonales y ciclovías que conectan el parque con otros espacios urbanos, como el Parque de Los Reyes.

- Incorporación de puentes y pasarelas para facilitar el acceso y movilidad dentro del parque.

4. Gestión Sostenible del Agua:

- Implementación de esclusas colapsables a lo largo de 34 kilómetros del río para controlar el flujo de agua y prevenir inundaciones.

- Uso de aguas tratadas del río Mapocho para alimentar la laguna y los canales del parque.





IMPACTO ECOLÓGICO:

- Mejora de la calidad del aire y reducción de la temperatura local gracias a la nueva vegetación.

- Creación de hábitats para especies locales, fomentando la biodiversidad.

IMPACTO URBANO:

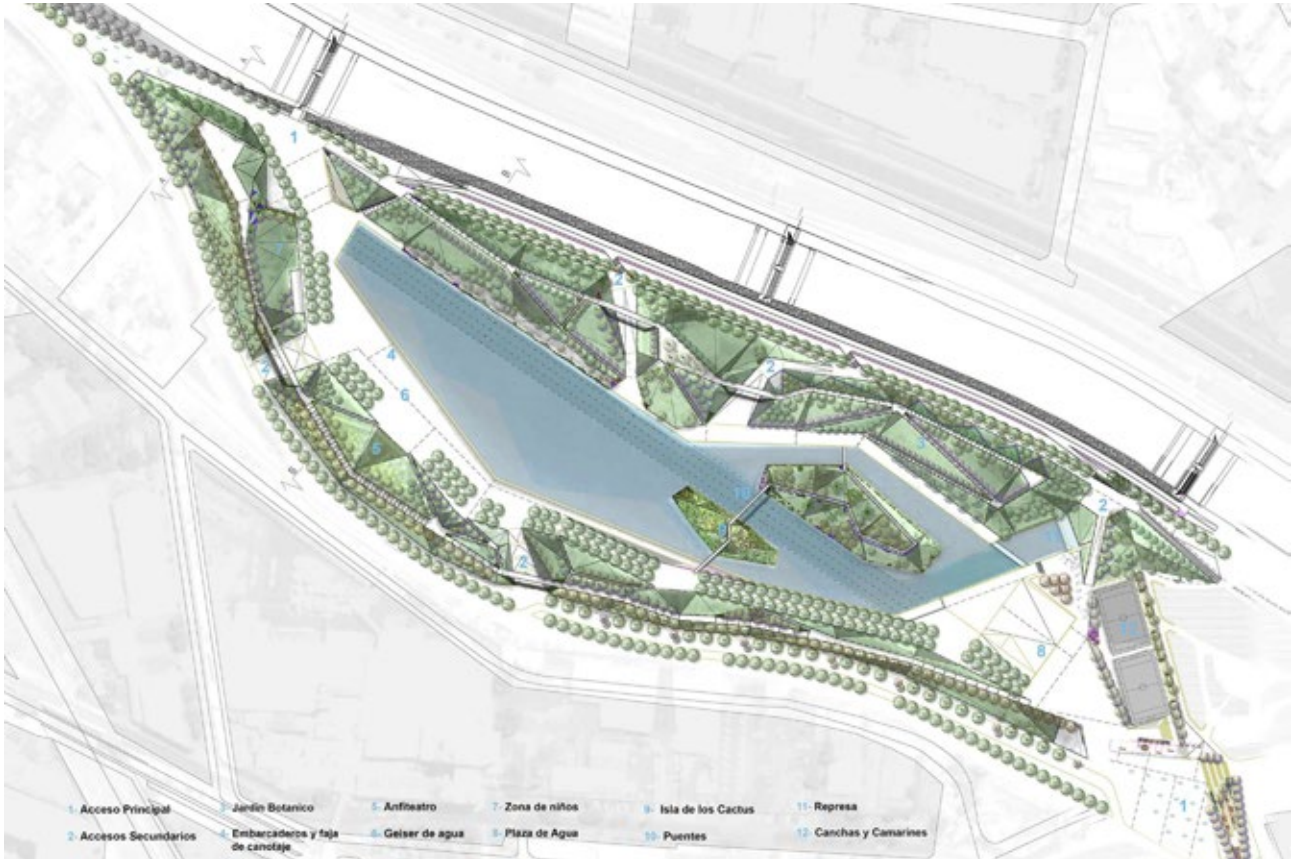
- Revalorización de la zona poniente de Santiago, atrayendo inversiones y desarrollo urbano.

- Incremento de áreas verdes disponibles para la comunidad, contribuyendo al bienestar social.

IMPACTO SOCIAL:

- Provisión de espacios recreativos y culturales accesibles para más de 750.000 residentes de comunas como Santiago, Renca, Cerro Navia e Independencia.

- Fomento de actividades deportivas y recreativas, mejorando la cohesión social y la calidad de vida.







CONCLUSIONES RELEVANTES:

1. Integración Urbana y Natural: La conexión efectiva entre la ciudad y sus recursos naturales puede revitalizar áreas degradadas y mejorar la calidad de vida urbana.

2. Participación Comunitaria: Involucrar a la comunidad en el diseño y uso del espacio asegura que el parque responda a las necesidades locales y promueve su apropiación.

3. Sostenibilidad Ambiental: La gestión adecuada de recursos como el agua y la vegetación es esencial para el éxito a largo plazo de proyectos de recuperación urbana.



3. PARQUE CULTURAL DE VALPARAÍSO

UBICACIÓN: Cerro Cárcel, Valparaíso Chile.

INAUGURACIÓN: 2011.

ARQUITECTOS: Proyecto desarrollado por HLPS Arquitectos, con un equipo liderado por Jonathan Holmes, Martín Labbé, Carolina Portugueis y Osvaldo Spichiger.

CONTEXTO: El Parque Cultural de Valparaíso se encuentra en el sitio de la ex Cárcel de Valparaíso, un espacio en desuso ubicado en un sector históricamente relevante de la ciudad. La antigua cárcel, clausurada en 1999, presentaba estructuras deterioradas que representaban un símbolo de reclusión y aislamiento en una comunidad con pocas áreas verdes y espacios culturales accesibles. Ante esta problemática, el proyecto buscó resignificar el espacio, integrando su valor patrimonial con nuevas funciones culturales y recreativas.

PROPÓSITO: Transformar la ex Cárcel de Valparaíso en un centro cultural y un parque público que ofreciera un espacio de encuentro e integración, preservando el valor patrimonial del sitio y promoviendo actividades artísticas, culturales y comunitarias para revitalizar el entorno urbano y social.



Presos políticos de la cárcel de Valparaíso, archivo Ex presos políticos Valparaíso



ESTADO INICIAL:

- Antigua cárcel en desuso, con estructuras deterioradas y un entorno urbano degradado.

PROBLEMAS IDENTIFICADOS:

1. Espacio asociado al encierro y la reclusión, generando una barrera en la comunidad.

2. Falta de espacios públicos y culturales en el sector.

3. Deterioro físico de las instalaciones y del entorno circundante.

ESTRATEGIAS APLICADAS

1. Resignificación:

- Transformación del antiguo pabellón de prisioneros en un “edificio de transmisión” para actividades artísticas, manteniendo su fachada y elementos históricos.

2. Consolidación del Parque:

- Despeje de construcciones acumuladas para crear una gran superficie plana, sembrada con jacarandás, magnolios y ceibos, convirtiendo el terreno en un “macetero en los cerros”

3. Incorporación de Nueva Fachada:

- Construcción de una nueva fachada contemporánea que dialoga con las estructuras históricas, integrando el pasado y el presente arquitectónico.

4. Corte del Muro Perimetral:

- Sección horizontal del muro para transformar el encierro penitenciario en un espacio abierto y claustral, creando un nuevo horizonte visual.

5. Creación de Espacios Públicos:

- Desarrollo de explanadas y paseos que conectan el parque con las quebradas Elías y Cumming, facilitando el acceso y la integración con la ciudad.





IMPACTO CULTURAL:

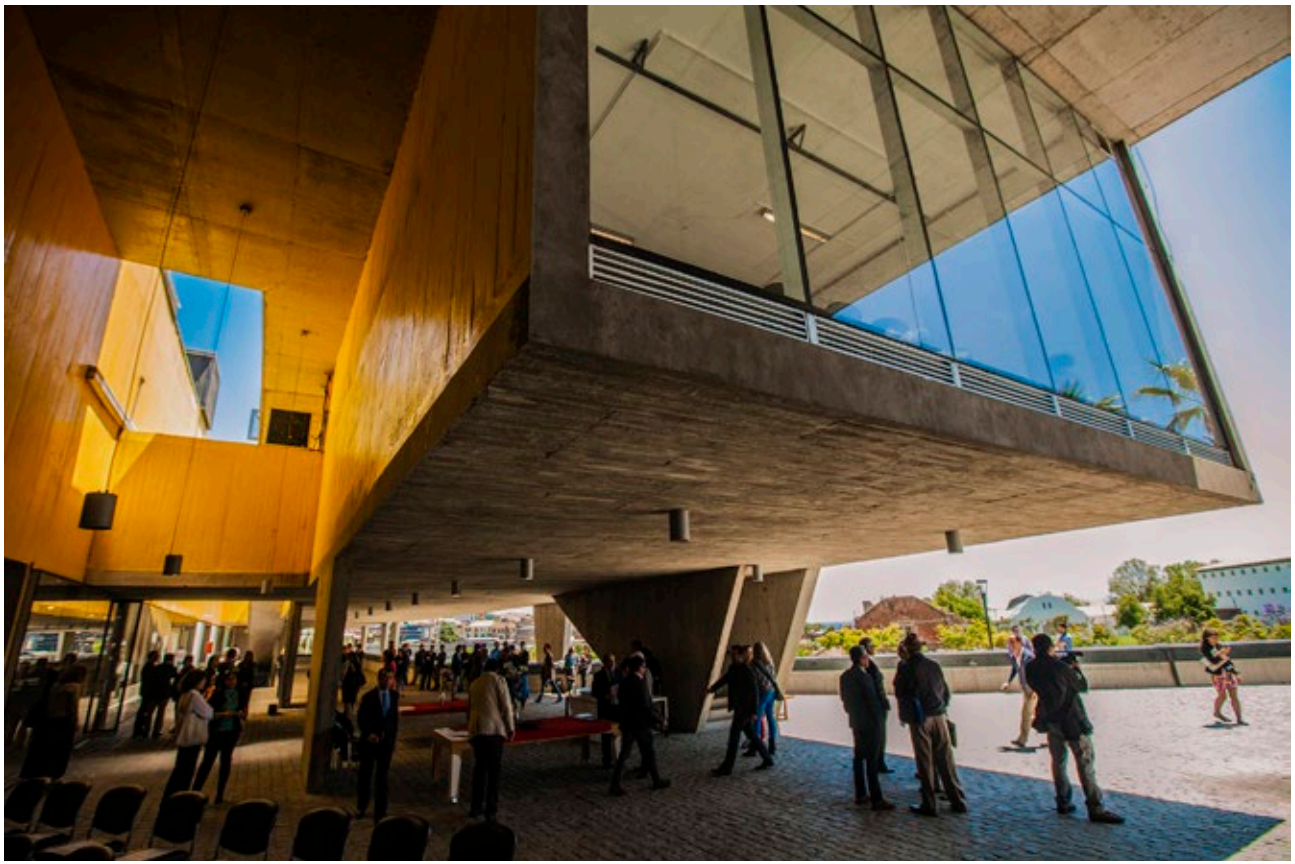
- Establecimiento de un centro cultural que alberga salas de ensayo, exposiciones y actividades artísticas, revitalizando la escena cultural local.

IMPACTO URBANO:

- Revalorización del sector, mejorando la conectividad y ofreciendo un espacio público de calidad en los cerros de Valparaíso.

IMPACTO SOCIAL:

- Transformación de un símbolo de reclusión en un espacio de encuentro, promoviendo la cohesión social y la participación comunitaria.







CONCLUSIONES RELEVANTES:

1. Reutilización Adaptativa: La transformación de estructuras históricas en desuso en espacios funcionales contemporáneos puede revitalizar áreas urbanas y preservar el patrimonio.

2. Integración Arquitectónica: La combinación de elementos históricos con arquitectura contemporánea crea un diálogo entre pasado y presente, enriqueciendo el entorno urbano.

3. Participación Comunitaria: Involucrar a la comunidad en el proceso de recuperación asegura que el espacio responda a sus necesidades y promueve su apropiación.

ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN

En los casos analizados previamente, se exploraron proyectos que lograron transformar paisajes residuales en espacios con nuevos usos y un impacto positivo significativo. Estos ejemplos permitieron observar cómo, en cada intervención, se implementaron diferentes estrategias para abordar problemas urbanos o sociales, logrando integrar de manera efectiva estos espacios al entorno.

Del análisis realizado, es posible identificar estrategias que han demostrado ser exitosas en la recuperación de este tipo de lugares. Ya sea mejorando su funcionalidad, conectándolos con el tejido urbano o devolviéndoles valor ecológico y social, estas estrategias no solo resultaron efectivas en los proyectos estudiados, sino que también ofrecen un marco de referencia para futuros proyectos, ajustándose a distintos contextos y necesidades.

A continuación, se describen las estrategias identificadas, explicando cómo fueron aplicadas en los proyectos analizados.

1. RESTAURACIÓN ECOLÓGICA:

La restauración ecológica busca devolver la **funcionalidad ambiental** a ecosistemas degradados, promoviendo la biodiversidad y la sostenibilidad a largo plazo.

CASO 01 - CHEONGGYECHEON STREAM:

a) Eliminación de una autopista elevada que cubría el arroyo.

b) Restauración del curso natural del agua y reintroducción de flora y fauna locales.

c) Instalación de sistemas de tratamiento de agua para garantizar su calidad.

CASO 02 - PARQUE FLUVIAL PADRE RENATO POBLETE:

d) Creación de lagunas artificiales y canales navegables que mejoraron la gestión hídrica.

e) Plantación de especies nativas para aumentar la biodiversidad y mitigar la contaminación ambiental.

2. URBANISMO ACTIVO:

El urbanismo activo busca integrar paisajes residuales al tejido urbano mediante la **creación de infraestructura** accesible y funcional, fomentando la conectividad y el uso comunitario.

CASO 01 - CHEONGGYECHEON STREAM:

a) Construcción de 22 puentes que conectaron vecindarios previamente desconectados.

b) Diseño de senderos peatonales y áreas recreativas que fomentaron la movilidad y el uso del espacio.

CASO 03 - PARQUE CULTURAL DE VALPARAÍSO:

c) Creación de explanadas y paseos que conectan el parque con las quebradas cercanas y el entorno urbano.

d) Desarrollo de áreas que promueven la interacción comunitaria y el acceso cultural.

3. REUTILIZACIÓN ADAPTATIVA:

Transformar elementos existentes en el paisaje residual para nuevos usos, **preservando su valor** histórico, cultural o funcional.

CASO 01 - CHEONGGYECHEON STREAM:

a) Reutilización del espacio liberado tras la demolición de la autopista para crear un corredor verde funcional.

CASO 03 - PARQUE CULTURAL DE VALPARAÍSO:

b) Reconversión de una antigua cárcel en un centro cultural, preservando elementos arquitectónicos históricos como la galería de reos.

4. DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA VERDE:

Incorporar **soluciones basadas en la naturaleza** para abordar desafíos urbanos y ambientales, como la gestión del agua, la mitigación del calor y la mejora de la biodiversidad.

CASO 02 - PARQUE FLUVIAL PADRE RENATO POBLETE:

a) Uso de esclusas y canales para controlar el flujo del río Mapocho y prevenir inundaciones.

b) Integración de vegetación nativa para mejorar el micro clima y la calidad ambiental.

CASO 01 - CHEONGGYECHEON STREAM:

c) Introducción de vegetación ribereña para reducir la temperatura local y mejorar la calidad del aire.

5. INTEGRACIÓN COMUNITARIA DEFINICIÓN:

Involucrar a la comunidad en el diseño, gestión y uso del espacio, fomentando la apropiación social y el sentido de pertenencia.

CASO 03 - PARQUE CULTURAL DE VALPARAÍSO:

a) Creación de espacios para actividades culturales y artísticas abiertas a la comunidad.

b) Transformación de un símbolo de reclusión en un centro cultural accesible para todos.

CASO 02 - PARQUE FLUVIAL PADRE RENATO POBLETE:

c) Diseño de áreas recreativas y deportivas que respondieron a las necesidades locales, promoviendo su uso activo por parte de la comunidad.

DESAFÍOS Y LIMITACIONES

Aunque las estrategias de recuperación son una buena guía para apuntar a transformar estos espacios, no siempre es fácil llevarlas a cabo. Cada proyecto se enfrenta a diferentes problemas que pueden complicar o limitar su éxito. Estos problemas no solo tienen que ver con aspectos técnicos, sino también con factores sociales, económicos y ambientales que es importante tener en cuenta:

1. BARRERAS SOCIALES:

- Resistencia de las comunidades a los cambios en el uso del espacio.

- Falta de participación ciudadana en el diseño y gestión de los proyectos.

2. FACTOR ECONÓMICO:

- Insuficiencia de recursos financieros para la ejecución y mantenimiento de las intervenciones.

- Dificultad para atraer inversiones en áreas marginadas.

3. DESAFÍOS TÉCNICOS:

- Condiciones físicas adversas, como suelos contaminados o terrenos erosionados.

- Problemas de accesibilidad y desconexión con el entorno urbano.

4. ASPECTOS LEGALES:

- Procesos burocráticos extensos que retrasan la ejecución de los proyectos.

- Conflictos sobre la propiedad del terreno o la falta de claridad en su uso legal.

5. SOSTENIBILIDAD A LARGO PLAZO:

- Falta de planes efectivos para el mantenimiento y gestión del espacio recuperado.

- Riesgo de que los espacios vuelvan a ser abandonados o pierdan funcionalidad con el tiempo.

Sin embargo, a pesar de los desafíos, la recuperación de paisajes sigue siendo una oportunidad valiosa para transformar espacios olvidados en lugares que beneficien tanto a las comunidades como al entorno.

CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO

A lo largo de este capítulo, se ha examinado cómo los paisajes residuales, aunque aparentemente marginales, **representan una oportunidad significativa para re imaginar la relación entre las comunidades y su entorno.** Desde su conceptualización hasta las estrategias para su recuperación, estos espacios emergen como escenarios dinámicos donde se entrelazan el pasado, el presente y el futuro del territorio. Su estudio resalta la necesidad de una mirada inclusiva y adaptativa que permita no solo su integración en la planificación territorial, sino también su resignificación cultural y social.

1. Los paisajes residuales son el resultado directo de tensiones sociales, económicas y ambientales que transforman el territorio, dejando espacios desconectados y subutilizados.

2. Estos paisajes poseen un valor simbólico y cultural significativo, al ser depósitos de memoria histórica y representaciones de las dinámicas del desarrollo humano.

3. Su clasificación en tipologías como naturales, urbanos, periurbanos e industriales permite entender su diversidad y características particulares.

4. La recuperación de paisajes residuales mediante estrategias como el reciclaje de paisajes, la restauración ecológica, el urbanismo táctico y la integración comunitaria, ha demostrado ser efectiva para resignificar estos espacios y convertirlos en activos territoriales.

5. Los desafíos principales en la recuperación incluyen la necesidad de financiamiento, la participación comunitaria y la sostenibilidad a largo plazo, aspectos que deben ser considerados desde el inicio del proceso.

Tras explorar la conceptualización de los paisajes residuales, sus características, tipologías y relevancia en el contexto urbano y natural en el capítulo anterior, el análisis ahora se dirige hacia un caso específico: **los espacios residuales en la costa de Concón**. Este tramo costero, con su diversidad de terrenos subutilizados, ofrece una oportunidad única para aplicar las reflexiones teóricas abordadas previamente y llevarlas a un nivel práctico.

El capítulo II inicia este proceso mediante un levantamiento exhaustivo de las locaciones seleccionadas, combinando enfoques cualitativos y cuantitativos para registrar y evaluar su potencial. A través de este estudio, se busca identificar patrones, fortalezas y oportunidades que permitan justificar y guiar futuras intervenciones en el borde costero, conectando así la teoría con las dinámicas reales de este territorio.

TEMA II

EXPLORACIÓN DE ESPACIOS RESIDUALES EN LA COSTA DE CONCÓN

- Levantamiento cualitativo y cuantitativo -

INTRODUCCIÓN

El capítulo II tiene como propósito registrar, analizar y organizar los espacios residuales de la costa de Concón, estableciendo una base sólida para su evaluación y priorización. A través de un levantamiento detallado, este capítulo busca documentar las características de cada locación, evaluar su desempeño según criterios objetivos y cualitativos, y extraer conclusiones clave sobre el tramo de estudio. Este proceso permite generar un entendimiento integral que servirá como fundamento para las estrategias de intervención futuras.

ESTRUCTURA DEL CAPÍTULO

El capítulo II se organiza en tres grandes secciones que abarcan el contexto, la metodología aplicada y el levantamiento de las locaciones. Esta estructura garantiza un análisis completo y progresivo, conectando la descripción inicial del área de estudio con los resultados obtenidos en terreno.

1.0 CONTEXTO GENERAL Y CASO DE ESTUDIO:

En esta primera sección se introduce la relevancia de los espacios residuales y su importancia dentro del borde costero de Concón. Además, se establecen los objetivos del capítulo y se delimita la zona de estudio:

1.1 Contexto General: Se presenta el marco conceptual de los espacios residuales y su relevancia para la recuperación del borde costero.

1.2 Objetivos: Se detallan los objetivos específicos que guían el levantamiento y análisis de los espacios residuales.

1.3 Zona de Estudio: Se describe el tramo costero analizado, justificando la elección de los límites geográficos y su importancia dentro del contexto urbano de Concón.

2.0 METODOLOGÍA DEL LEVANTAMIENTO:

Esta sección detalla las herramientas y procesos empleados durante el levantamiento de las locaciones, basándose en criterios de selección y enfoques analíticos definidos previamente:

2.1 Selección de Espacios: Se explican los criterios que guiaron la elección de las locaciones a estudiar, destacando su conexión con los objetivos del capítulo.

2.2 Enfoque Cualitativo: Se describe cómo se registraron las impresiones subjetivas de cada espacio, incluyendo las herramientas utilizadas, como guías de observación y grabaciones in situ.

2.3 Enfoque Cuantitativo: Se detalla el uso de tablas de evaluación y puntuaciones basadas en los 20 criterios definidos.

2.4 Definición de Criterios: Se presentan los 20 criterios organizados en categorías, explicando cómo fueron seleccionados y evaluados.

3.0 LEVANTAMIENTO Y DESGLOSE:

La última sección se enfoca en los resultados del levantamiento, organizando los datos recopilados y evaluando las locaciones desde diferentes perspectivas:

3.1 Desglose de Locaciones: Se analizan individualmente las 18 locaciones, combinando descripciones cualitativas y tablas de evaluación cuantitativa.

3.2 Resumen de Datos en Tabla: Se organiza la información recopilada en un cuadro resumen que refleja el desempeño de cada locación respecto de los criterios definidos.

3.3 Resumen de Datos en Gráficos: Se presenta un gráfico de desempeño que muestra cómo se comportan los criterios a lo largo del tramo completo, destacando patrones clave.

3.4 Rankings Obtenidos: A partir de los índices de potencial, se establece un ranking de las locaciones según su desempeño en áreas clave como accesibilidad, conectividad y conservación.

3.5 Conclusiones: Se sintetizan los hallazgos principales, destacando fortalezas, debilidades y patrones que permitan orientar futuras intervenciones.

CONTEXTO GENERAL

El **desarrollo urbano** en una **zona costera** enfrenta desafíos **únicos** debido a la **interacción constante** entre el **crecimiento urbano** y las **dinámicas naturales** de estos territorios. En el caso de la **costa de Concón**, un área caracterizada por su **atractivo natural** y **valor turístico**, los **espacios residuales** se han convertido en una constante a lo largo del **borde costero**.

Estos espacios, **relegados** o **subutilizados**, representan una **oportunidad de intervención** que no solo responde a una necesidad de **aprovechamiento territorial**, sino que también permite mejorar la **calidad** y el **atractivo turístico** de la comuna.

La **expansión urbana** en Concón ha dejado numerosos **terrenos residuales** entre la **infraestructura construida** y el **borde costero natural**. A pesar de su **ubicación privilegiada**, estos **espacios** permanecen **desaprovechados**, a menudo sin **conexión adecuada** con el **tejido urbano**. Sin embargo, estos **terrenos marginales** poseen cualidades que, si se **integran adecuadamente** en la **trama urbana**, pueden transformar el **paisaje costero** en un espacio **funcional** y estéticamente coherente.

En este sentido, el presente estudio aborda los **espacios residuales** de Concón no como problemas a resolver, sino como **oportunidades latentes** para fortalecer la **conectividad**, la a**ccesibilidad** y el **uso recreativo** de la costa.

OBJETIVOS DEL LEVANTAMIENTO

El objetivo principal de este capítulo es analizar y comprender el potencial de los espacios residuales a lo largo de la costa de Concón, e**nfocándose en su registro y evaluación** a través de estrategias cuantitativas y cualitativas. Este estudio busca proporcionar una **visión clara y estructurada de cada locación** y del tramo en su conjunto, permitiendo identificar patrones y tendencias que sirvan como base para futuras intervenciones urbanas..

Concretamente se pretende:

1. Realizar un levantamiento objetivo:

Llevar a cabo un **registro detallado** de las 18 locaciones seleccionadas, utilizando enfoques cuantitativos y cualitativos que permitan documentar tanto las características medibles como las impresiones subjetivas de cada espacio residual.

2. Exponer los datos obtenidos mediante un cuadro resumen:

Organizar y presentar la información recopilada en un cuadro resumen que refleje de manera clara y ordenada el desempeño de cada locación según los criterios establecidos, facilitando su comparación y priorización.

3. Analizar el comportamiento del tramo completo: Elaborar un gráfico de desempeño de los criterios que permita **visualizar cómo se comporta cada criterio** a lo largo del tramo de estudio, identificando patrones generales, fortalezas y debilidades.

Con estos objetivos, este capítulo busca ofrecer una **comprensión integral** de los espacios residuales y del tramo costero en su conjunto, destacando su potencial y proporcionando herramientas analíticas para guiar futuras decisiones de diseño e intervención.

ZONA DE ESTUDIO

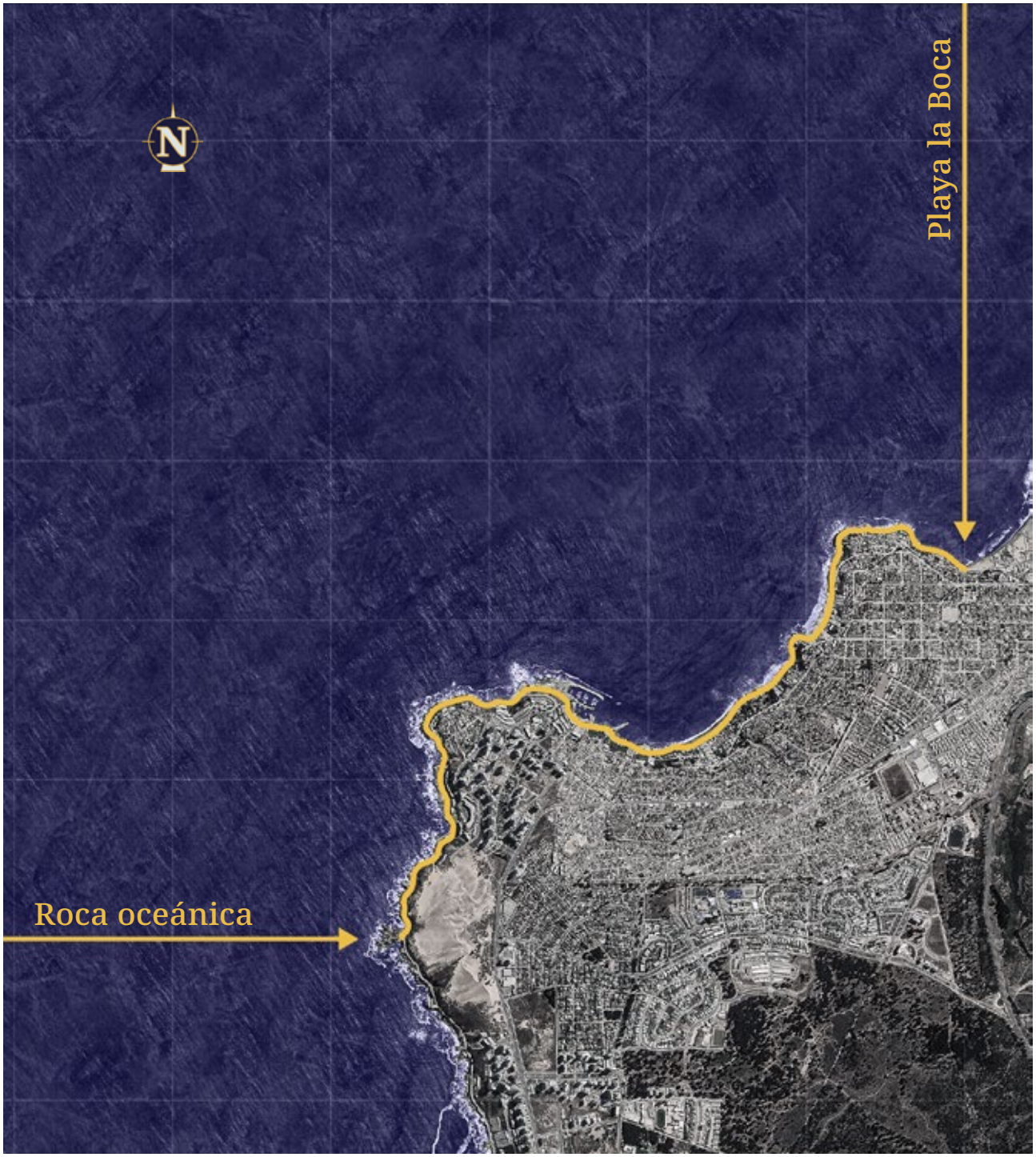
Para este estudio, se ha seleccionado un **tramo estratégico** del **borde costero de Concón**, desde **Playa La Boca**, hasta la **Roca Oceánica**. Este **trayecto** es relevante no solo por su **longitud,** de aproximadamente **6,0 kilómetros** (que representa el **80% de la costa caminable** de Concón, cuya extensión total es de unos **7,5 kilómetros**), sino también por la diversidad de actividades de valor turístico y comunitario que concentra.

El recorrido sigue fielmente la **línea de la costa** y permite un desplazamiento **peatonal** paralelo a la **Avenida Borgoño**, la **vía principal** que estructura y conecta la costa de Concón. La caminata a lo largo de este trayecto puede completarse en menos de **2 horas**, proporcionando una **perspectiva continua** e integral del **borde costero** y su **potencial** para futuras **intervenciones urbanas**.

La elección de **Playa La Boca** como **inicio** del recorrido, responde a su condición de **límite peatonal** de la costa de Concón norte. Este punto no solo es un acceso clave para la comunidad y visitantes, sino también un destino popular para el *surf* y la recreación. Más allá de Playa La Boca, la costa es una franja de arena continua, menos accesible para un recorrido urbano. Por su combinación de **accesibilidad**, **atractivo turístico** y **conexión urbana**, Playa La Boca es un inicio ideal para el análisis de los **espacios residuales costeros**.

Por otro lado, la **Roca Oceánica** se ha elegido como punto final del recorrido debido a su estatus de **hito geográfico** y turístico en Concón. Este afloramiento rocoso ofrece una vista panorámica del océano y oportunidades para observar fauna marina, además de marcar el **límite sur** del **área de estudio**, cerca de Reñaca. Este trayecto constituye un corredor de valor en términos de **circulación y conectividad**, ideal para evaluar el **potencial** de los espacios residuales en la **integración** urbana y el uso comunitario.

Así, el tramo entre Playa La Boca y la Roca Oceánica permite identificar **oportunidades de intervención** que **revaloricen** estos espacios subutilizados, mejoren la **conectividad** y promuevan un habitar sostenible de la costa. Al incorporar estos espacios en la vida cotidiana de la comuna, se **fortalece el vínculo** de la comunidad con su entorno natural con el fin de revitalizar la identidad de la costa de Concón.


N
Playa la Boca
Roca oceánica

METODOLOGÍA

La metodología aplicada para el estudio de los espacios residuales en la costa de Concón se estructura en tres etapas principales. En primer lugar, se lleva a cabo la **definición de criterios de selección**, los cuales orientan la identificación de los espacios a analizar. En segundo lugar, se realiza la **recopilación de datos** mediante guías de observación y tablas de evaluación, asegurando un registro detallado y sistemático de cada locación. Finalmente, en la tercera etapa, se procede al **análisis de los datos** recopilados a través de gráficos y tablas comparativas, permitiendo identificar patrones, evaluar el desempeño de cada espacio para así priorizar aquellos con mayor potencial para futuras intervenciones. Este enfoque secuencial garantiza un análisis integral que abarca desde la selección inicial hasta la recopilación de los resultados, facilitando la formulación de estrategias basadas en el potencial de los espacios residuales.

SELECCIÓN DE ESPACIOS RESIDUALES

La selección de los espacios residuales en la costa de Concón se basa en la relación entre tres elementos clave: el **Usuario**, el **Terreno** y el **Contexto**. Esta relación es fundamental porque permite entender no solo las características físicas del espacio, sino también cómo puede integrarse de manera práctica y útil en la vida diaria de la comunidad.

Desde el punto de vista arquitectónico, el Usuario incluye tanto a los habitantes locales como a los visitantes, cuyas necesidades y formas de usar el espacio ayudan a definir su utilidad. El Terreno, por su parte, se ve como un recurso con cualidades específicas y ciertas limitaciones que influyen en su capacidad para ser transformado. Finalmente, el Contexto es el entorno natural y urbano en el que se encuentra el terreno, que define su accesibilidad, conexión con otras áreas y el valor que aporta al paisaje costero.

Para identificar los espacios residuales con mayor potencial, se definieron tres criterios de selección:

A) ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD:

Este criterio se enfoca en seleccionar espacios que sean **fácilmente accesibles**, ya sea a pie o en vehículo, y que estén bien conectados con su entorno. Es importante porque ayuda a identificar lugares que, aunque son accesibles desde la Avenida Borgoño, la vía principal del borde costero de Concón, han sido olvidados o subutilizados.

Un espacio residual es considerado accesible si se puede llegar caminando desde la avenida y, además, si puede servir como un enlace **entre el peatón y el entorno natural**, facilitando la conexión con la costa y el mar. Este enfoque prioriza espacios que no necesitan grandes obras para ser incluidos en el levantamiento, lo que hace más viable su futura intervención.

B) ENTORNO Y USO:

Este criterio analiza la **calidad y el uso actual de cada espacio**, así como su relación con los alrededores. Es clave porque permite identificar lugares que, aunque no están plenamente aprovechados, ya se usan de manera básica, por ejemplo, como miradores, plazas o áreas de descanso. Estos usos iniciales indican que con pequeñas mejoras el espacio podría revitalizarse y formar parte de un recorrido peatonal continuo.

Además, este criterio considera si el espacio tiene **características valiosas**, como ser amplio, estable o con una superficie plana, que lo hagan apto para conectar zonas residenciales, turísticas o recreativas. Estos espacios pueden servir como puntos de encuentro y descanso, uniendo áreas actualmente desconectadas. Este criterio prioriza lugares que, además de mejorar su funcionalidad, pueden integrarse mejor con el entorno urbano y natural.

C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN:

Este criterio evalúa el **estado físico de cada espacio** y su capacidad para soportar intervenciones futuras. Es importante porque ayuda a identificar terrenos con características físicas que **faciliten su transformación**. Factores como el estado del suelo, la vegetación natural y la altura en relación al nivel del mar son esenciales para definir el tipo de intervención más adecuado.

Por ejemplo, un espacio que ya cuenta con vegetación natural o está ubicado a una altura protegida de marejadas es más estable y resistente a las condiciones del entorno. En cambio, espacios en mal estado o con limitaciones físicas importantes, como superficies pequeñas o ubicaciones bajas cerca de roqueríos, pueden ser descartados porque presentan mayores desafíos para su intervención. Este criterio prioriza terrenos que estén en **buenas condiciones** para maximizar su durabilidad y utilidad en el tiempo.

ENFOQUE CUALITATIVO

El enfoque cualitativo busca **entender la percepción y el contexto** de cada espacio residual, enfocándose en aspectos que no pueden medirse con números pero que son importantes para comprender c**ómo se usa el espacio actualmente** y cómo podría integrarse en un recorrido peatonal costero. Este análisis incluirá un texto que describa la experiencia del lugar, su ambiente y las posibilidades para mejorarlo y hacerlo útil para la comunidad.

Para recopilar esta información, se usará una guía (ver en anexo) con preguntas que se responderán directamente en el lugar, hablando y grabando las respuestas con una grabadora de audio. Esto permitirá registrar **observaciones detalladas y espontáneas** que reflejen fielmente las condiciones reales de cada espacio.

GUÍA PARA EL LEVANTAMIENTO DE ESPACIOS RESIDUALES

1. **Ubicación Exacta**:
   - 1.1. Coordenadas GPS (o registrar en Google maps)
   - 1.2. Descripción precisa del lugar (calle, referencia cercana, sector)
2. **Tipo de Espacio Residual**:
   - 2.1. Entre edificaciones
   - 2.2. Bordes de acantilados o cerros
   - 2.3. Áreas subutilizadas cerca de infraestructura pública
   - 2.4. Terrenos baldíos o sin uso específico
   - 2.5. Otro:
3. **Dimensiones del Espacio**:
   - 3.1. Estimación de metros cuadrados
   - 3.2. Longitud y anchura aproximada
4. **Condiciones Físicas**:
   - 4.1. ¿Es accesible? (peatonal, vehicular)
   - 4.2. ¿Hay vegetación? (nativa/invasora)
   - 4.3. Presencia de escombros o basura
   - 4.4. Infraestructura en desuso
   - 4.5. Otro:
5. **Uso Actual**:
   - 5.1. Abandonado o en desuso
   - 5.2. Usado informalmente (estacionamiento, recreación improvisada)
   - 5.3. Función ocasional (ferias, comercio temporal)
   - 5.4. Otro:
6. **Relación con el Contexto Urbano**:
   - 6.1. Cercanía a áreas residenciales, comerciales o recreativas
   - 6.2. Conexión con vías principales o transporte público
   - 6.3. Proximidad al borde costero, playas o paseos
   - 6.4. Otro:
7. **Amenazas o Riesgos**:
   - 7.1. Inundación, erosión costera, deslizamientos
   - 7.2. Riesgos ambientales (contaminación, clima)
   - 7.3. Otro:
8. **Posibilidades de Intervención**:
   - 8.1. ¿Es aprovechable para proyectos de integración urbana?
   - 8.2. ¿Podría mejorar la conectividad costera o aportar a la resiliencia urbana?
   - 8.3. Posibles usos: recreativo, turístico, infraestructura verde, otros
9. **Limitaciones**:
   - 9.1. Restricciones normativas o legales
   - 9.2. Dificultades técnicas para intervención
   - 9.3. Resistencia de la comunidad o instituciones
   - 9.4. Otro:

ENFOQUE CUANTITATIVO

El enfoque cuantitativo se aplicará para evaluar objetivamente cada locación mediante una **serie de 20 criterios específicos**, organizados en las mismas categorías utilizadas en la selección inicial: Accesibilidad y Conectividad, Entorno y Uso, y Condiciones Físicas y de Conservación. Cada criterio permitirá **asignar un puntaje numérico** a factores clave como la accesibilidad, el estado de conservación y la cercanía a puntos de interés.

Para registrar esta evaluación, s**e llenará una tabla** (ver en anexo) por cada locación donde se asignará un puntaje individual a cada criterio. Esto permitirá visualizar de manera clara el desempeño de cada espacio en distintos aspectos, facilitando su **comparación objetiva** y priorizando aquellos con mejores condiciones para una intervención urbana

El sistema de puntaje utilizará una escala de 0 a 3, en la que **0 representa la ausencia o falta del criterio**, mientras que **3 indica un cumplimiento sobresaliente.** Este análisis cuantitativo complementa las observaciones cualitativas, proporcionando una visión integral del potencial de cada espacio residual.



TABLA DE PUNTAJES PARA RELLENAR

CRITERIO	LOCACIÓN									
01. Visibilidad desde la calle										
02. Acceso peatonal										
03. Acceso vehicular										
04. Conexión con transporte público										
05. Existencia de pavimento										
06. Proximidad a la playa										
07. Proximidad a áreas verdes										
08. Proximidad a áreas comerciales y servicios										
09. Proximidad a edificios residenciales										
10. Presencia de mobiliario urbano										
11. Estado del mobiliario urbano										
12. Espacio adecuado para actividades recreativas										
13. Espacio adecuado para eventos públicos										
14. Presencia de vegetación										
15. Estado del suelo										
16. Presencia de pendientes o desniveles										
17. Riesgos ambientales										
18. Estado de conservación										
19. Usos actuales del espacio										
20. Compatibilidad estructural										

CRITERIOS

La evaluación cuantitativa se basa en 20 criterios organizados en tres categorías principales: Accesibilidad y Conectividad, Entorno y Uso, y Condiciones Físicas y de Conservación. Cada criterio mide aspectos específicos del espacio y contribuye a una comprensión detallada de su potencial.

A continuación, se describe cómo se puntuará cada criterio:

A) ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD:

01. Visibilidad desde la calle: La visibilidad contribuye a la percepción de seguridad y facilita el acceso, lo cual es fundamental para el uso comunitario.

0 (no es visible), 3 (completamente visible).

02. Acceso peatonal: Evalúa la facilidad de acceso peatonal, esencial para la integración del espacio en la vida cotidiana de la comunidad.

0 (sin acceso peatonal), 3 (acceso peatonal directo y seguro).

03. Acceso vehicular: La posibilidad de llegar en vehículo o disponer de estacionamiento cercano es importante para actividades que requieren transporte motorizado.

0 (sin acceso vehicular), 3 (acceso vehicular directo con estacionamiento).

04. Conexión con transporte público: La cercanía a paradas de transporte público permite un acceso inclusivo y frecuente al espacio.

0 (sin transporte público cercano), 3 (parada de transporte a menos de 100 metros).

05. Existencia de pavimento: La pavimentación adecuada mejora la transitabilidad y contribuye al confort del usuario, especialmente en condiciones climáticas adversas.

0 (sin pavimentación), 3 (totalmente pavimentado).

06. Proximidad a la playa: La cercanía a la playa aporta valor recreativo y define el tipo de actividades que pueden realizarse en el espacio.

0 (lejos de la playa), 3 (a menos de 50 metros de la playa).

B) ENTORNO Y USO:

07. Proximidad a áreas verdes: La cercanía a parques o áreas naturales puede aumentar el atractivo recreativo del espacio y su conectividad ambiental.

0 (sin áreas verdes cercanas), 3 (adyacente a áreas verdes).

08. Proximidad a áreas comerciales y servicios: La proximidad a tiendas, restaurantes u otros servicios puede atraer más personas y ampliar la funcionalidad del espacio.

0 (sin servicios comerciales cercanos), 3 (ubicado frente a una zona comercial activa).

9. Proximidad a edificios residenciales: La cercanía a zonas habitadas influye en el tipo de actividades y en el nivel de uso potencial del espacio.

0 (sin áreas residenciales cercanas), 3 (ubicado en un entorno residencial denso).

10. Presencia de mobiliario urbano: La existencia de bancos, basureros e iluminación es fundamental para el confort y funcionalidad del espacio.

0 (sin mobiliario urbano), 3 (mobiliario completo).

11. Estado del mobiliario urbano: La condición del mobiliario afecta la percepción de mantenimiento y utilidad del espacio.

0 (mobiliario en mal estado), 3 (mobiliario en buen estado)..

12. Espacio adecuado para actividades recreativas: Evalúa si el espacio tiene el tamaño y configuración necesarios para actividades recreativas como deportes o juegos.

0 (no apto para actividades recreativas), 3 (ideal para múltiples actividades recreativas).

13. Espacio adecuado para eventos públicos: Evalúa si el espacio puede albergar eventos comunitarios o actividades sociales, ampliando su versatilidad.

0 (no apto para eventos), 3 (ideal para eventos y reuniones públicas).

C) Condiciones Físicas y de Conservación:

14. Presencia de vegetación: La vegetación proporciona sombra, estética y enriquece el valor ambiental del espacio.

0 (sin vegetación), 3 (vegetación abundante y en buen estado).

15. Estado del suelo: La condición del suelo (natural, pavimentado, arenoso) es importante para evaluar la comodidad y seguridad del uso del espacio.

0 (suelo en mal estado), 3 (suelo en excelente estado, seguro y cómodo).

16. Presencia de pendientes o desniveles: Las pendientes pueden afectar la accesibilidad y el tipo de actividades posibles en el espacio.

0 (pendientes pronunciadas que dificultan el acceso), 3 (superficie plana o mínimamente inclinada).

17. Riesgos ambientales: Evalúa posibles amenazas como erosión, inundación o deslizamientos, que impactan la seguridad y viabilidad del espacio.

0 (alto riesgo), 3 (sin riesgos ambientales significativos).

18. Estado de conservación: El mantenimiento general del espacio influye en su atractivo y funcionalidad.

0 (abandonado), 3 (bien conservado y cuidado)

19. Usos actuales del espacio: Conocer el uso actual del espacio permite identificar patrones de uso informal o valor comunitario.

0 (sin uso actual), 3 (uso frecuente y bien definido).

20. Compatibilidad estructural para intervenciones: Evalúa si las características físicas del terreno, como su estabilidad o composición, permiten realizar obras de infraestructura o mejoras sin necesidad de modificaciones significativas.

0 (terreno inestable o difícil de trabajar), 3 (terreno estable y fácil de trabajar).

LEVANTAMIENTO

El levantamiento de los espacios residuales en la costa de Concón se llevó a cabo en un proceso organizado y progresivo que abarcó aproximadamente **cuatro jornadas de trabajo en terreno**. Este proceso buscó recopilar información detallada y directa de las 18 locaciones seleccionadas, aplicando los enfoques y criterios previamente definidos.

A continuación, se describe paso a paso cómo se desarrolló el levantamiento:

PRIMERA JORNADA: RECONOCIMIENTO Y PLANIFICACIÓN

En la primera visita, se recorrió el tramo costero para realizar un **reconocimiento general** del área de estudio, comprendido entre Playa La Boca y la Roca Oceánica. Este recorrido permitió familiarizarse con el **contexto** general, identificar los accesos principales y planificar los **puntos de detención** para el análisis detallado. Se realizó una verificación inicial de las locaciones seleccionadas según los criterios de Accesibilidad y Conectividad, Entorno y Uso, y Condiciones Físicas y de Conservación, garantizando su relevancia para el estudio.

SEGUNDA Y TERCERA JORNADA: REGISTRO EN TERRENO

Estas jornadas se dedicaron al registro detallado de las locaciones, dividiendo el recorrido en **dos tramos** principales para optimizar el tiempo y la precisión del levantamiento, tramo norte desde Playa la boca a Caleta higuerillas, y tramo sur, desde caleta Higuerillas hasta la Roca oceánica.

En cada locación, se recopiló información. Para el enfoque cualitativo, se utilizó una **guía** con preguntas que se respondieron de **manera hablada** y se registraron mediante una grabadora de audio, permitiendo capturar **impresiones espontáneas** sobre la atmósfera, el uso actual y las características visuales del espacio. Además, se tomaron **fotografías** desde diferentes ángulos para documentar su estado físico y su relación con el **entorno inmediato**.

Simultáneamente, se llenó una **tabla** para evaluar los **20 criterios cuantitativos**. Cada criterio se **puntuó** en una escala de 0 a 3, considerando aspectos como la accesibilidad, el estado de conservación, la proximidad a puntos de interés y otros factores definidos previamente. Este **registro sistemático** aseguró que cada locación fuera evaluada de manera **consistente y comparable**.

CUARTA JORNADA: Revisión y Ajustes.

En la última jornada, se realizó una **revisión general** para confirmar los datos recopilados y resolver **posibles inconsistencias**. Algunas locaciones fueron visitadas nuevamente para **aclarar observaciones** o tomar fotografías adicionales. Esta etapa también permitió reflexionar sobre la **experiencia general** del levantamiento, identificando patrones y primeras impresiones sobre el tramo costero en su conjunto.

El proceso de ir a terreno no solo facilitó la recopilación de datos detallados, sino que también permitió **interactuar directamente** con los espacios y su entorno. La experiencia de caminar por el circuito, detenerse en cada locación y observar su **relación** con el paisaje urbano y natural fue crucial para comprender su verdadero potencial y sus limitaciones. Este acercamiento directo fue fundamental para complementar los datos técnicos con una percepción más completa de los espacios.

En los apartados siguientes, se presenta el desglose individual de las 18 locaciones levantadas.

LISTADO DE LOCACIONES

#01 Playa La Boca

#02 Mirador Pedro de Valdivia

#03 Bajada Hotel Radisson

#04 La Virgen

#05 Estacionamientos de la Virgen

#06 Av. Borgoño con Barros Arana

#07 Escalera Lito

#08 Playa Bahamas

#09 Playa Las Conchitas

#10 Playa Potitos de Agua

#11 Paradero Los Lilenes

#12 Entre Rocas

#13 Costa Brava

#14 Mirador Las Salvias

#15 Paradero Las Pimpinelas

#16 Estacionamientos Rocas de Costa Brava

#17 Casa de Piedra

#18 Costado Roca Oceánica

#RO Roca Oceánica (Referencia Geográfica)


N
0,5
0,1
1km
0,25
0km
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
RO

DESGLOSE DE LOCACIONES

El siguiente apartado muestra el **análisis individual de las 18 locaciones levantadas** en el tramo costero de Concón. Este análisis combina los enfoques cualitativo y cuantitativo explicados anteriormente, para evaluar cada espacio residual de forma completa.

Para cada locación, se incluye una descripción basada en las observaciones realizadas durante las visitas a terreno y una tabla con los puntajes obtenidos según los 20 criterios establecidos, además, se adjunta en por cada locación un **código QR** con un **enlace a la ubicación por GoogleMaps**.

Juntos, estos dos enfoques aseguran una evaluación completa, c**onsiderando tanto las características visibles como los datos técnicos de cada locación.**

#01. PLAYA LA BOCA

32°55’14.0”S 71°30’51.8”W

La Locación 1 se ubica en **Playa La Boca**, específicamente en el sector izquierdo al avanzar por la costa hacia el sur, frente a la Surf Academy y en proximidad a la **Avenida Borgoño**, una de las principales vías de acceso de la comuna. Este espacio, de aproximadamente **160 metros cuadrados**, combina elementos de un **terreno baldío** con características propias de un **borde de playa**. Su condición actual lo clasifica como un área **subutilizada**, pese a su ubicación estratégica cercana a infraestructura pública recientemente construida.

La accesibilidad al espacio es principalmente **peatonal**, aunque no está específicamente diseñada para este fin, ya que el acceso principal se realiza a través de una **rampa vehicular**. Durante la visita a terreno, se observó que el área se encuentra en **buen estado de limpieza**, con escasa presencia de basura. Su uso actual es principalmente **informal**, funcionando como un punto de encuentro para practicantes de surf, aprovechando su ubicación frente a una academia dedicada a este deporte.

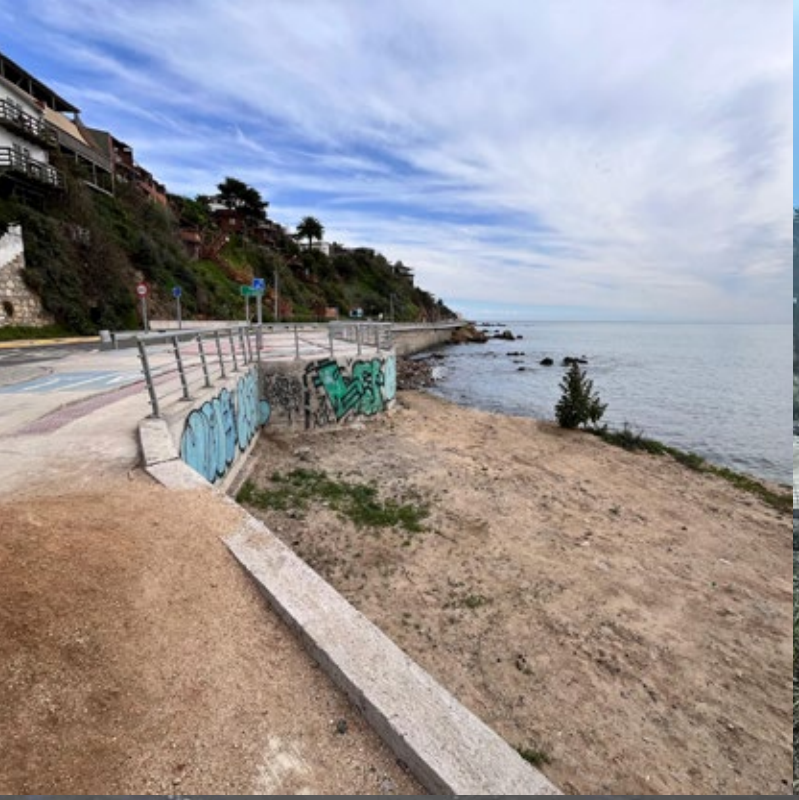
En relación con el contexto urbano, la locación destaca por su **integración en el borde costero** y su cercanía tanto a la **locomoción pública** como a la Avenida Borgoño, facilitando su conexión con otros puntos de interés. No obstante, se identificaron signos de **erosión**, un fenómeno típico de la costa, que afecta parcialmente su superficie compuesta por una mezcla de arena y rocas. Estas características sugieren que el espacio, aunque en condiciones naturales, carece de una planificación que maximice su uso.

El análisis de esta locación permite reconocer su alto potencial para proyectos de infraestructura verde o integración urbana. La mejora de su diseño podría contribuir significativamente a la **conectividad costera**, fomentando no solo la accesibilidad sino también la resiliencia urbana. Transformar este espacio en un lugar destinado a la r**ecreación** o como atractivo turístico permitiría capitalizar sus ventajas naturales y su ubicación estratégica, promoviendo así un mayor uso por parte de la comunidad y los visitantes.

Este terreno, refleja la dualidad entre su condición actual y las oportunidades de intervención, consolidándose como un punto clave para el desarrollo urbano sostenible de Concón.



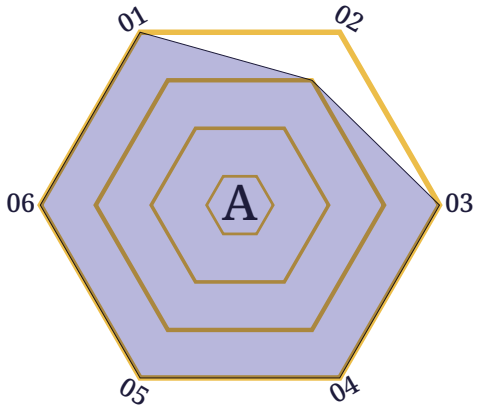


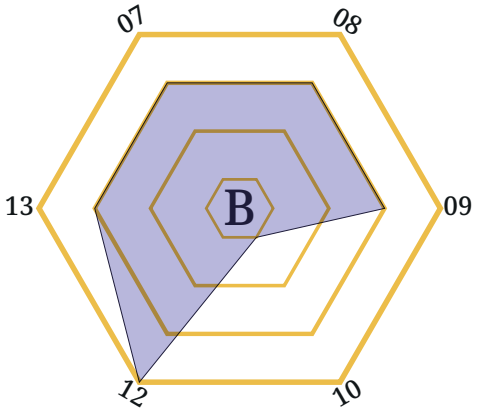


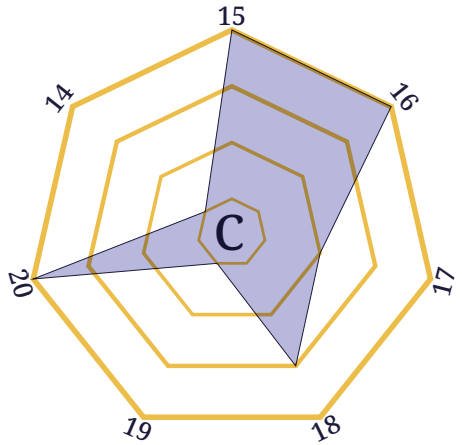




LOCACIÓN #01		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	3
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	2
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	2
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	2
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	3







#02. MIRADOR PEDRO DE VALDIVIA (EX ESCAÑO 02)

32°55’05.4”S 71°31’16.4”W

Esta locación (escaño 02 del proyecto borde de las esculturas) corresponde a un mirador situado en la **intersección de la Avenida Borgoño con la calle Pedro de Valdivia**, al borde del roquerío costero y frente a una zona residencial. Originalmente diseñado como un **mirador**, este espacio conserva parcialmente su propósito inicial, aunque se encuentra en un estado de **conservación deficiente**. A pesar de ello, no se considera un lugar inutilizado, ya que mantiene cierto grado de actividad.

Durante la visita en terreno, se observó que este espacio es **accesible** tanto peatonal como vehicularmente. Sin embargo, la existencia de un letrero que prohíbe el estacionamiento no ha impedido su uso frecuente como área de **aparcamiento informal**. Esta locación está conectada a una ciclovía y una vereda, extendiéndose aproximadamente 48 metros a lo largo de la primera y abarcando una superficie total de alrededor de 250 metros cuadrados, lo que la convierte en un sitio con **buenas conexiones urbanas**.

El terreno actualmente no desempeña funciones adicionales a las de un mirador, y su estado refleja la necesidad de intervenciones para optimizar su uso. En cuanto a las amenazas ambientales, si bien las marejadas impactan ocasionalmente las rocas adyacentes, no se identificaron indicios de que el agua alcance regularmente la altura del espacio, lo que **reduce la posibilidad de riesgos** significativos asociados a fenómenos naturales.

Este espacio presenta un alto potencial para proyectos de integración urbana. Durante la práctica proyectual, esta locación fue catalogada como el escaño 2 dentro del proyecto “Borde de las Esculturas”. Este reconocimiento destaca su valor estratégico como **punto de encuentro recreativo y público**. Las observaciones en terreno sugieren que, con un diseño adecuado que contemple el contexto natural y las necesidades urbanas, esta locación podría ser revitalizada y reintegrada como un **componente funcional del borde costero**.

En conclusión, esta locación es representativa de las oportunidades que ofrecen los espacios residuales para la revitalización urbana, proponiéndose como un ejemplo clave para explorar intervenciones que promuevan la interacción social y el respeto por el entorno natural.

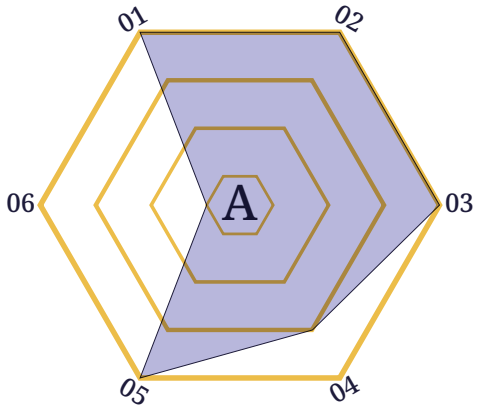


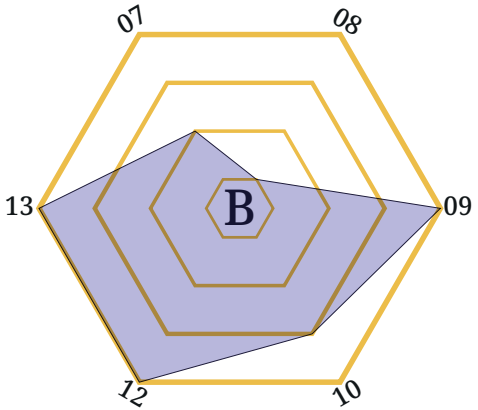


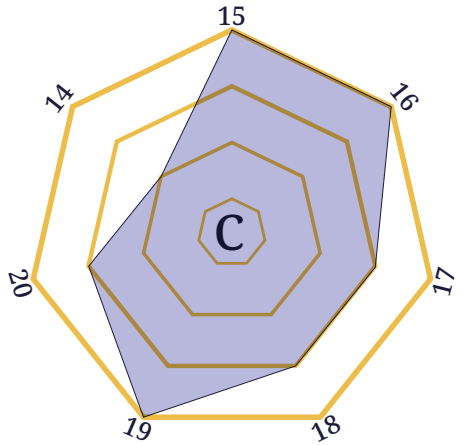




LOCACIÓN #02		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	3
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	2
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	1
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	3
	10. Presencia de mobiliario urbano	2
	11. Estado del mobiliario urbano	1
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	3
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	1
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	3
	20. Compatibilidad estructural	2







#03. BAJADA HOTEL RADISSON

32°55’12.1”S 71°31’25.3”W

Esta locación se encuentra a unos 20 metros **al norte de la imagen de la Virgen**, ubicada en el costado derecho de Playa Amarilla, justo pasando el Hotel Radisson. Este espacio, situado sobre un **borde acantilado** y sobre el roquerío costero, corresponde a una **bajada formal** construida por la municipalidad. La bajada conduce a un montículo arenoso de aproximadamente 15 metros cuadrados, elevado a unos 6 metros sobre el nivel del mar.

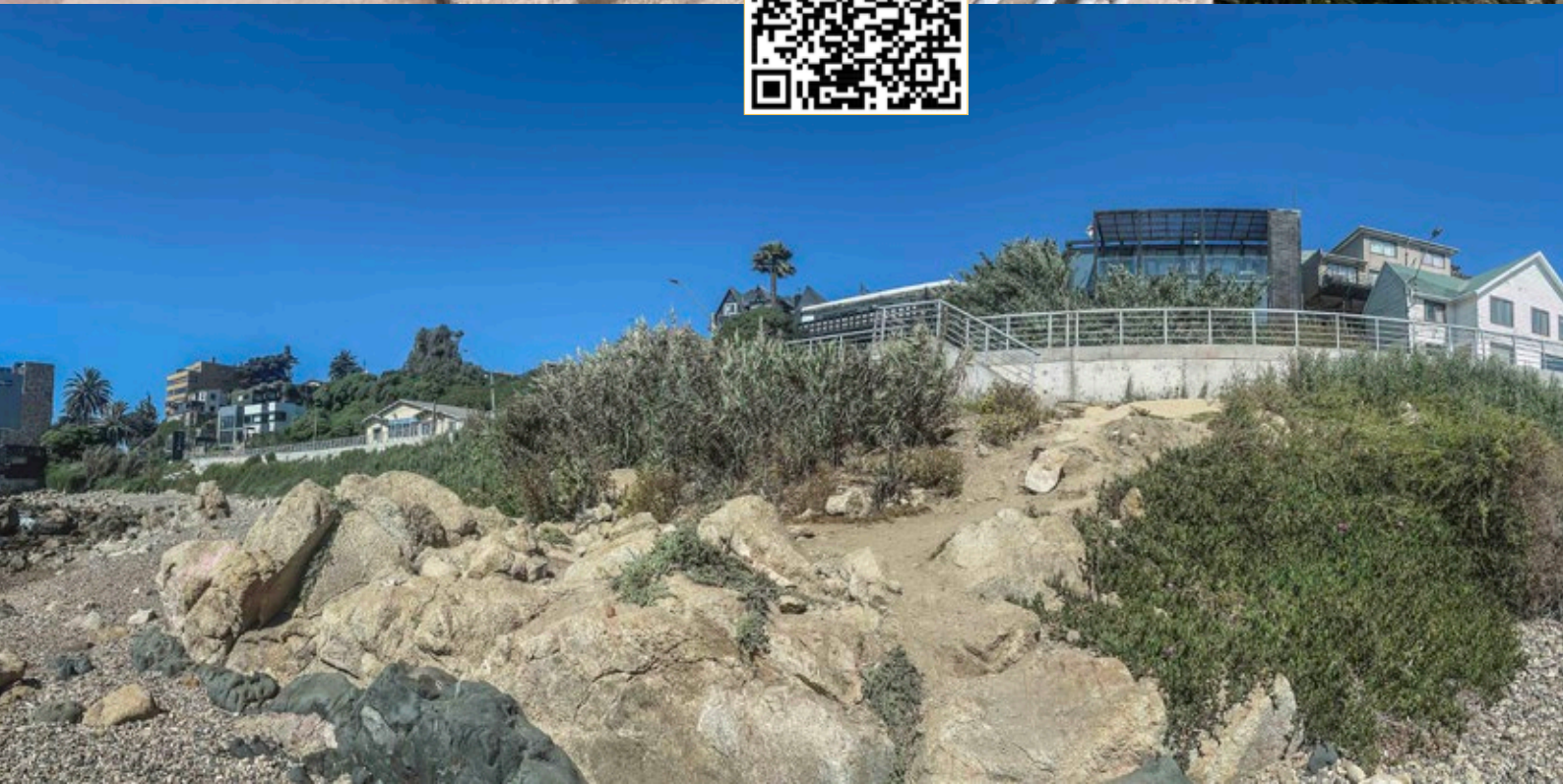
En términos de proximidad a infraestructura pública, la locación no cuenta con paraderos cercanos, pero dispone de un estacionamiento ubicado a aproximadamente 15 metros de la calzada, en la línea de viviendas costeras. La **vegetación en el área** se encuentra principalmente en los bordes del terreno. No se identificó una presencia significativa de escombros o basura, salvo algunas rocas naturales propias del entorno.

El uso actual de este espacio es ocasional y no parece estar completamente en desuso. Se observó que podría ser utilizado como una **bajada directa al mar**, ideal para pasear, contemplar las rocas o realizar actividades como la pesca. Sin embargo, no cuenta con instalaciones públicas como bancas que lo definan explícitamente como un mirador, aunque es probable que algunos usuarios lo utilicen con ese propósito.

El terreno tiene un interesante potencial para convertirse en un mirador. Aunque su superficie limitada no lo hace ideal para congregaciones masivas, sería adecuado para la construcción de un pequeño punto de observación o una mejora en la bajada hacia las rocas. Además, este espacio podría aportar a la **conectividad costera** al ofrecer un acceso directo al mar desde la bajada municipal, ampliando las opciones de interacción con el entorno natural.

Un proyecto de integración urbana en esta locación podría incluir la construcción de un mirador bien diseñado y protegido contra las marejadas, lo que potenciaría su valor recreativo y su contribución a la resiliencia urbana. Este tipo de intervención permitiría aprovechar su privilegiada ubicación y su relación directa con el borde costero.

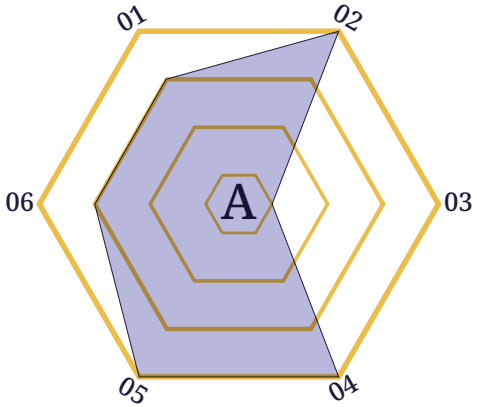


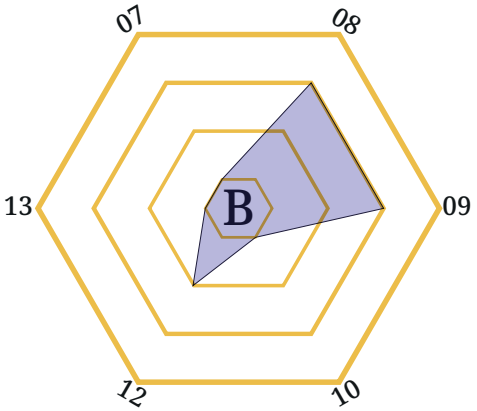


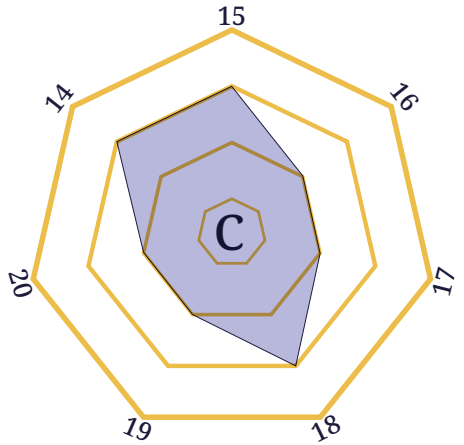




LOCACIÓN #03		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	3
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	2
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	2
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	0
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	2
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	1
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	1







#04. LA VIRGEN

32°55’13.4”S 71°31’25.9”W

Esta locación, ubicada **frente a la imagen de la Virgen** del Carmen en el acceso norte de Playa Amarilla, tiene una superficie aproximada de entre 25 metros cuadrados. Este espacio residual se originó como un **remanente del diseño** que integra la vereda, la ciclovía y el estacionamiento adyacente. Aunque inicialmente se mantuvo como un terreno baldío **sin un uso definido**, recientes intervenciones evidencian un cambio en su proyección.

Durante una visita realizada en septiembre de 2024, se observó que el terreno estaba cubierto de arena y carecía de vegetación propia, aunque estaba rodeado de vegetación costera. Sin embargo, en noviembre del mismo año, se identificaron cinco árboles recién plantados en el lugar, lo que indica un **cuidado activo y una intención de valorización**, probablemente por parte de devotos de la Virgen del Carmen. Este hecho refuerza la conexión simbólica del espacio con la comunidad local.

El terreno está circundado por dos veredas y un estacionamiento, lo que facilita su acceso peatonal. Se encuentra limpio, sin escombros ni basura visibles, y no presenta usos informales como estacionamiento o actividades recreativas improvisadas. Su configuración sugiere un uso limitado, posiblemente para elementos simples como una banca o una mesita, ya que no permite el acceso vehicular debido a la separación por una bahía.

Situado frente a una línea habitacional y a unos 12 metros de la calzada, el terreno está próximo al café Corpo Mare y a una parada de autobús ubicada a 100 metros. Además, su cercanía al borde costero, separado solo por una vereda y barandas, lo posiciona como un lugar con potencial para un uso contemplativo y recreativo.

El reciente cuidado del espacio y la plantación de árboles resaltan su viabilidad como área verde vinculada a la simbología de la Virgen del Carmen. Cualquier intervención futura debería considerar este carácter espiritual y su creciente relevancia comunitaria. Consolidarlo como un lugar de contemplación, equipado con elementos básicos como bancas y macetas, fortalecería su función ambiental, espiritual y recreativa en el contexto del borde costero.

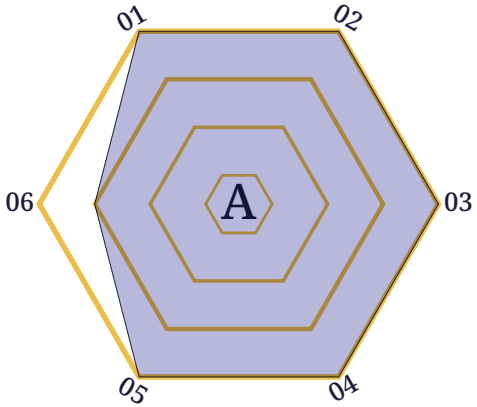


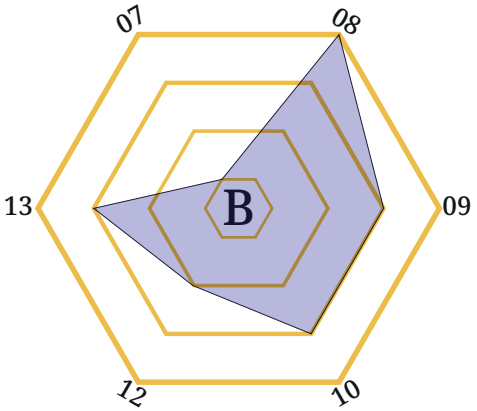


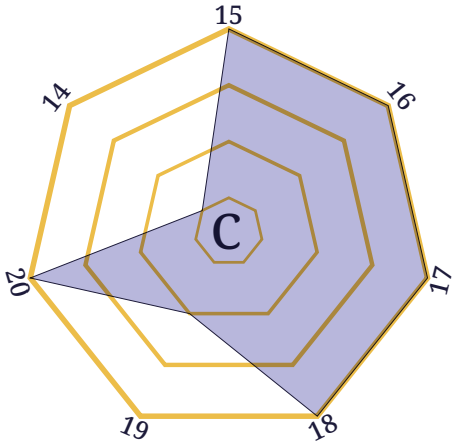




LOCACIÓN #04		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	3
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	2
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	3
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	2
	11. Estado del mobiliario urbano	3
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	2
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	3
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	3







#05. ESTACIONAMIENTOS DE LA VIRGEN

32°55’14.9”S 71°31’26.5”W

Esta locación se encuentra ubicada en los **estacionamientos** situados al costado derecho de Playa Amarilla, a la izquierda de la imagen de La Virgen. El espacio residual se forma **entre** el diseño de los **estacionamientos y la vereda** del borde costero, creando un triángulo de aproximadamente 25 metros cuadrados con una **textura arenosa y sin vegetación** presente en su superficie inmediata.

Durante la visita se constató que el espacio es accesible tanto vehicular como peatonalmente, ya que se encuentra aledaño a los estacionamientos, aunque está separado de estos por una baranda que delimita el terreno. A pesar de su estado, el lugar no presenta escombros ni basura, y no se observó un uso definido; actualmente, se trata de un espacio que es simplemente transitado **sin un propósito específico**.

El terreno no dispone de iluminación directa, aunque existe alumbrado público en las proximidades. Se encuentra a una altura aproximada de 6 u 8 metros sobre el nivel del mar, lo que no logra representar un riesgo de inundación en caso de marejadas intensas, no se evidencian problemas graves de erosión. Bajando a la costa, el sector derecho del terreno presenta vegetación costera, mientras que el costado izquierdo está dominado por roqueríos. No tiene acceso directo al mar, lo que refuerza su **carácter contemplativo** más que funcional.

El potencial de esta locación radica en su capacidad para ser integrada en proyectos de mejora urbana. Este espacio es más adecuado para convertirse en una pequeña área verde o una zona de descanso equipada con bancas u otros elementos recreativos. Aunque su contribución a la conectividad costera es limitada, su transformación en un espacio recreativo o turístico con infraestructura verde e instalaciones públicas adecuadas podría aumentar su valor como **punto de encuentro** para la comunidad y los visitantes.

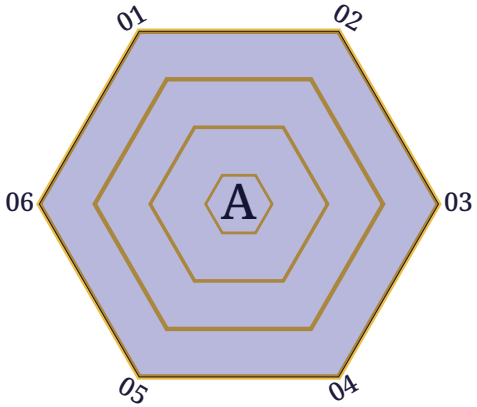


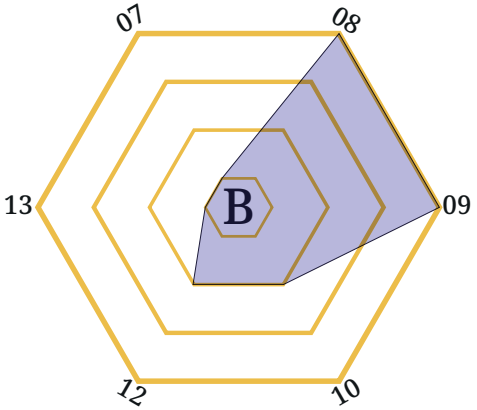


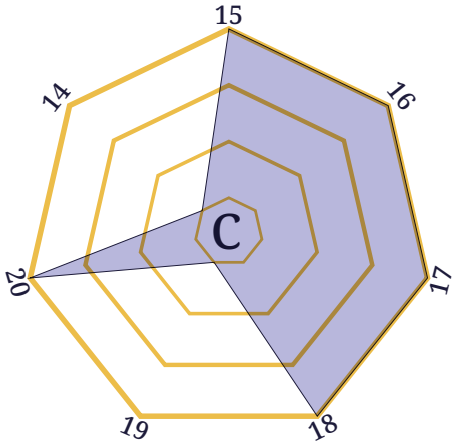




LOCACIÓN #05		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	3
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	3
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	3
	09. Proximidad a edificios residenciales	3
	10. Presencia de mobiliario urbano	1
	11. Estado del mobiliario urbano	1
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	0
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	3
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	3







#06. AV. BORGOÑO CON BARROS ARANA (EX ESCAÑO 04)

32°55’28.1”S 71°31’35.1”W

Esta locación, anteriormente identificada como el **escaño 04** del proyecto “Borde de las Esculturas”, se encuentra al frente de la intersección de la Avenida Borgoño con la Avenida **Barros Arana**, aproximadamente a 4 metros de la calzada vehicular. Está ubicada en el costado de los **estacionamientos de Playa Amarilla**, en su extremo sur. Este espacio, de carácter natural, se extiende a lo largo de unos 21 metros adyacentes a la vía peatonal y resulta del límite formado entre la ciclovía, la calzada peatonal y las áreas contiguas.

El terreno es exclusivamente **accesible de forma peatonal** y presenta una vegetación significativa, que contribuye a su carácter natural y a la percepción de un entorno cuidado. No se observó la presencia de escombros o basura, lo que refuerza la idea de un **mantenimiento adecuado**. Sin embargo, el uso actual del espacio parece estar abandonado, aunque su diseño informal permite la contemplación y el acceso directo a las formaciones rocosas adyacentes, ofreciendo puntos de vista privilegiados hacia el mar.

La locación está cercana a una zona residencial y situada frente a restaurantes de Playa Amarilla, lo que refuerza su potencial como un punto de interacción social y económica. A una altura de aproximadamente 8 o 9 metros sobre el nivel del mar, el terreno se encuentra protegido por **roquerío**s, minimizando riesgos de inundación y garantizando su estabilidad frente a las condiciones ambientales.

En términos de integración urbana, el terreno presenta un alto potencial para proyectos que conecten el tejido urbano con el **paisaje marino**. Si bien no mejora directamente el recorrido peatonal costero, ofrece oportunidades para crear un espacio de interacción visual y física con el mar y las rocas. Entre las posibles intervenciones destacan la construcción de un mirador, la instalación de áreas de estancia para reuniones pequeñas, y el desarrollo de un sendero turístico que incluya un **acceso controlado** al mar.

Estas mejoras no solo enriquecerían la experiencia del visitante al vincularlo con el entorno natural, sino que también potenciarían el uso del espacio, integrándolo más efectivamente al contexto urbano y costero, y destacando su relevancia como punto clave dentro del borde costero.

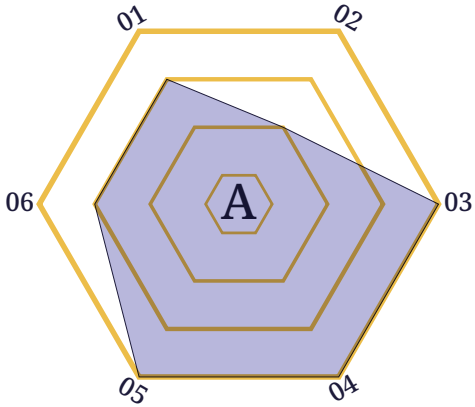


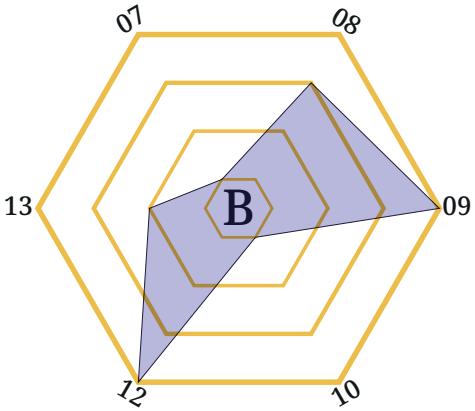


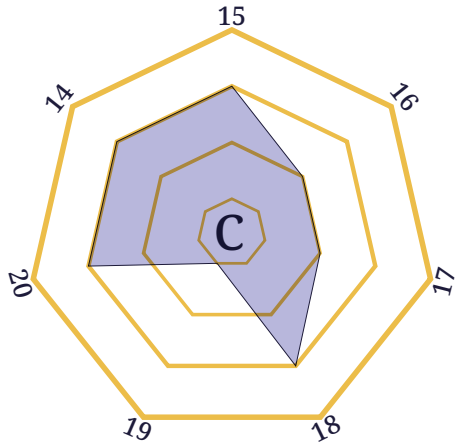




LOCACIÓN #06		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	1
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	2
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	2
	09. Proximidad a edificios residenciales	3
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	2
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	1
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	2
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	1
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	2







#07. ESCALERA LITO (EX ESCAÑO 05)

32°55’41.3”S 71°31’49.2”W

El espacio previamente conocido como Escaño 5 se encuentra en la Avenida Borgoño, metros al sur de la **escalera Lito**, al sur de Playa Negra. Este terreno residual, que surge tras la construcción de la Avenida Borgoño y limita con su vereda, es solo de acceso peatonal.

Con un tamaño aproximado de entre 25 y 30 metros cuadrados, el terreno se extiende a lo largo de 17 metros paralelos a la vereda.

Presenta vegetación en la ladera adyacente, pero no se observan escombros ni basura, lo que sugiere un **mantenimiento adecuado** de la zona.

Actualmente, el terreno se encuentra en desuso, aunque se utiliza informalmente como un **mirador y espacio de contemplación**. No está inmediatamente próximo a instalaciones residenciales, comerciales o de transporte público, aunque se encuentra a una distancia mediana de aproximadamente 200 a 250 metros de los kioscos de Playa Negra y la escalera Lito.

Ubicado **directamente en el borde costero**, el terreno se asienta sobre roca sólida a una altura de aproximadamente 7 a 8 metros sobre el nivel del mar, lo que le confiere cierta protección contra las marejadas. No obstante, su principal vulnerabilidad es su exposición al viento, con una **apertura** de aproximadamente 190 a 200 grados.

En términos de potencial de desarrollo, este terreno ofrece significativas oportunidades para proyectos de integración urbana con la costa. Podría servir como un punto de pausa en la trama peatonal de la costa de Concón, mejorando la conectividad costera y enriqueciendo la experiencia urbana mediante la creación de un mirador, una mini plaza o cualquier otra forma de equipamiento público que promueva la estancia.

Aunque el terreno podría contribuir principalmente a una infraestructura verde debido a su ubicación y características naturales, también se presenta la oportunidad de desarrollar una construcción más sólida y duradera que pueda perdurar en el tiempo y complementar la infraestructura urbana existente.



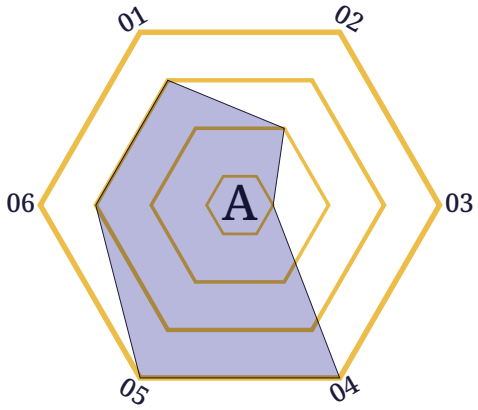


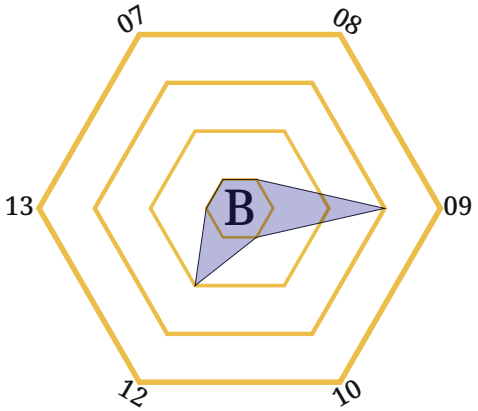


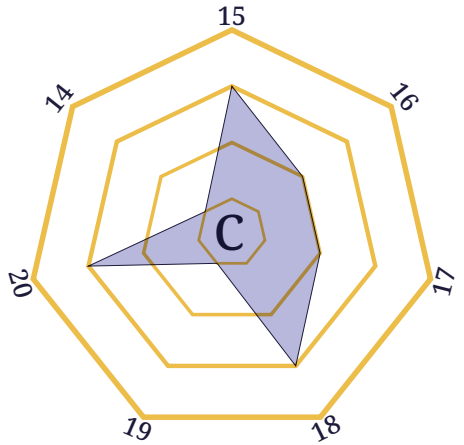


LOCACIÓN #07

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	1
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	2
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	0
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	1
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	2







#08. PLAYA BAHAMAS

32°55’46.7”S 71°31’54.6”W

El Terreno 8 se localiza en el **centro de la Playa** Bahamas, frente a la escalera conocida como Las Bahamas. Esta **escalera** conduce a un breve **bandejón** que se extiende aproximadamente 5 metros en altura y entre 40 y 50 metros de longitud desde la playa. Este espacio residual se origina como parte de una plataforma construida para sostener un **muro de contención** que a su vez da lugar a la calzada peatonal y la vía vehicular.

El terreno, de forma rectangular, mide unos 5 metros de ancho por unos 40 a 50 metros de largo. No se encuentra en proximidad inmediata a infraestructura pública significativa, aunque está situado frente al hotel Casa Roca, lo que puede implicar cierta influencia turística en la zona.

La accesibilidad a este espacio es exclusivamente peatonal mediante una **escalera** de nueve peldaños. Presenta vegetación y aunque hay algo de basura, no está considerablemente afectado por escombros. El terreno no está en un estado de abandono completo, pero sí se encuentra en desuso; sin embargo, es utilizado ocasionalmente por visitantes como área de pesca o mirador, aunque carece de instalaciones como bancas o asientos formales.

Este espacio, que marca el **límite entre la construcción urbana y el mar**, podría integrarse perfectamente con la costa para potenciar su uso como parte de un paseo marítimo. No obstante, su contribución a la mejora de la conectividad costera podría ser limitada, dado que la zona ya cuenta con una infraestructura vial y peatonal adecuadamente desarrollada.

Las posibles intervenciones en este espacio incluirían la **formalización de su uso** como mirador o área de pesca, y la mejora de las instalaciones existentes para permitir una estancia más cómoda y prolongada de los visitantes. Esto podría enriquecer la experiencia del paseo costero sin necesidad de alterar significativamente la función actual del terreno.

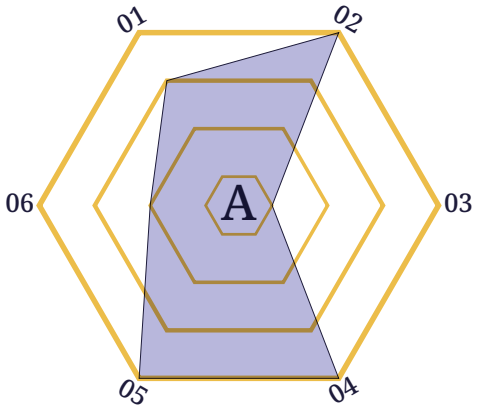


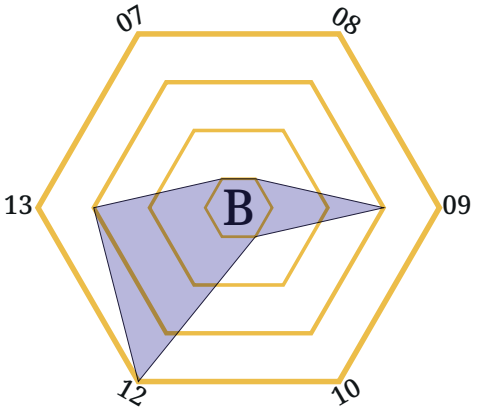


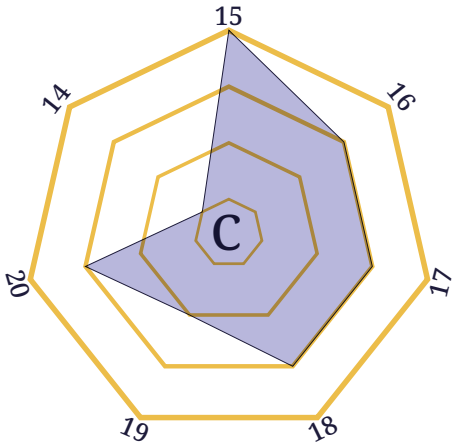




LOCACIÓN #08		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	3
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	3
	06. Proximidad a la playa	1
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	2
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	2
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	2







#09. PLAYA LAS CONCHITAS (O DE LOS NADADORES)

32°55’50.5”S 71°32’12.9”W

El Terreno 09 se encuentra en la playa conocida tanto como **Las Conchitas** como la **Playa de los Nadadores**, ubicada al lado de Caleta Higuerillas. Esta área es accesible mediante una bajada que permite tanto el acceso peatonal como vehicular, y se caracteriza por ser una playa amplia, con zonas rocosas y arenosas. En este lugar se observa una **meseta de mampostería** de aproximadamente 60 centímetros de altura sobre el nivel de la playa, construida sobre la salida de aguas residuales.

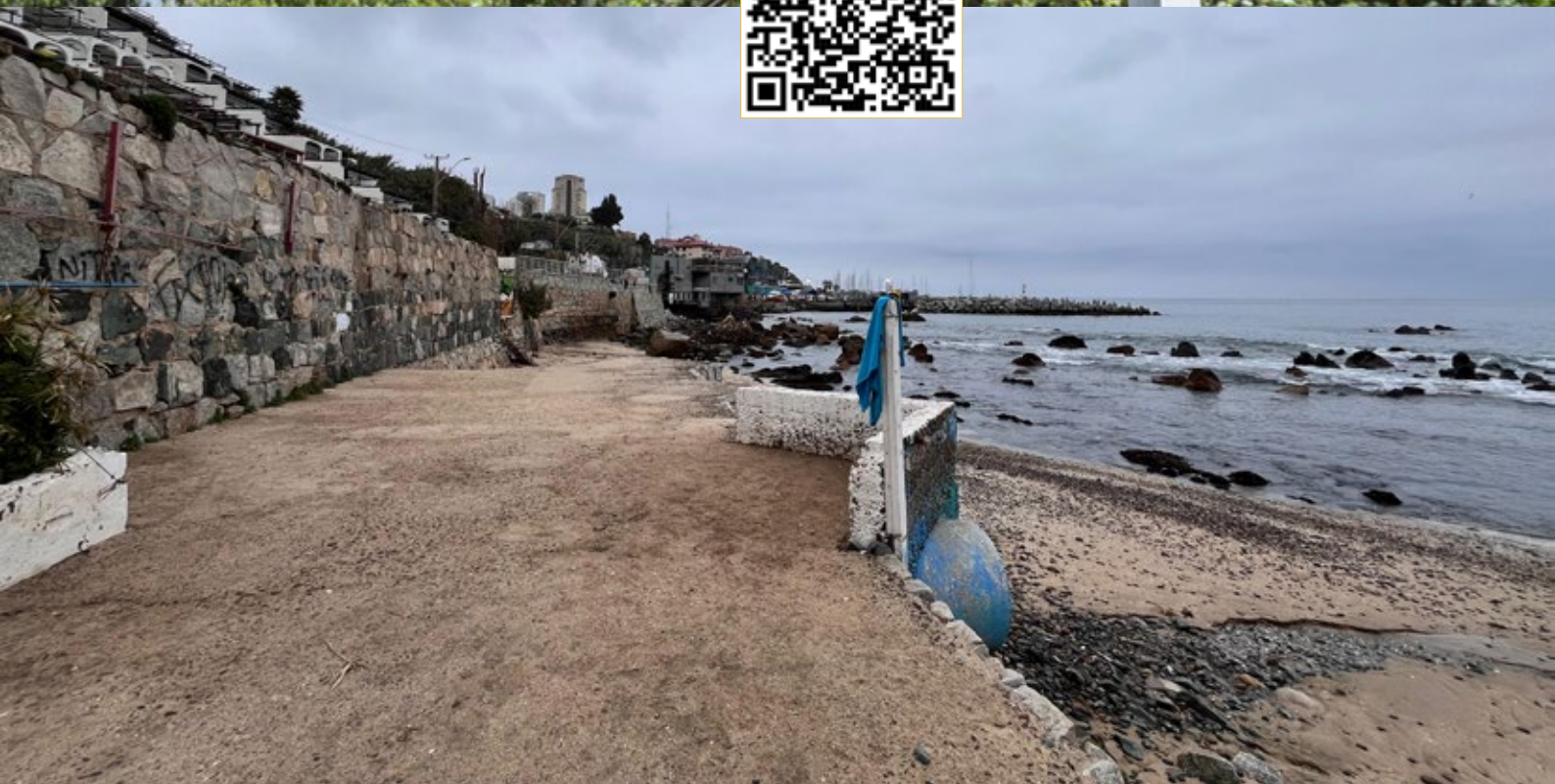
El acceso al terreno es tanto peatonal como vehicular, y el lugar se mantiene relativamente limpio de residuos humanos. La vegetación es escasa, limitándose a la típica de playa, y la fauna predominante incluye numerosas gaviotas. La zona es utilizada principalmente para actividades recreativas relacionadas con el mar: **buzos y nadadores** la utilizan como punto de cambio antes de entrar al agua.

La proximidad a la línea comercial de Caleta Higuerillas y su ubicación a unos 15 metros de la calle principal facilitan el acceso y la interacción con la zona comercial adyacente. A pesar de su utilización, no existen amenazas significativas de inundación o erosión, dado que la marea no suele superar la altura de la construcción. Sin embargo, el área está regulada como concesión marítima, lo que podría implicar ciertas restricciones en su desarrollo futuro.

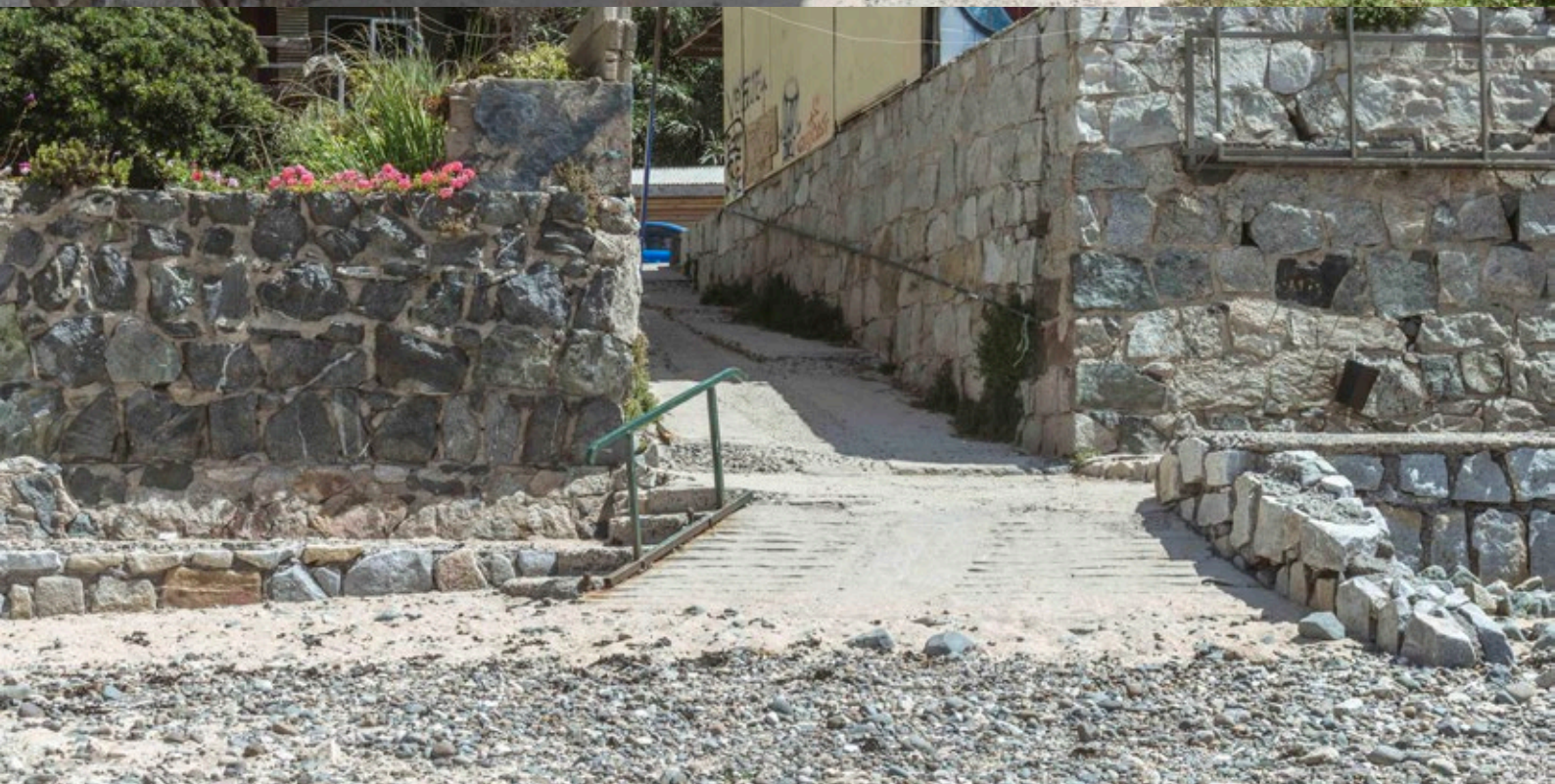
El terreno ofrece un alto potencial para la integración en proyectos urbanos, mejorando la **conectividad costera** y proporcionando un acceso mejorado a la playa. La zona podría ser especialmente aprovechable para fomentar actividades deportivas y recreativas, enfocándose no solo en los turistas, sino principalmente en los residentes y usuarios frecuentes, como deportistas. Este enfoque permitiría una integración de la playa en la vida cotidiana de la comunidad, potenciando su uso durante todo el año.

Adicionalmente, la playa forma parte de un recorrido costero que, protegido de los vientos por una curvatura natural del terreno, facilita actividades como la natación en campo abierto. Este recorrido se extiende desde la playa de Caleta Higuerilla hasta el Hotel Radisson, pasando por Playa Bahamas y Playa Amarilla.

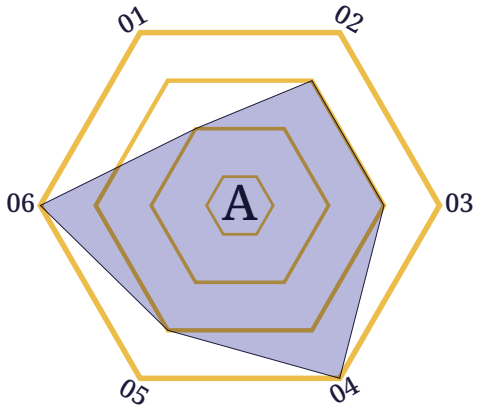

ACESSO A LA PLAYA

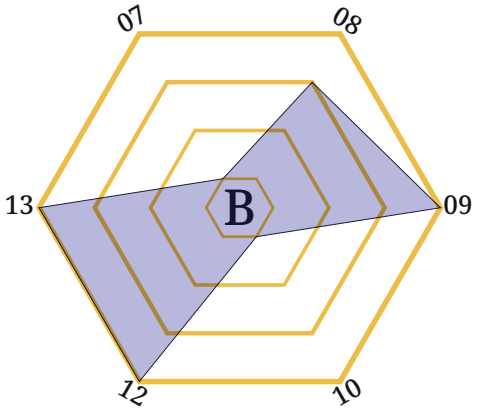


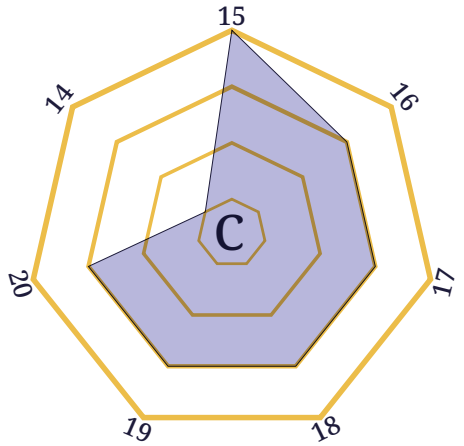

VOGUE



LOCACIÓN #09		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	1
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	2
	06. Proximidad a la playa	3
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	2
	09. Proximidad a edificios residenciales	3
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	3
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	2
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	2
	20. Compatibilidad estructural	2







#10. PLAYA POTITOS DE AGUA

32°55’38.0”S 71°32’39.6”W

Esta locación se encuentra junto a un paradero ubicado en la intersección de Avenida Borgoño con Los Lilenes. La Playa Potitos de Agua tiene una presencia notable de arena mezclada con roca. El **acceso** a esta playa se realiza con **mucha dificultad**, debido a la ausencia de una bajada adecuada; los restos de una antigua escalera peatonal derrumbada solo permiten el acceso mediante un salto sobre los **escombros**.

En la actualidad, el uso principal del terreno es **recreativo**, ofreciendo un lugar para la contemplación del mar. Este espacio está limitado por el astillero del Club de Yates en un extremo, mientras que el lado opuesto podría estar adyacente a una zona residencial. Cerca de la playa, hay una parada de autobús, lo que facilita el acceso público hasta cierto punto.

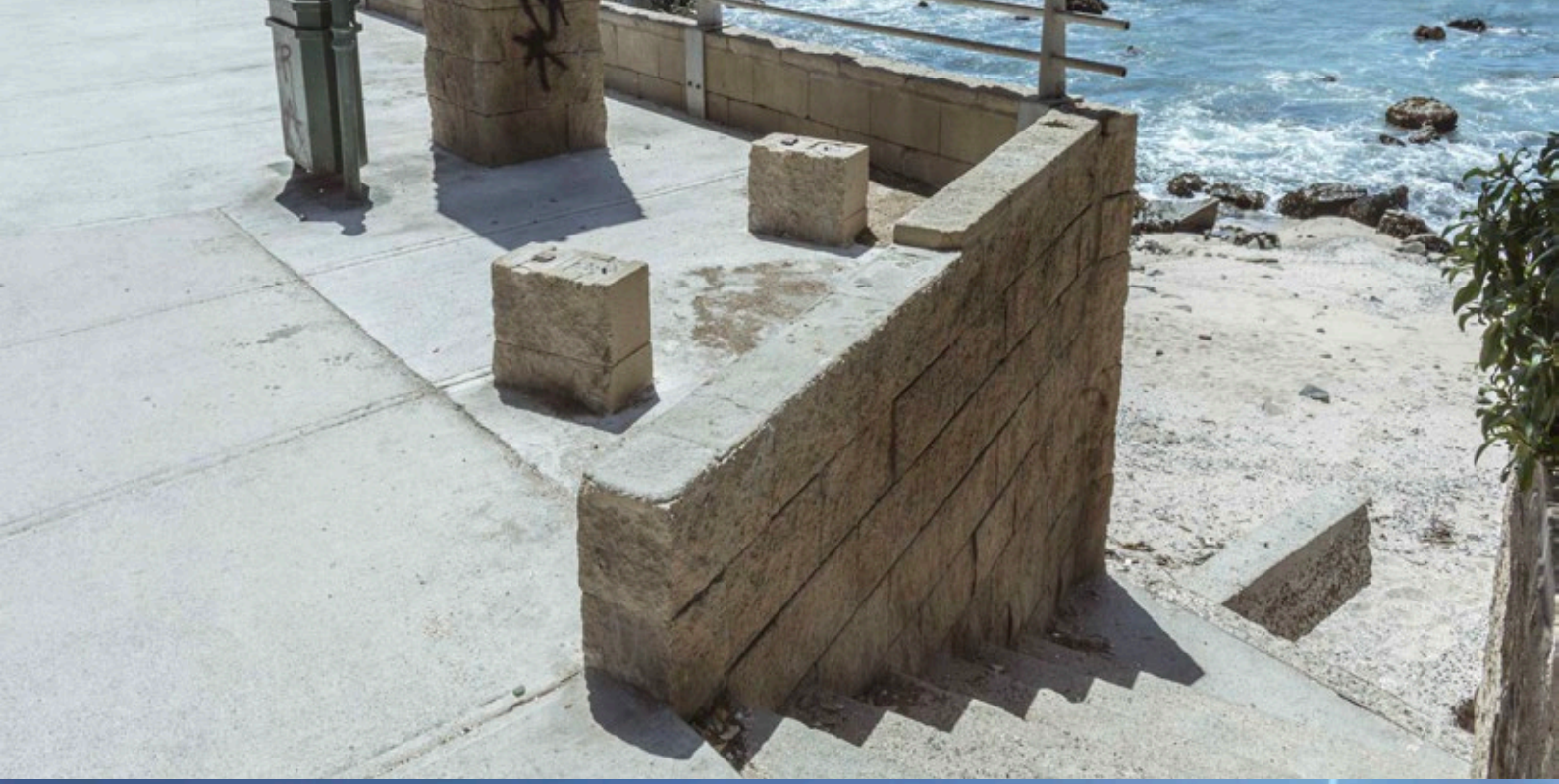
Aunque la playa no muestra signos significativos de erosión debido a su composición rocosa, está sujeta a las marejadas, que en días de alta marea pueden cubrir completamente la playa. La **limpieza** de este lugar es **complicada** por la inaccesibilidad para los equipos de limpieza municipal, lo que incrementa el riesgo de contaminación por residuos dejados por los visitantes.

Desde el punto de vista de la integración urbana, aunque la playa no facilita la creación de un trazado costero continuo, ofrece oportunidades significativas para integrar la línea de la costa con la zona peatonal adyacente. Este enfoque permitiría una mejor interacción entre los visitantes y el ambiente marino, reforzando la **conexión visual** y física con el mar.

El potencial de desarrollo del espacio incluiría su uso como un área recreativa y turística, propiciando actividades contemplativas y deportivas. Esta integración no solo mejoraría el atractivo turístico del área, sino que también serviría para incrementar la conciencia ambiental y el disfrute del entorno natural por parte de los residentes locales y visitantes.

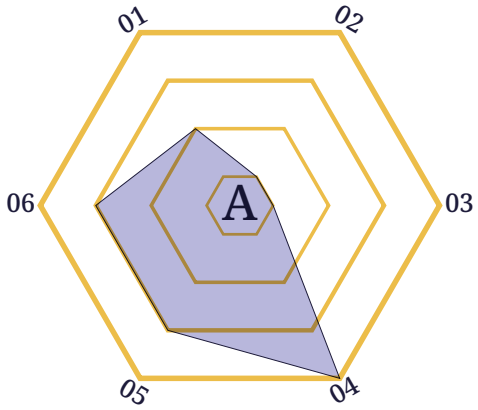


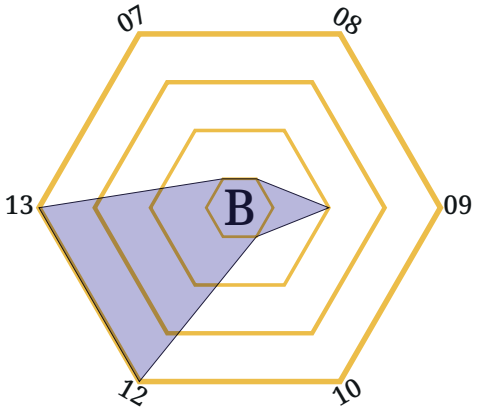


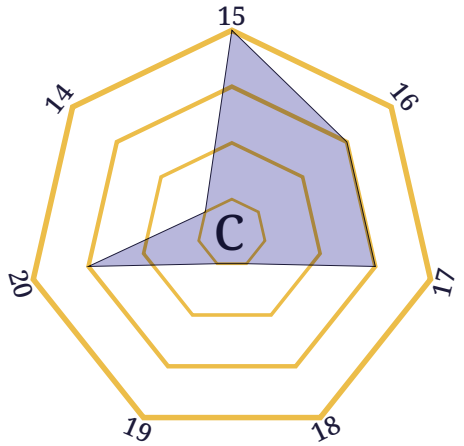




LOCACIÓN #10		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	1
	02. Acceso peatonal	0
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	2
	06. Proximidad a la playa	2
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	3
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	2
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	0
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	2







#11. PARADERO LOS LILENES

32°55’41.3”S 71°32’47.1”W

Ubicado en la Avenida Borgoño, entre el paradero de Los Lilenes y la playa homónima, el Terreno 11 se encuentra frente al edificio identificado con el número 20500. Este **montículo rocoso**, producto de obras viales previas, abarca una superficie aproximada de 12 por 4 metros, conformándose como un espacio residual de características únicas dentro del borde costero.

El acceso al terreno es exclusivamente peatonal, siendo necesario cruzar una baranda para llegar al espacio. No se encuentra adyacente a una vereda y está situado a aproximadamente 2 metros de la calzada vehicular. Actualmente, su uso principal es **recreativo**, funcionando como un mirador informal donde algunas personas se detienen para disfrutar de las **vistas hacia la costa**. Aunque es utilizado ocasionalmente, no dispone de infraestructura que invite a una permanencia prolongada y carece de una bajada directa al nivel del mar, lo que limita su funcionalidad.

La locación está frente a un edificio residencial y a unos 15 metros de un paradero de transporte público, lo que facilita su acceso y visibilidad desde la Avenida Borgoño. En términos de seguridad ambiental, el terreno no presenta amenazas inmediatas de deslizamiento o erosión debido a su sólida base rocosa, aunque podría verse afectado en el caso de un evento sísmico significativo.

El Terreno 11 tiene un potencial considerable para proyectos de integración urbana. Su ubicación estratégica permite imaginar la construcción de un espacio de contemplación o un mirador que aproveche su **posición elevada** para protegerse del oleaje y ofrecer vistas panorámicas hacia la playa y el entorno costero. Aunque en este lado de la calzada no existe actualmente una vereda, el desarrollo futuro de un paseo peatonal continuo podría incluir esta locación como un hito significativo, conectando de manera más eficiente los diferentes puntos del borde costero.

Con intervenciones bien diseñadas, este espacio podría transformarse en un lugar clave dentro de la red peatonal y recreativa de la zona, reforzando su valor como **punto de encuentro y contemplación**.



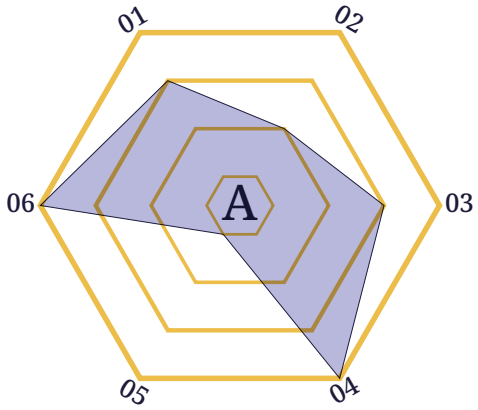

XF·74·42

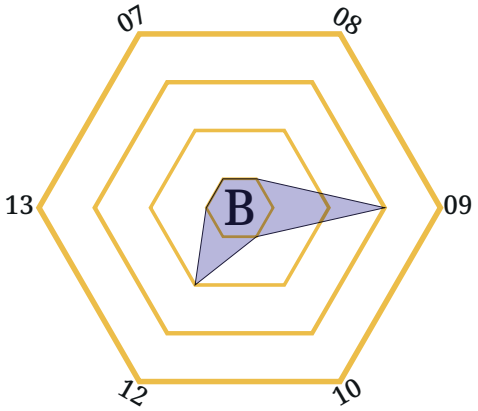


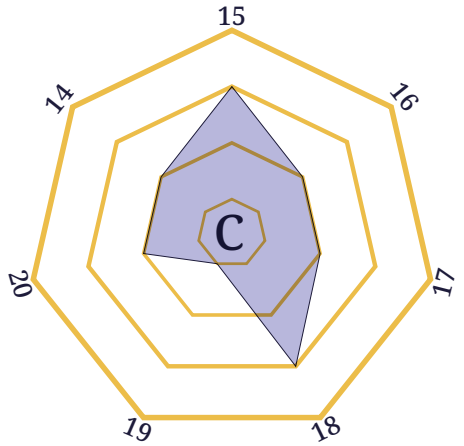


LOCACIÓN #11

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	1
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	0
	06. Proximidad a la playa	3
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	0
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	1
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	1
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	1







#12. ENTRE ROCAS (COSTA BRAVA)

32°55’40.7”S 71°32’57.6”W

Situada bajo el sector residencial de Costa Brava, la Locación 12 es un espacio de **formación natural** generado a raíz de la construcción de la Avenida Borgoño y las excavaciones correspondientes. Este terreno, que abarca una longitud de aproximadamente 22 metros, se encuentra a una altura equivalente a tres o cuatro pisos sobre el nivel del mar, estimada entre 15 y 20 metros.

El acceso al espacio es **peatonal**, facilitado por la calzada de vehicular que pasa a la misma altura. Aunque no existe una avenida formal en esta área, un **sendero** delimitado corre junto a la calzada, integrando el espacio con el entorno urbano.

Actualmente, el terreno se utiliza principalmente como **mirador**. Es un punto de encuentro temporal para corredores, ciclistas y otros deportistas, lo que subraya su función como espacio contemplativo y su conexión con el contexto urbano deportivo. No obstante, más allá de su uso recreativo, el terreno **no cuenta con instalaciones** formales y se mantiene en un estado relativamente natural.

En términos de riesgos, el espacio no presenta amenazas de inundación, erosión o desprendimiento de rocas, lo que lo hace seguro para su uso actual y potenciales desarrollos futuros.

Considerando su ubicación y las características naturales, este terreno posee un potencial significativo para la integración con la costa. Su **cercanía** a senderos existentes y la ausencia de una calzada peatonal formalizada ofrece la oportunidad de desarrollar este espacio como parte de un circuito costero más amplio, mejorando la circulación peatonal y la conexión con el entorno natural. La abundante vegetación no solo enriquece la biodiversidad local, sino que también proporciona un escenario ideal para la contemplación y el disfrute de la costa.



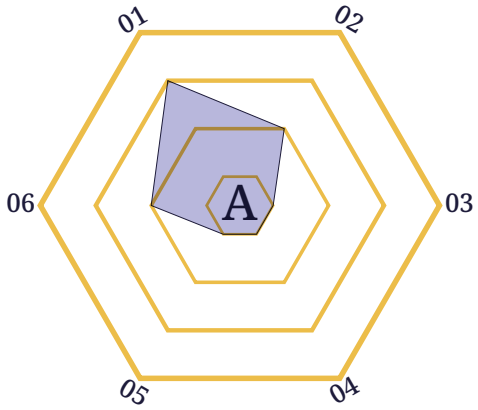


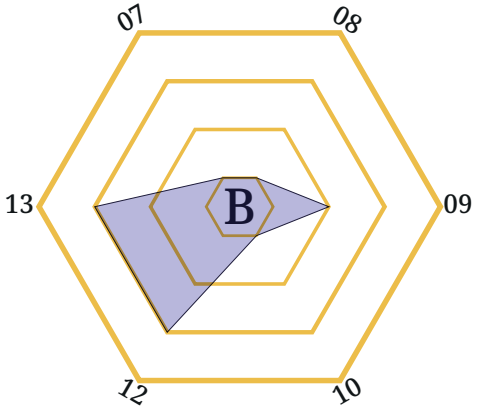


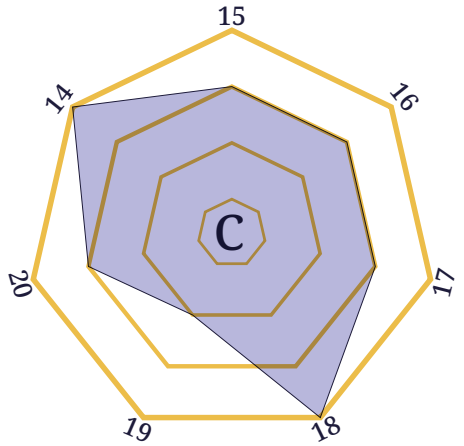


LOCACIÓN #12

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	1
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	0
	05. Existencia de pavimento	0
	06. Proximidad a la playa	1
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	2
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	2
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	3
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	2
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	3
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	2







#13. COSTA BRAVA

32°55’42.2”S 71°33’01.9”W

Ubicada a unos 100 a 150 metros al sur del sector denominado “Entre Rocas”, la Locación 13 se encuentra en la **curva de Costa Brava**, en un tramo donde no existen veredas, únicamente calzada vehicular. Este espacio destaca por su interacción urbana predominantemente deportiva, con un flujo constante de **ciclistas** y **corredores** que lo utilizan como parte de sus recorridos.

El terreno tiene una longitud aproximada de **30 metros** y una amplitud máxima de 6 a 7 metros en sus secciones más anchas. Se forma como resultado del límite entre el diseño de la calzada y el borde rocoso del terreno natural, caracterizándose por una **composición limosa** que lo diferencia de otras áreas más consolidadas del sector.

El acceso al espacio es exclusivamente peatonal; aunque es posible estacionar un autocar junto a la calzada, no existe infraestructura vehicular directa. Este terreno presenta abundante **vegetación** y se mantiene limpio, sin evidencias de escombros o basura, lo que refuerza su carácter natural y bien conservado. Sin embargo, su uso actual es principalmente **transitorio**, ya que no ofrece instalaciones que promuevan la estadía prolongada, limitándose a ser un punto de paso.

Elevado a unos 8 metros sobre el nivel del mar, el terreno no enfrenta riesgos significativos de inundación. No obstante, su ubicación presenta cierto potencial de **erosión y deslizamientos leves**, que podrían ser mitigados mediante intervenciones adecuadas.

En términos de integración urbana, la Locación 13 tiene un alto potencial para formar parte de un circuito peatonal costero. Con el desarrollo de **senderos bien diseñados**, el espacio podría transformarse en un atractivo para los peatones, fortaleciendo la conectividad y la experiencia recreativa en la zona. Estas mejoras también podrían fomentar un uso más activo del terreno, integrándolo de manera efectiva al contexto urbano y al paisaje del borde costero, reforzando su valor como un punto clave dentro de la trama urbana de Costa Brava.



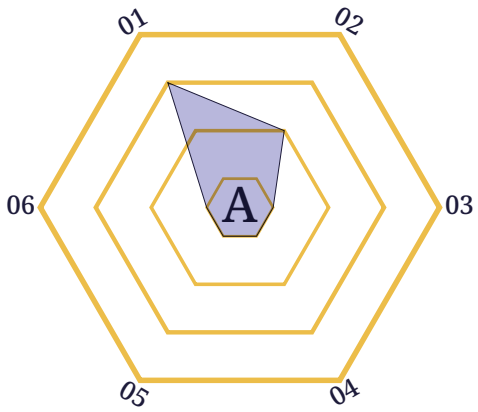


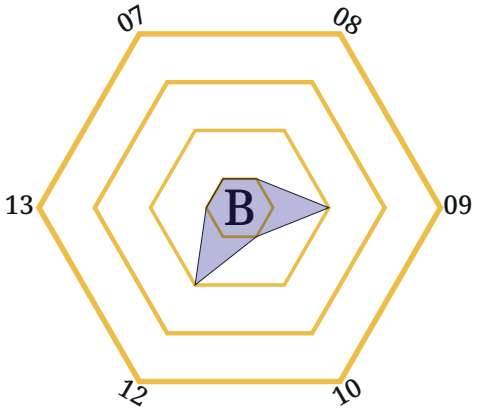


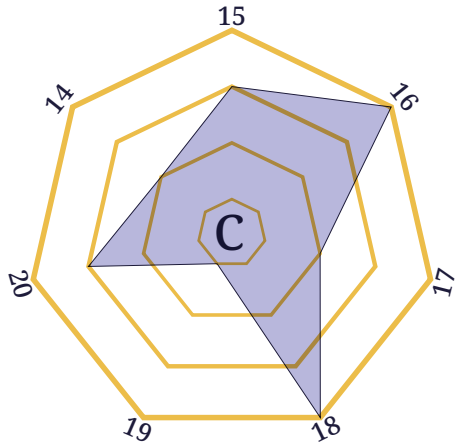


LOCACIÓN #13

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	2
	02. Acceso peatonal	1
	03. Acceso vehicular	0
	04. Conexión con transporte público	0
	05. Existencia de pavimento	0
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	0
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	1
	15. Estado del suelo	2
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	1
	18. Estado de conservación	3
	19. Usos actuales del espacio	0
	20. Compatibilidad estructural	2







#14. MIRADOR LAS SALVIAS (FARO)

32°55’46.7”S 71°33’05.9”W

Ubicado a **40 metros al sur del faro**, el espacio conocido como **Mirador Las Salvias**, aunque su nombre no está completamente confirmado, parece haber sido diseñado durante la construcción de la Avenida Borgoño. Este mirador fue probablemente aplanado y destinado para tal uso al darse cuenta de la disponibilidad del terreno durante la obra vial. Actualmente, el mirador cuenta con dos bancas en **condiciones deterioradas**, afectadas severamente por el óxido, donde solo los respaldos de madera y marcos de metal permanecen parcialmente intactos.

El acceso al mirador es exclusivamente **peatonal** y se realiza a través de un sendero, dado que no hay una vereda directa al frente, aunque sí existe espacio suficiente para estacionar un automóvil cerca. A pesar de su estado de deterioro, el lugar no se percibe como abandonado; más bien, se utiliza informalmente por residentes locales y visitantes para diversas actividades recreativas como fumar, descansar, contemplar el paisaje, pasear mascotas y otras actividades al aire libre.

Visualmente, el mirador está alineado con la línea de nuevos edificios residenciales frente a él, lo que sugiere una **integración visual** con el entorno urbano cercano. A pesar de estar situado a una altura significativa del nivel del mar, aproximadamente 18 metros, el espacio está bien protegido contra la erosión gracias a la roca abundante que sostiene el terreno.

Desde el punto de vista de la integración urbana, el Mirador Las Salvias posee un gran potencial para ser integrado en la **red peatonal** de la zona, sirviendo como un punto de descanso estratégico en el sector del Faro. Su desarrollo podría enfocarse en mantener su función contemplativa, aprovechando su altura y vistas para crear un punto de interés turístico y recreativo, ideal para deportistas y visitantes que buscan un lugar de partida o llegada durante sus actividades.

Además, aunque el mirador no contribuye directamente a la conectividad costera debido a su elevación, su potencial para mejorar la infraestructura peatonal en la zona podría fomentar una mayor interacción con el borde costero, haciendo de este un **espacio clave** en la experiencia urbana y recreativa de la región.

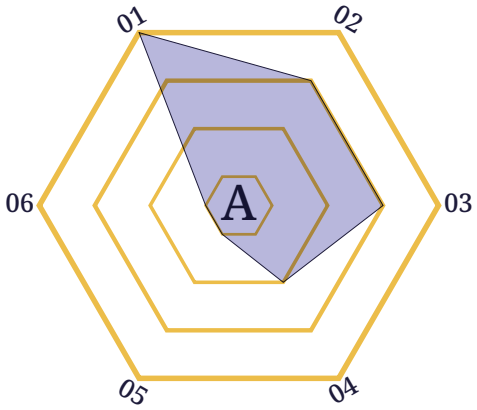


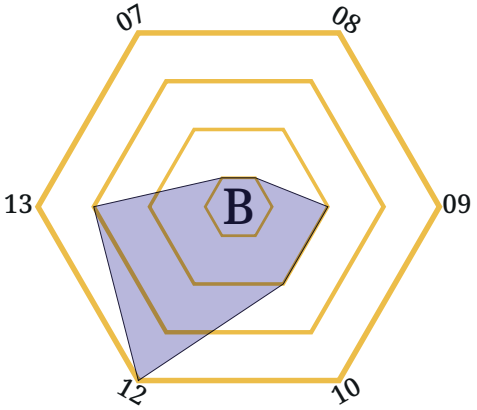


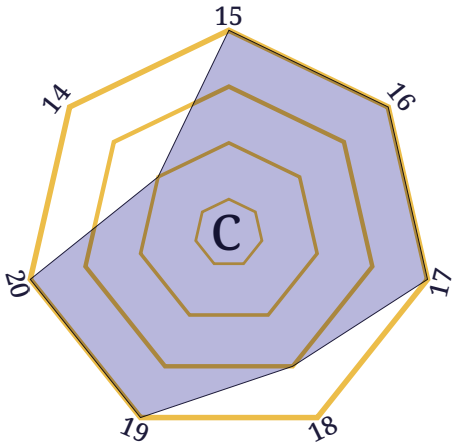




LOCACIÓN #14		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	1
	05. Existencia de pavimento	0
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	1
	11. Estado del mobiliario urbano	0
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	2
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	1
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	3
	20. Compatibilidad estructural	3







#15. PARADERO LAS PIMPINELAS

32°55’50.9”S 71°33’02.0”W

Situada en el paradero Las Pimpinelas, la Locación 15 no está abandonada pero tampoco se utiliza al máximo de su capacidad. Este espacio surge como resultado del **área residual** entre la calzada vehicular y el **límite rocoso natural** de la costa.

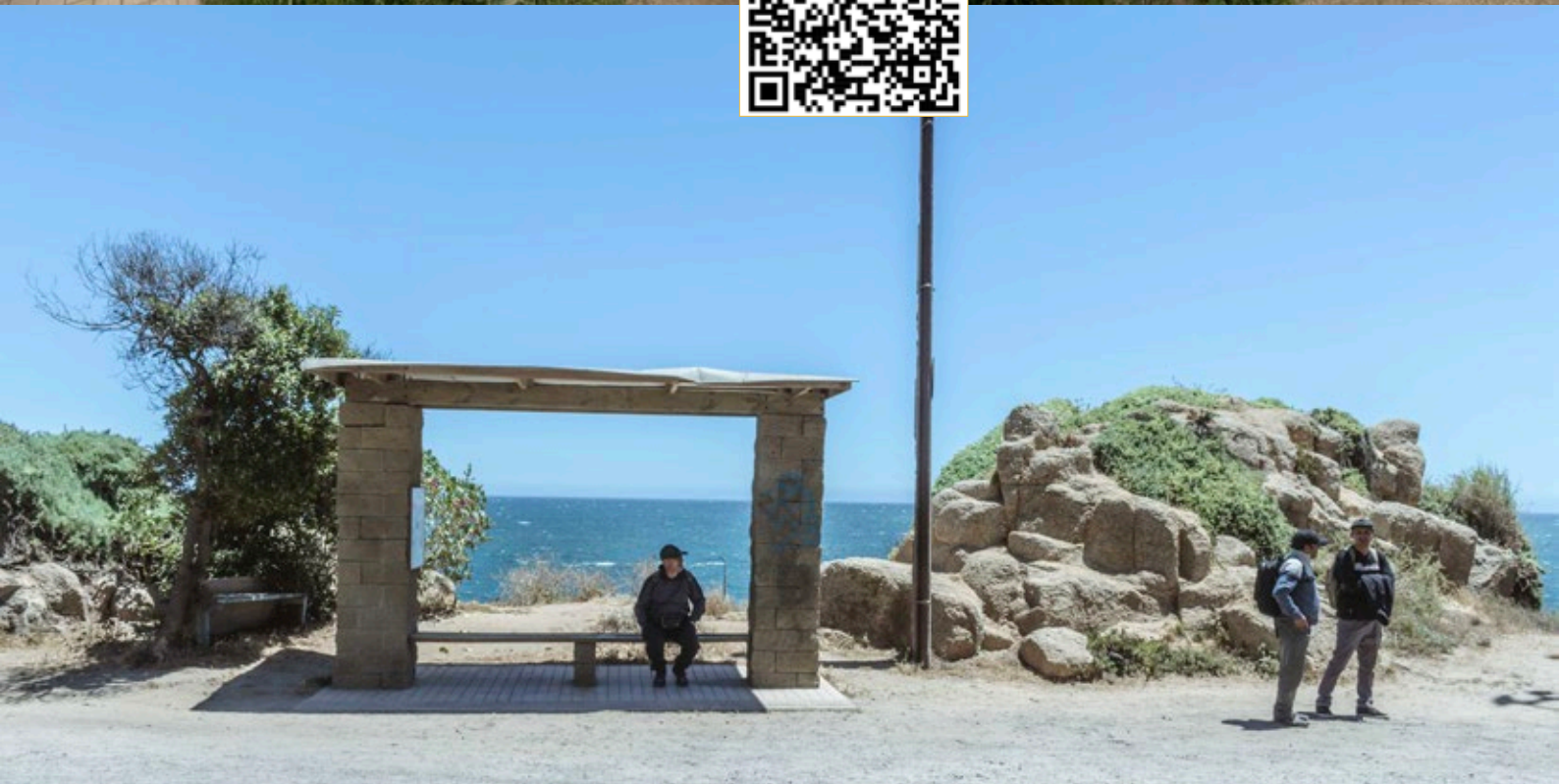
El espacio abarca aproximadamente 50 metros de longitud a lo largo de la calle y cuenta con dos sectores de unos 30 metros cuadrados cada uno que no están completamente aprovechados. Es accesible tanto peatonal como vehicularmente, dado que se encuentra cerca de un paso de cebra que facilita el acceso desde la avenida Las Pimpinelas, y es un punto de estacionamiento para la **locomoción colectiva**.

En cuanto a la vegetación, el área está bien dotada con **árboles, musgo y arbustos**, contribuyendo a su estética y biodiversidad. Aunque las bancas existentes están algo desgastadas, siguen siendo funcionales y el paradero en general se mantiene en buenas condiciones. El uso del espacio es principalmente para esperar transporte público, pero también se utiliza de manera recreativa y ocasional por los residentes locales y visitantes.

El terreno no está inmediatamente adyacente a áreas residenciales o comerciales, estando la casa más cercana a unos 35 metros en dirección sur, con otra casa a aproximadamente 60-70 metros. Situado en una elevación de unos 18 metros sobre el nivel del mar, el área está bien **protegida contra riesgos** de inundación o deslizamiento, con la roca subyacente proporcionando estabilidad y minimizando la erosión continua.

Desde el punto de vista de la integración urbana, este espacio presenta un potencial significativo para ser desarrollado como parte de la trama peatonal existente, aunque su alta ubicación limita su integración directa con la costa. Podría beneficiarse de **mejoras en la infraestructura**, como la adición de un mirador o una pequeña plaza que enriquezca su función como paradero y punto de descanso, mejorando así la experiencia tanto para usuarios habituales como para visitantes.

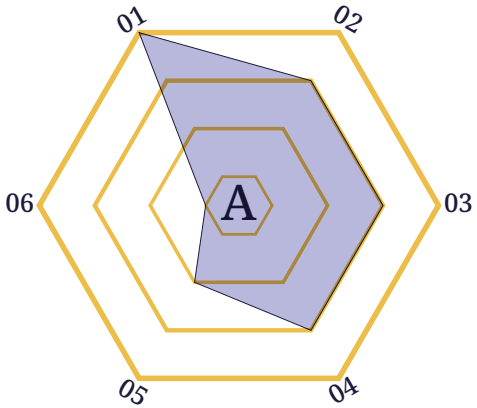


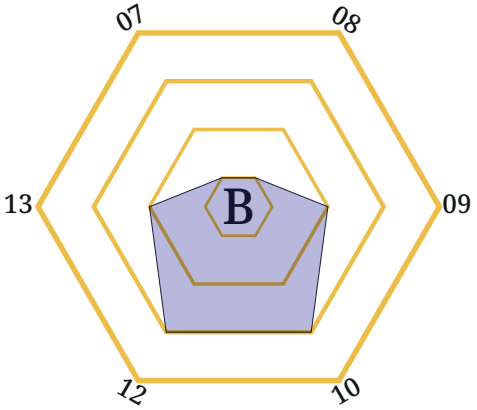


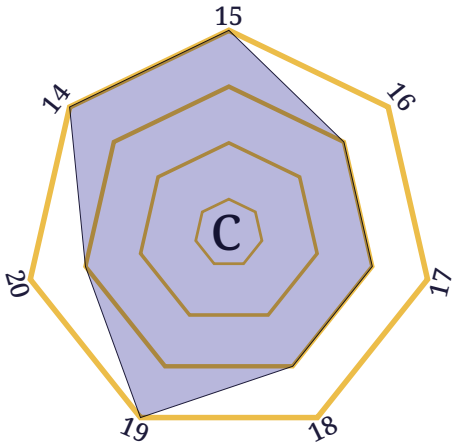




LOCACIÓN #15		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	2
	05. Existencia de pavimento	1
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	0
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	3
	11. Estado del mobiliario urbano	2
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	2
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	1
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	3
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	2
	17. Riesgos ambientales	2
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	3
	20. Compatibilidad estructural	2







#16. ESTACIONAMIENTOS ROCAS DE COSTA BRAVA

32°56’02.2”S 71°33’00.5”W

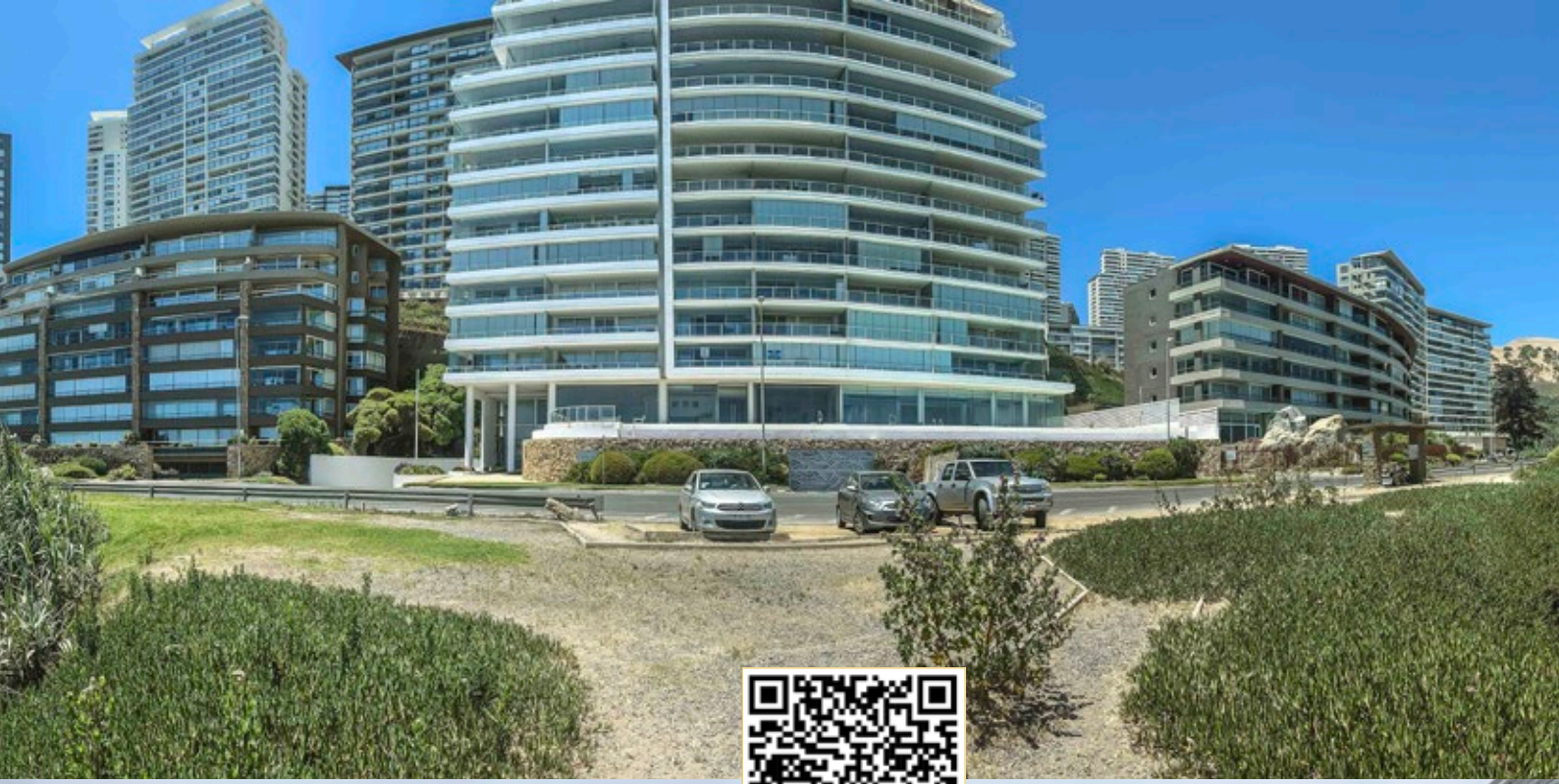
Ubicado en la Avenida Borgoño frente a la numeración 19500, el Terreno 16 se configura como un **espacio multifuncional** que opera como mirador, estacionamiento y paradero. Este sitio, originado por el aplanamiento necesario para la construcción de la avenida, es accesible tanto peatonal como vehicularmente y dispone de capacidad para estacionar entre 8 y 10 vehículos, lo que amplía su funcionalidad en la trama urbana.

El área presenta **vegetación nativa** que enriquece el entorno, además de vestigios de solería que parecen haber intentado delimitar un área verde o un sendero hacia la roca que marca el límite de esta meseta antes de descender al roquerío. Este espacio no está en desuso; por el contrario, es un **punto frecuentado** por personas que pasean, corren o circulan en bicicleta, evidenciando un marcado sentido de pertenencia comunitaria. Su ubicación en un sector más residencial refuerza su **conexión** con la vida **cotidiana** de los habitantes locales, diferenciándolo de otras locaciones cercanas.

A tan solo 40 metros de un paradero principal, el terreno es fácilmente accesible y no presenta riesgos significativos de erosión o deslizamiento, gracias a la **estabilidad** proporcionada por el muro de contención construido durante el desarrollo de la avenida. Su ubicación estratégica, junto con su sólida configuración física, lo posicionan como un espacio **seguro y funcional**.

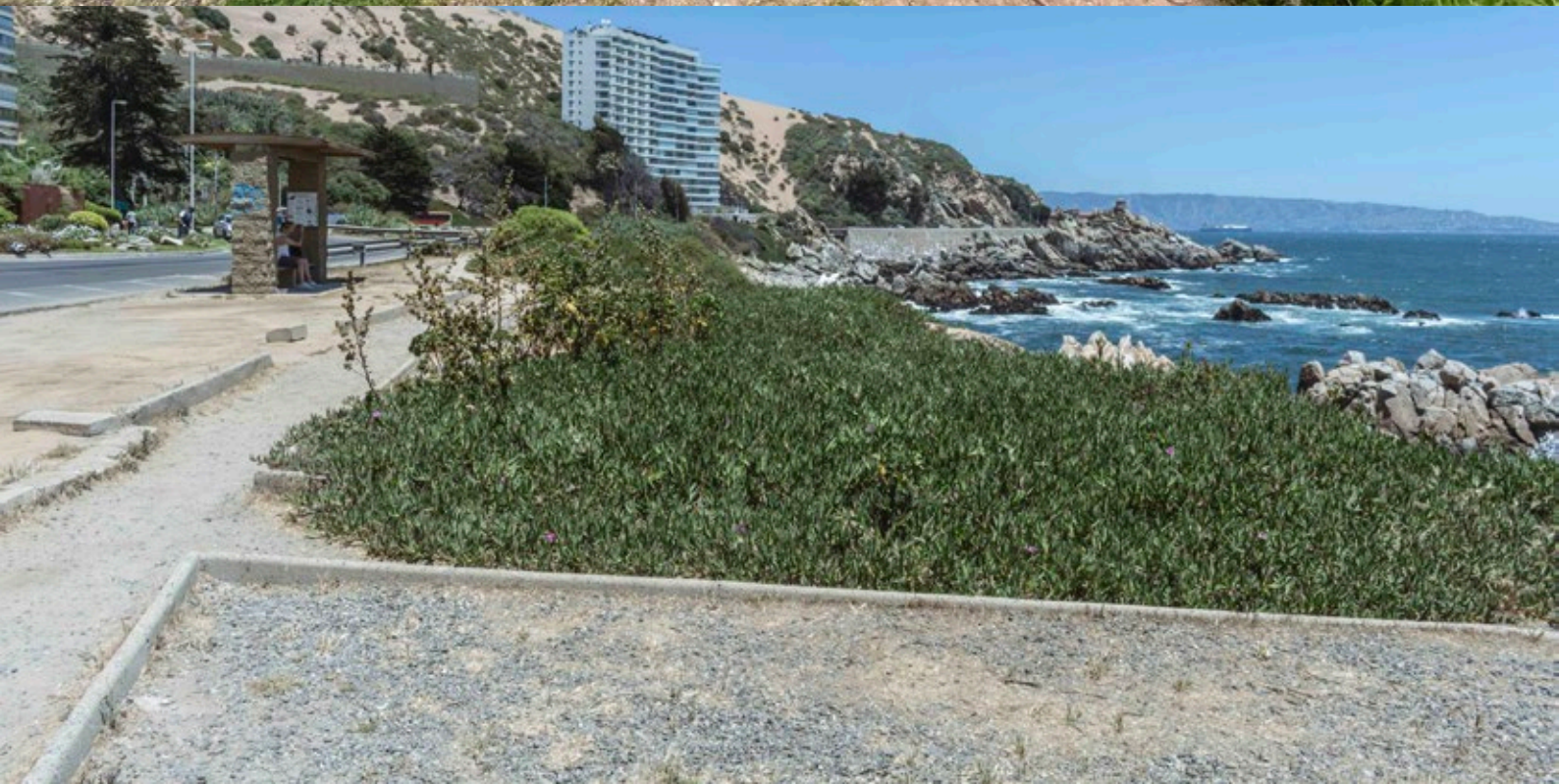
El potencial de este terreno para la integración urbana es considerable. Sería ideal para desarrollar una plaza que sirva como punto de encuentro o como **hito** dentro de un recorrido peatonal o ciclista. Aunque no ofrece acceso directo a la costa, su ubicación permite que se convierta en un espacio clave para mejorar la experiencia residencial urbana, fortaleciendo la conectividad y el disfrute del entorno. Con las intervenciones adecuadas, este terreno podría consolidarse como un elemento importante dentro de la red urbana, promoviendo tanto la interacción social como el **valor paisajístico** del sector.

.



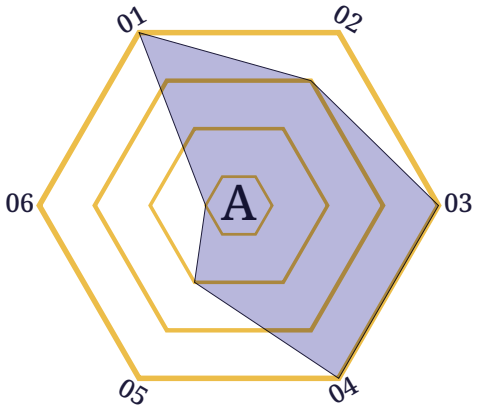


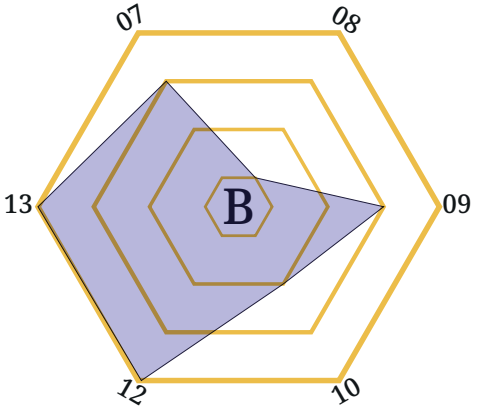


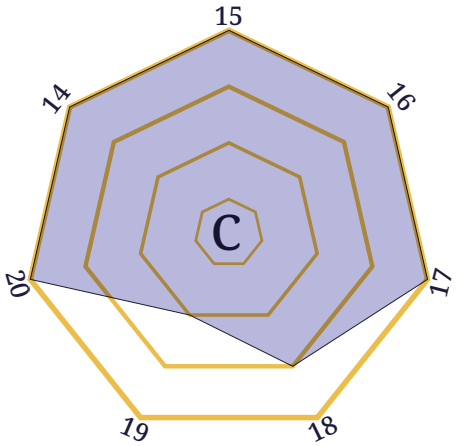


LOCACIÓN #16

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	3
	04. Conexión con transporte público	3
	05. Existencia de pavimento	1
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	2
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	2
	10. Presencia de mobiliario urbano	1
	11. Estado del mobiliario urbano	2
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	3
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	3
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	3
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	2
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	3







#17. CASA DE PIEDRA

32°56’16.2”S 71°33’07.8”W

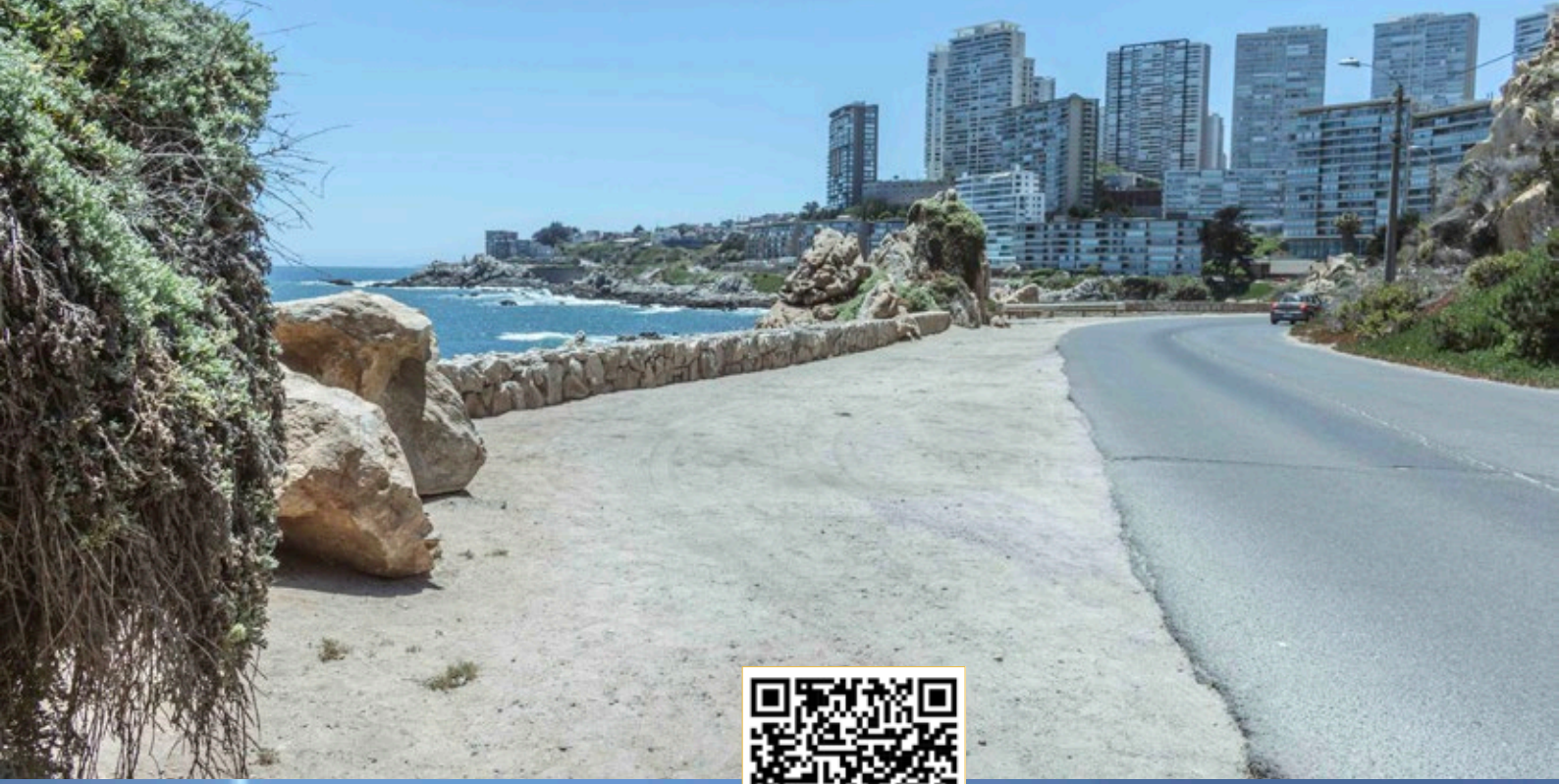
La Locación 17 se encuentra cerca de la **Casa de Piedra**, a aproximadamente 50 metros de distancia. Este espacio, que actualmente funciona como estacionamiento provisional, está construido con mampostería y piedra de **cantería** formando un muro de contención que se extiende a lo largo del roquerío por unos 50 metros. La altura desde el nivel del mar es de unos 20 metros, mientras que desde la base de la roca es de aproximadamente 8 metros.

El acceso a este lugar es principalmente peatonal debido a la **ausencia de aceras,** permitiendo a los visitantes caminar por la costa, aunque también cuenta con acceso vehicular. La zona se caracteriza por una buena preservación de la vegetación y ausencia de escombros o basura, manteniendo el área en **óptimas condiciones**.

Actualmente, el espacio se utiliza como **estacionamiento**, aprovechando su proximidad a la Casa de Piedra y la duna cercana, aunque no está cerca de áreas residenciales, comerciales o recreativas significativas. La distancia a cualquier paradero de transporte público es considerable, lo que sugiere que en el pasado podría haber sido planificado como tal.

Este terreno tiene un gran potencial para ser integrado en la **red peatonal** local. Podría beneficiarse de la **adición de infraestructura** como bancos y mesas para mejorar su funcionalidad como espacio público. No existe riesgo de erosión o deterioro estructural, gracias a la protección ofrecida por el muro de mampostería.

En cuanto a su futuro uso, el espacio podría continuar funcionando como estacionamiento y mirador, o podría desarrollarse aún más para incluir una pequeña plaza o un elemento escultórico que sirva como **hito** artístico. La integración de este espacio en el sistema costero podría mejorar significativamente, no solo al proporcionar un **punto de vista privilegiado** sobre el mar sino también al servir como un componente vital en un circuito peatonal costero más amplio.

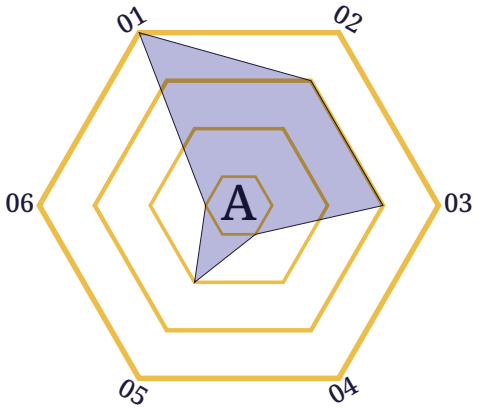


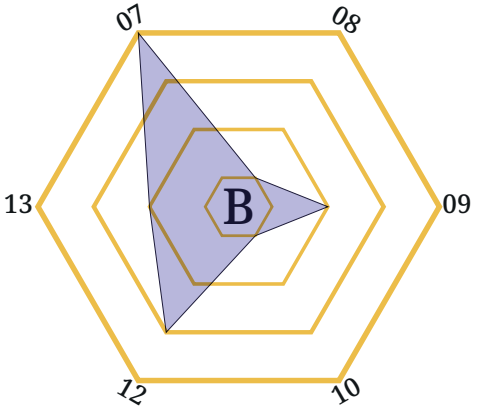


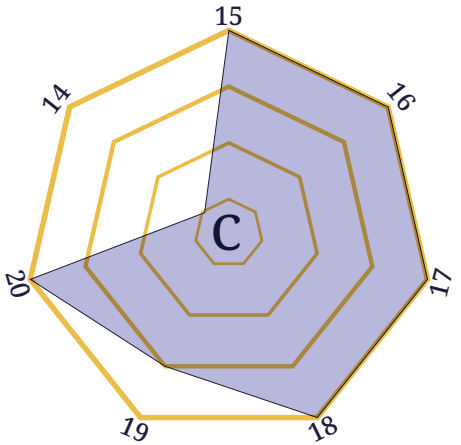




LOCACIÓN #17		
A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	0
	05. Existencia de pavimento	1
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	3
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	1
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	2
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	1
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	1
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	3
	19. Usos actuales del espacio	2
	20. Compatibilidad estructural	3







#18. COSTADO ROCA OCEÁNICA

32°56’23.5”S 71°33’10.7”W

Ubicada entre la Roca Oceánica y la conocida Casa en la Roca, la Locación 18 es un **espacio triangular** formado entre la valla del mirador, un retazo de vereda, y la calzada vehicular. Este espacio mide aproximadamente 30 metros de largo por 4 a 5 metros de ancho.

El acceso al área es tanto vehicular como peatonal, lo que facilita su uso frecuente como estacionamiento para visitantes de la Roca Oceánica y como **punto de observación panorámica**. Aunque está invadida por vegetación típica de las dunas, compuesta por roca y arena, no se observan escombros ni basura, aunque las infraestructuras, como las vallas y la propia calle, no están en óptimas condiciones.

En términos de uso, el espacio sirve no solo como estacionamiento sino también como mirador y parte de un **paseo recreativo**, siendo un área de tránsito más que de permanencia. La proximidad del sitio solo a la Roca Oceánica, un punto de interés recreativo, y la visibilidad de la Casa en la Roca añaden un valor estético y funcional al lugar.

No existe **proximidad directa** a accesos de playa o costera, y tampoco se identifican riesgos significativos de inundación o erosión costera, lo que sugiere un ambiente relativamente seguro para el desarrollo de infraestructura.

Desde el punto de vista de la integración urbana, este espacio ofrece un potencial considerable para desarrollar un hito dentro del **circuito peatonal**, marcando una etapa importante en un posible recorrido que podría iniciar o finalizar en la Roca Oceánica. Este uso reforzaría la conectividad peatonal sin necesariamente mejorar el acceso directo a la costa.

En cuanto a su futuro desarrollo, el área podría transformarse en un mirador estructurado, ofreciendo un espacio idóneo para observar el entorno sin soportar grandes agrupaciones, integrándose así de manera efectiva en el tejido urbano y turístico de la región.



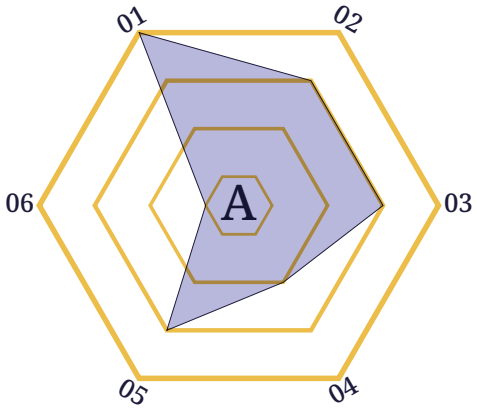


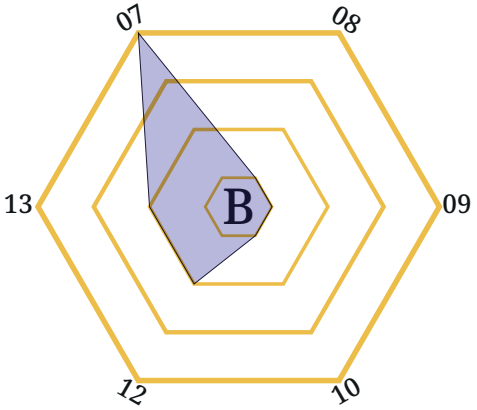


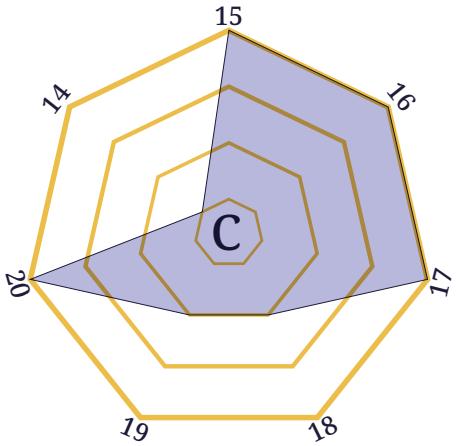


LOCACIÓN #18

A) ACCEIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	01. Visibilidad desde la calle	3
	02. Acceso peatonal	2
	03. Acceso vehicular	2
	04. Conexión con transporte público	1
	05. Existencia de pavimento	2
	06. Proximidad a la playa	0
B) ENTORNO Y USO	07. Proximidad a áreas verdes	3
	08. Proximidad a áreas comerciales y servicios	0
	09. Proximidad a edificios residenciales	0
	10. Presencia de mobiliario urbano	0
	11. Estado del mobiliario urbano	NA
	12. Espacio adecuado para actividades recreativas	1
	13. Espacio adecuado para eventos públicos	1
C) CONDICIONES FÍSICAS Y DE CONSERVACIÓN	14. Presencia de vegetación	0
	15. Estado del suelo	3
	16. Presencia de pendientes o desniveles	3
	17. Riesgos ambientales	3
	18. Estado de conservación	1
	19. Usos actuales del espacio	1
	20. Compatibilidad estructural	3







RESUMEN DE DATOS

A continuación, se presenta una **tabla resumen** que recopila todos los valores obtenidos durante el levantamiento de las locaciones seleccionadas en la costa de Concón. En esta tabla, cada puntaje ha sido **representado mediante una escala de colores** que facilita la interpretación: los valores bajos apuntan al color rojo y los valores más alto al color verde. Esta codificación cromática permite identificar rápidamente cuáles locaciones destacan por su desempeño general y cuáles presentan mayores desafíos.

Posterior a la tabla, se incluye un **gráfico de desempeño** que analiza cómo cada criterio evaluado se comporta a lo largo del recorrido. Este gráfico permitirá **visualizar** de manera clara las **fortalezas y debilidades de los criterios**, mostrando cuáles mantienen un **desempeño uniforme** y cuáles evidencian **mayores variaciones** entre las locaciones estudiadas. Por ejemplo, se podrá observar que ciertos criterios como la accesibilidad tienden a puntuar más alto de forma consistente, mientras que otros, como la integración con el entorno, presentan resultados más dispersos y heterogéneos.

Ambos elementos, la tabla y el gráfico de desempeño, ofrecen una visión complementaria del análisis realizado, brindando una **comprensión integral** tanto del rendimiento de las locaciones como del comportamiento de los criterios. Estos insumos serán clave para los rankings que se desarrollarán a continuación, donde las locaciones y los criterios serán ordenados según su desempeño, lo que permitirá establecer prioridades y definir áreas de intervención específicas en el capitulo final de esta memoria.

CRITERIO	LOCACIONES																	
	#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
A) 01	3	3	2	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3
A) 02	2	3	3	3	3	1	1	3	2	0	1	1	1	2	2	2	2	2
A) 03	3	3	0	3	3	3	0	0	2	0	2	0	0	2	2	3	2	2
A) 04	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	1	2	3	0	1
A) 05	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	0	0	0	0	1	1	1	2
A) 06	3	0	2	2	3	2	2	1	3	2	3	1	0	0	0	0	0	0
B) 07	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	3
B) 08	2	0	2	3	3	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B) 09	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	0
B) 10	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0
B) 11	NA	1	NA	3	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0	2	2	NA
B) 12	3	3	1	1	1	2	1	3	3	3	1	2	1	3	2	3	2	1
B) 13	2	3	0	2	0	1	0	2	3	3	0	2	0	2	1	3	1	1
C) 14	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	3	1	1	3	3	1	0
C) 15	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3
C) 16	3	3	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3
C) 17	1	2	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	1	3	2	3	3	3
C) 18	2	2	2	3	3	2	2	2	2	0	2	3	3	2	2	2	3	1
C) 19	0	3	1	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	3	3	1	2	1
C) 20	3	2	1	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	3	3	3

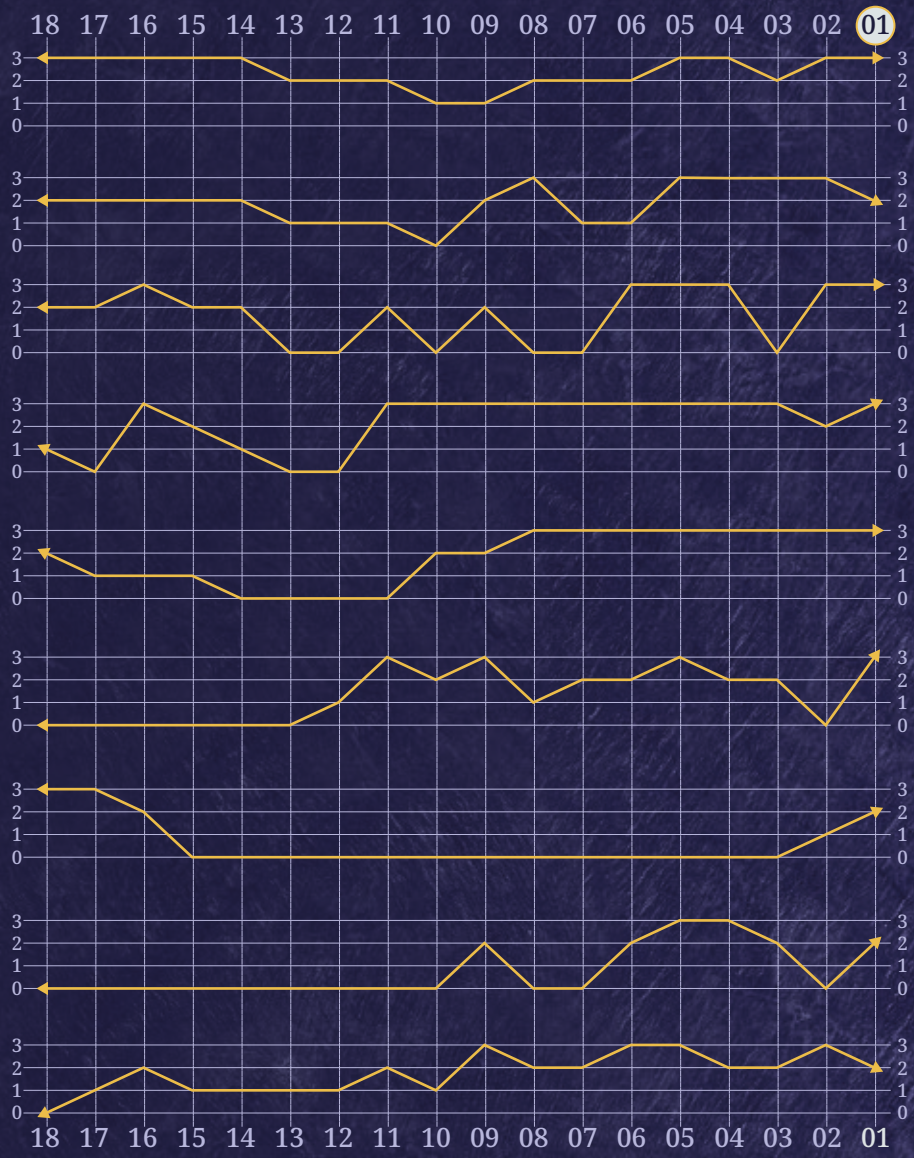
DESEMPEÑO DE CRITERIOS A LO LARGO DEL TRAMO DE ESTUDIO

A continuación, se presentan gráficos que visualizan detalladamente el puntaje obtenido por cada criterio en las distintas locaciones. Esta representación facilita la identificación de patrones, fortalezas y debilidades a lo largo de todo recorrido, constituyendo una base clara y gráfica para el análisis comparativo.

LOCACIONES



CRITERIOS



10. Presencia de mobiliario urbano

11. Estado del mobiliario urbano

12. Espacio adecuado para actividades recreativas

13. Espacio adecuado para eventos públicos

14. Presencia de vegetación

15. Estado del suelo

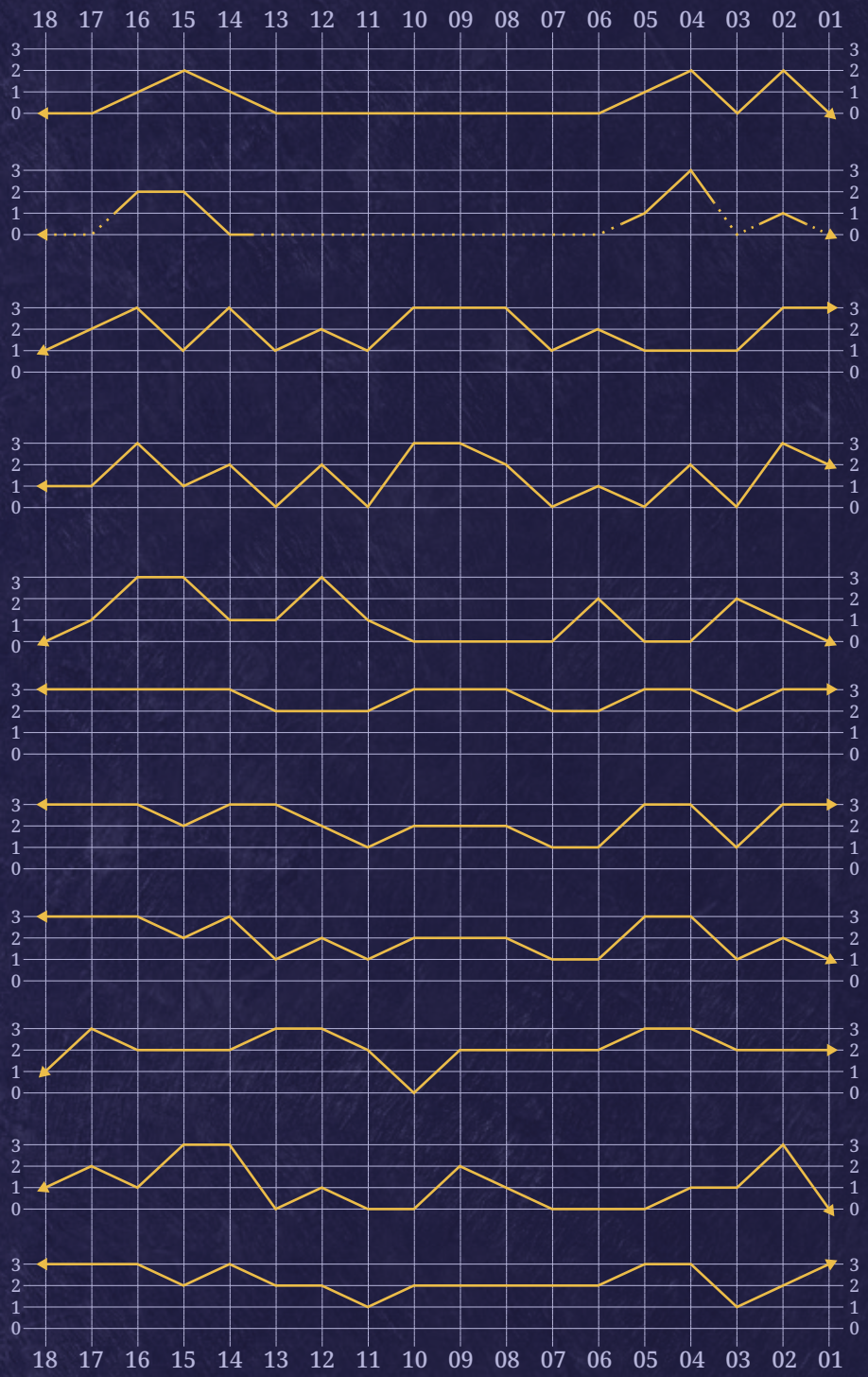
16. Presencia de pendientes o desniveles

17. Riesgos ambientales

18. Estado de conservación

19. Usos actuales del espacio

20. Compatibilidad estructural



RANKING DE LOCACIONES

		Pts
1°	**La Virgen (#04)**	**46**
2°	**Mirador Pedro de Valdivia (#02)**	**43**
3°	**Estacionamientos Costa Brava (#16)**	**43**
4°	Estacionamientos de la Virgen (#05)	42
5°	Playa La Boca (#01)	40
6°	Playa Las Conchitas (#09)	37
7°	Casa de Piedra (#17)	35
8°	Mirador Las Salvias (#14)	33
9°	Paradero Las Pimpinelas (#15)	33
10°	Av. Borgoño con Barros Arana (#06)	32
11°	Playa Bahamas (#08)	31
12°	Costado Roca Oceánica (#18)	29
13°	Bajada Hotel Radisson (#03)	28
14°	Playa Potitos de Agua (#10)	24
15°	Entre Rocas (#12)	24
16°	Escalera Lito (#07)	22
17°	Paradero Los Lilenes (#11)	22
18°	**Costa Brava (#13)**	**17**

RANKING DE CRITERIOS

		Pts
1°	**Estado del suelo**	**48**
2°	**Visibilidad desde la calle**	**43**
3°	**Presencia de pendientes**	**41**
4°	**Compatibilidad estructural**	**41**
5°	Conexión con transporte p.	39
6°	Estado de conservación	38
7°	Riesgos ambientales	36
8°	Actividades recreativas	36
9°	Acceso peatonal	34
10°	Existencia de pavimento	33
11°	Edificios residenciales	32
12°	Acceso vehicular	30
13°	Eventos públicos	26
14°	Proximidad a la playa	24
15°	Usos actuales del espacio	19
16°	Presencia de vegetación	18
17°	Áreas comerciales y servicios	14
18°	Proximidad a áreas verdes	11
19°	**Mobiliario urbano**	**9**
20°	**Estado del mobiliario**	**9**

CONCLUSIONES DEL LEVANTAMIENTO

El cierre del capítulo sintetiza el proceso llevado a cabo en el levantamiento y análisis de los espacios residuales costeros de Concón. Desde la identificación de las locaciones hasta el desarrollo de tablas resumen, gráficos de desempeño y rankings de locaciones y criterios, se ha realizado un esfuerzo sistemático por evaluar estos espacios de manera integral, combinando enfoques cualitativos y cuantitativos.

A través del análisis, el ranking de locaciones ha destacado lugares como La Virgen, Mirador Pedro de Valdivia y Estacionamientos Rocas de Costa Brava como los espacios con mayor potencial para proyectos futuros, gracias a sus características sobresalientes en múltiples criterios. Por otro lado, el ranking de criterios ha subrayado **fortalezas claras como** el **estado del suelo** y la **visibilidad desde la calle**, mientras que aspectos como la **presencia de mobiliario urbano y su estado revelan áreas críticas** que requieren atención urgente.

Este trabajo proporciona una visión completa del **estado actual del borde costero**, identificando tanto las oportunidades más prometedoras como los desafíos más significativos.

En conclusión, este capítulo establece una base sólida para el desarrollo de estrategias de intervención, permitiendo que en el siguiente y último capítulo se analicen con mayor profundidad los datos recopilados y se formulen propuestas concretas para transformar estos paisajes residuales en espacios funcionales y valiosos para la comunidad.

El análisis detallado presentado en el capítulo anterior permitió identificar patrones y relaciones clave entre las locaciones y criterios evaluados, destacando fortalezas, debilidades y áreas prioritarias para intervención. Estos hallazgos no solo proporcionaron una comprensión profunda del estado actual de los espacios residuales de la costa de Concón, sino que también sentaron las bases para la generación de estrategias concretas que permitan revalorizar este territorio.

En este contexto, el capítulo III se enfoca en dar un paso más allá, utilizando los datos obtenidos para diseñar propuestas específicas de intervención. A través de un análisis estratégico y la segmentación del recorrido en tramos, este capítulo busca transformar las observaciones y aprendizajes en acciones concretas, estableciendo un puente entre el diagnóstico y la proyección futura de estos paisajes residuales.

TEMA III

RECUPERAR EL BORDE

- Estrategias de intervención en el borde costero de Concón -

INTRODUCCIÓN

El capítulo III tiene como **propósito** utilizar los datos recopilados en los capítulos anteriores para profundizar en su análisis y, a partir de este, **proponer estrategias** concretas de intervención para los espacios residuales de la costa de Concón. Este análisis detallado busca aprovechar al máximo el levantamiento previo, permitiendo generar propuestas ajustadas a las necesidades y potencialidades específicas de cada tramo del borde costero.

ESTRUCTURA DEL CAPÍTULO

El capítulo III se organiza en dos grandes secciones que abarcan el análisis detallado de los datos recopilados y el desarrollo de estrategias de intervención para los espacios residuales de la costa de Concón. Esta estructura permite conectar el trabajo cuantitativo y cualitativo previo con propuestas concretas que respondan a las características específicas del territorio.**1.0**

1.0 ANÁLISIS DE DATOS

En esta primera parte, se profundiza en los datos obtenidos mediante el levantamiento previo, utilizando herramientas específicas para extraer patrones y conclusiones clave:

1.1 Matriz de Locaciones: Se analizan las correlaciones entre las locaciones para identificar aquella que mejor representa el tramo completo. Este análisis permite comprender cómo interactúan las diferentes locaciones y facilita una visión global del recorrido costero y sus dinámicas internas.

1.2 Matriz de Criterios: Se exploran las correlaciones entre los diferentes criterios evaluados, identificando aquellos que tienen mayor impacto en el desempeño general de las locaciones. Este análisis es fundamental para seleccionar indicadores clave que guíen las futuras intervenciones.

2.0 ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

En esta parte, el enfoque cambia hacia la generación de propuestas para los espacios residuales. Cada tramo es analizado en detalle:

2.1 Análisis por Tramos: El recorrido se divide en tres tramos Norte, Centro y Sur, para abordar el territorio de manera

segmentada. Se justifica esta separación como una herramienta útil para diseñar estrategias ajustadas a las particularidades de cada segmento.

2.2 Estrategias en base al tramo:

a) Tramo Norte: Se caracteriza el tramo según sus fortalezas y debilidades, seguido de estrategias diseñadas específicamente para abordar sus particularidades.

b) Tramo Centro: Al igual que el tramo Norte, se caracteriza este segmento y se desarrollan estrategias ajustadas a sus necesidades específicas.

c) Tramo Sur: Se realiza una caracterización del tramo y se presentan estrategias que respondan a las oportunidades y limitaciones identificadas.

2.3 Estrategias en base al potencial: Se presentan y analizan 12 índices de potencial que evalúan el desempeño de las locaciones desde distintas perspectivas, como accesibilidad, impacto visual y conexión con el entorno. Para cada índice, se identifica la locación más fuerte y se propone una intervención específica en base a su potencial.

2.3 Estrategias Globales: Como complemento a las propuestas locales, se presentan estrategias integradoras que aborden el borde costero en su conjunto. Estas acciones buscan unificar las intervenciones individuales bajo una visión global, generando un impacto positivo y coherente en todo el territorio.

OBJETIVOS DEL CAPÍTULO

1. Profundizar en el análisis de datos recopilados: Interpretar las relaciones entre criterios y locaciones mediante herramientas analíticas, identificando patrones clave y elementos representativos.

2. Diseñar estrategias basadas en el potencial: Proponer intervenciones específicas utilizando los índices de potencial y las características particulares de las locaciones más fuertes.

3. Elaborar estrategias diferenciadas por tramos: Desarrollar propuestas específicas para los tramos Norte, Centro y Sur, considerando sus características y necesidades particulares.

MATRIZ DE CORRELACIÓN DE LOCACIONES

L	#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
#01	1,0																	
#02	0,3	1,0																
#03	0,3	0,0	1,0															
#04	0,4	0,2	0,3	1,0														
#05	0,6	0,1	0,6	0,8	1,0													
#06	0,6	0,2	0,6	0,3	0,6	1,0												
#07	0,6	0,2	0,7	0,4	0,7	0,6	1,0											
#08	0,6	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,7	1,0										
#09	0,6	0,3	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5	0,7	1,0									
#10	0,6	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,7	0,7	1,0								
#11	0,5	0,0	0,5	0,3	0,6	0,6	0,6	0,3	0,5	0,3	1,0							
#12	0,0	0,2	0,1	-0,1	0,0	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	1,0						
#13	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4	0,1	0,1	0,3	0,7	1,0					
#14	0,2	0,7	-0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,5	0,3	0,3	0,2	0,6	0,6	1,0				
#15	0,0	0,6	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,0	0,1	0,2	0,5	0,5	0,8	1,0			
#16	0,2	0,5	-0,2	0,1	0,0	0,2	0,1	0,4	0,1	0,4	0,2	0,5	0,5	0,6	0,5	1,0		
#17	0,2	0,4	-0,2	0,1	0,1	-0,2	0,0	0,2	-0,1	0,0	0,0	0,5	0,7	0,6	0,4	0,6	1,0	
#18	0,5	0,4	0,0	0,3	0,3	0,0	0,2	0,4	0,1	0,3	0,0	0,2	0,5	0,6	0,3	0,5	0,8	1,0
Σ	6,5	5,4	4,1	4,4	6,0	5,1	6,7	7,9	5,7	5,6	5,5	4,5	6,4	6,2	4,7	5,1	3,9	5,3

El análisis de las matrices de correlación es una herramienta fundamental para comprender las relaciones entre las locaciones y los criterios evaluados. Estas matrices permiten identificar patrones y dinámicas que no son evidentes a simple vista, ayudando a revelar conexiones clave que influyen en el desempeño general de los espacios residuales. Este enfoque analítico proporciona una base sólida para tomar decisiones estratégicas en los siguientes apartados del capítulo.

MATRIZ DE LOCACIONES

La matriz de correlación de locaciones destaca la interconexión entre los diferentes espacios del recorrido costero. En este análisis, la **Locación 08: Playa Bahamas** sobresale como la más representativa de todo el tramo, seguida por la **Locación 07: Escalera Lito** y la **Locación 01: Playa la Boca,** al presentar el índice de correlación más elevado. Esto implica que su comportamiento refleja de manera consistente las dinámicas generales del recorrido.

Lo más interesante de este hallazgo es que la Locación 08 **está ubicada justo en el centro del tramo,** lo que refuerza su relevancia como un punto de equilibrio entre las características del territorio. Este posicionamiento estratégico abre oportunidades para considerar esta locación como un eje clave para intervenciones que integren las necesidades y fortalezas de todo el borde costero.

MATRIZ DE CORRELACIÓN DE CRITERIOS

C	A01	A02	**A03**	A04	A05	A06	B07	B08	B09	B10	B11	B12	B13	C14	C15	C16	C17	C18	C19	C20
01.Visibilidad desde la calle	1,0																			
02.Acceso peatonal	0,5	1,0																		
03.Acceso vehicular	0,6	0,4	1,0																	
04.Transporte público	-0,2	0,2	0,2	1,0																
05.Existencia de pavimento	0,0	0,5	0,2	0,6	1,0															
06.Proximidad a la playa	-0,4	-0,1	0,1	0,7	0,4	1,0														
07.Proximidad a áreas verdes	0,5	0,1	0,4	-0,3	0,0	-0,4	1,0													
08.Áreas comerciales	0,0	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	-0,2	1,0												
09.Edificios residenciales	-0,1	0,3	0,4	0,7	0,6	0,6	-0,3	0,6	1,0											
10.Mobiliario urbano	0,6	0,5	0,5	0,1	0,1	-0,3	-0,1	0,1	0,2	1,0										
11.Estado del mobiliario	0,5	0,4	0,5	0,0	0,1	-0,2	0,3	0,3	0,1	0,5	1,0									
12.Aactividades recreativas	-0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	-0,2	0,1	-0,2	0,1	0,1	-0,1	1,0								
13.Eventos públicos	-0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	-0,2	0,1	-0,1	0,1	0,3	0,2	0,8	1,0							
14.Presencia de vegetación	0,1	-0,1	0,0	-0,3	-0,5	-0,4	0,0	-0,3	-0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	1,0						
15.Estado del suelo	0,4	0,4	0,5	0,1	0,2	-0,2	0,4	0,1	0,0	0,5	0,4	0,5	0,6	-0,3	1,0					
16.Pendientes o desniveles	0,6	0,4	0,4	-0,4	-0,1	-0,4	0,5	0,0	-0,2	0,4	0,5	0,2	0,4	-0,2	0,7	1,0				
17.Riesgos ambientales	0,5	0,4	0,4	-0,2	-0,1	-0,4	0,4	0,0	-0,2	0,4	0,6	0,2	0,4	-0,1	0,7	0,7	1,0			
18.Estado de conservación	0,4	0,4	0,2	-0,3	-0,2	0,0	-0,1	0,3	0,2	0,2	0,4	-0,3	-0,3	0,2	-0,2	0,2	0,1	1,0		
19.Usos actuales del espacio	0,4	0,4	0,2	-0,3	-0,2	-0,6	0,1	-0,3	-0,1	0,6	0,1	0,4	0,4	0,3	0,5	0,3	0,4	0,1	1,0	
20.Estructura-compatible	0,6	0,2	0,5	-0,2	0,1	-0,3	0,6	0,2	-0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	-0,2	0,7	0,8	0,7	0,2	0,1	1,0
Σ	4,9	5,5	6,2	1,0	2,3	-1,6	2,1	3,1	2,5	5,1	5,4	2,2	3,4	-1,6	5,9	4,7	4,9	1,2	2,9	5,1

MATRIZ DE CRITERIOS

Correlacionar el desempeño de los criterios permite **identificar cómo interactúan entre sí**, revelando patrones y relaciones que pueden no ser evidentes a simple vista. Este análisis sirve para entender cuáles factores tienen mayor influencia mutua, lo que ayuda a destacar fortalezas y oportunidades para intervenciones futuras.

En este análisis, se observa que el criterio **03: Accesibilidad Vehicular** es el que presenta **la correlación más alta** con otros criterios, lo que lo posiciona como un **indicador clave de desempeño general**. Esto significa que si una locación tiene un buen desempeño en accesibilidad vehicular, es muy probable que también tenga buenos resultados en otros criterios relacionados. Este hallazgo refuerza la importancia de considerar este aspecto como un eje principal en las estrategias de intervención.

OBSERVACIONES GENERALES

1. Relación entre pendientes y estructura compatible: Existe una correlación muy fuerte (r = 0.8) entre C16: Pendientes o desniveles y C20: Estructura compatible, lo que indica que las **áreas mejor niveladas suelen ser más compatibles estructuralmente** para intervenciones específicas.

2. Relación entre riesgos ambientales y estructura compatible: Una correlación fuerte (r = 0.7) entre C17: Riesgos ambientales y C20: Estructura compatible refleja que los **espacios con riesgos controlados tienen mayor compatibilidad estructural** para futuros proyectos.

3. Relación entre visibilidad y acceso vehicular: Existe una correlación significativa (r = 0.6) entre A01: Visibilidad desde la calle y A03: Acceso vehicular, indicando que los **espacios más visibles tienden a ser más accesibles para vehículos**.

4. Relación entre pavimento y transporte público: Una correlación positiva (r = 0.6) entre A05: Existencia de pavimento y B11: Conexión con transporte público muestra que l**a infraestructura vial favorece las conexiones con sistemas de transporte.**

5. Relación entre proximidad comercial y acceso vehicular: Una correlación moderada (r = 0.4) entre B08: Proximidad a áreas comerciales y A03: Acceso vehicular sugiere que **las áreas comerciales tienden a estar bien conectadas vehicularmente**, lo cual es clave para su funcionalidad.

ANÁLISIS POR TRAMOS

El análisis del borde costero de Concón se llevará a cabo dividiendo el recorrido en tres tramos: norte, centro y sur. Esta división tiene como objetivo facilitar el estudio de las características únicas de cada tramo, identificar sus fortalezas y debilidades, y proponer estrategias específicas que respondan a sus necesidades particulares.

De esta forma, se busca cumplir con el objetivo general del capítulo: recuperar los espacios residuales del borde costero al proponer intervenciones que conecten la ciudad con la costa, haciendo los espacios más útiles y valiosos para la comunidad.

¿POR QUÉ DIVIDIR EN TRAMOS?

1. Para analizar más a fondo cada espacio: Al estudiar los tramos por separado, es posible entender mejor las necesidades de cada uno y diseñar soluciones más precisas.

2. Detectar patrones comunes o problemas específicos: Por ejemplo, el tramo norte podría tener problemas de erosión, mientras que el tramo sur podría necesitar mejorar su accesibilidad.

3. Diseñar estrategias específicas para cada tramo: Las soluciones que funcionan para el tramo central, vinculado a zonas turísticas, podrían no ser las mismas que para el tramo sur, más conectado a la naturaleza.

4. Fortalecer la conexión entre los tramos: Una vez analizados individualmente, se podrán integrar para formar un borde costero más cohesivo y funcional.

TRAMO NORTE (locaciones 01-05)

Es una zona cercana a áreas residenciales, lo que la convierte en un espacio ideal para actividades recreativas y de encuentro comunitario.

TRAMO CENTRO (locaciones 06-10)

Este segmento funciona como un punto de transición entre los extremos del recorrido y combina usos turísticos y comerciales.

TRAMO SUR (locaciones 11-18)

Destaca por su conexión con el entorno natural, ofreciendo grandes oportunidades para proyectos de conservación y ecoturismo.

¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO EL ANÁLISIS?

1. Descripción del tramo:

a) Identificar las características principales: ubicación, extensión y relación con su entorno (urbano, natural o turístico).

b) Describir cómo se usa actualmente el espacio y qué actividades predominan.

c) Destacar aspectos físicos importantes como el estado del terreno, la accesibilidad o la presencia de infraestructura.

2. Análisis de fortalezas y debilidades:

d) Identificar los puntos positivos, como áreas con potencial recreativo, buena conectividad o valor paisajístico.

e) Señalar los problemas que afectan al tramo, como erosión, falta de mobiliario urbano, o accesibilidad limitada.

3. Evaluación de patrones clave:

f) Revisar los datos cuantitativos obtenidos en el levantamiento para entender cómo se comportan los criterios evaluados en cada tramo (accesibilidad, conservación, conectividad, etc.).

g) Detectar patrones que permitan priorizar problemas o identificar áreas de mayor oportunidad.

4. Propuestas de estrategias específicas:

h) Proponer intervenciones concretas para abordar las debilidades y aprovechar las fortalezas.

i) Estas propuestas incluirán ideas como restaurar áreas dañadas, mejorar la accesibilidad, crear espacios públicos o integrar elementos recreativos.

5. Evaluación de impacto esperado:

j) Analizar cómo las propuestas beneficiarán a la comunidad y al entorno.

k) Considerar aspectos sociales (como la creación de espacios públicos), ambientales (restauración ecológica) y económicos (atracción turística).

6. Prioridad de las intervenciones:

l) Clasificar las locaciones dentro de cada tramo según su potencial y urgencia para ser intervenidas.

m) Destacar aquellas que pueden actuar como nodos importantes para conectar el recorrido costero.

TRAMO NORTE

El Tramo Norte se extiende desde Playa La Boca hasta el área cercana a La Virgen, abarcando cinco locaciones que presentan una combinación de características naturales y urbanas. Este segmento está marcado por su proximidad a áreas residenciales, su conexión con la Avenida Borgoño y su cercanía a la costa, lo que le otorga un valor paisajístico significativo. Sin embargo, muchas de las locaciones muestran signos de subutilización y carencias en infraestructura, lo que limita su potencial recreativo y turístico.

Locación 01 - Playa La Boca: Un espacio de uso frecuente por parte de surfistas y visitantes, caracterizado por su accesibilidad peatonal y vehicular. Aunque tiene gran potencial recreativo, carece de mobiliario urbano y organización, lo que afecta su funcionalidad como punto de encuentro comunitario.

Locación 02 - Mirador Pedro de Valdivia: Un área elevada con vistas panorámicas al mar, conectada directamente a la Avenida Borgoño. Actualmente, su deterioro y falta de mantenimiento limitan su uso, pero su ubicación estratégica y atractivo visual lo posicionan como un espacio clave para intervenciones.

Locación 03 - Bajada Hotel Radisson: Este espacio arenoso, ubicado en un área de transición entre el terreno rocoso y la playa, tiene un uso ocasional para actividades recreativas. Su conexión con el entorno natural lo convierte en un punto ideal para fomentar la contemplación del paisaje.

Locación 04 - La Virgen: Un terreno residual cerca de un punto simbólico comunitario, que ha recibido mejoras en la vegetación. Aunque su uso actual es limitado, su ubicación cercana a otros puntos de interés lo hace viable para proyectos de integración.

Locación 05 - Estacionamientos de La Virgen: Este espacio triangular, actualmente sin uso definido, se encuentra junto a una bahía con gran atractivo visual. Su potencial radica en convertirse en un área recreativa o verde que complemente las demás locaciones del tramo.

LOCACIÓN NÚCLEO

Dentro del Tramo Norte, se ha seleccionado la **Locación 02 - Mirador Pedro de Valdivia** como Locación Núcleo. Esta decisión se fundamenta en las siguientes razones:

1. Su ubicación central dentro del tramo le otorga una capacidad única para articular las demás locaciones.

2. Su conexión directa con la Avenida Borgoño y su visibilidad hacen de este espacio un punto estratégico para atraer visitantes y mejorar el flujo peatonal.

3. Su potencial para ser transformado en un espacio recreativo y cultural permite proyectarlo como un punto focal de las intervenciones.

FORTALEZAS DEL TRAMO:

1. Conexión urbana y accesibilidad: La cercanía a la Avenida Borgoño y a áreas residenciales facilita el acceso a todas las locaciones.

2. Atractivo paisajístico: La proximidad al mar y las vistas panorámicas fortalecen el valor turístico y recreativo del tramo.

3. Diversidad de espacios: Cada locación presenta características únicas que ofrecen oportunidades para intervenciones variadas.

DEBILIDADES DEL TRAMO:

1. Falta de infraestructura: La ausencia de mobiliario urbano y señalización reduce el uso potencial de las locaciones.

2. Estado de conservación: Algunas áreas muestran signos de abandono o deterioro, como la falta de mantenimiento en el Mirador Pedro de Valdivia.

3. Subutilización: A pesar de su ubicación estratégica, varias locaciones carecen de un uso definido o planificación.

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN TRAMO NORTE

1. REVALORIZACIÓN DE LA LOCACIÓN NÚCLEO:

Diseñar un espacio multifuncional en el Mirador Pedro de Valdivia, que incluya áreas de descanso, miradores con mobiliario urbano, y señalización interpretativa sobre el entorno costero.

Mejorar la conexión peatonal con las locaciones adyacentes mediante senderos seguros y accesibles.

2. CREACIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO COMUNITARIO:

En Playa La Boca, implementar áreas para actividades deportivas y recreativas, con mobiliario adecuado como bancas y áreas sombreadas.

Transformar los Estacionamientos de La Virgen en un espacio verde que sirva como área de descanso y convivencia.

3. INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO NATURAL:

En la Bajada Hotel Radisson, fomentar el uso contemplativo del paisaje mediante la instalación de plataformas seguras para la observación costera.

En La Virgen, fortalecer la vegetación existente y crear un pequeño sendero interpretativo que conecte con la bahía.

4. CONECTIVIDAD COSTERA:

Diseñar una ruta peatonal continua que integre todas las locaciones del tramo, con señalización clara que guíe a los visitantes y resalte los puntos de interés.

IMPACTO ESPERADO:

1. Incrementar el uso y disfrute de los espacios residuales.

2. Mejorar la percepción y conectividad de este tramo con el resto del borde costero.

3. Fomentar actividades recreativas y turísticas que beneficien a la comunidad y refuercen la identidad costera de Concón.

TRAMO CENTRO

El Tramo Central abarca desde la intersección de la Avenida Borgoño con Barros Arana hasta Playa Potitos de Agua, cubriendo cinco locaciones con características variadas que combinan elementos urbanos, espacios recreativos y zonas naturales.

Este tramo se caracteriza por su interacción con zonas urbanas de alto tránsito, áreas comerciales cercanas y puntos recreativos con un uso más definido en comparación con el Tramo Norte.

Las locaciones de este tramo presentan una mezcla de accesibilidad vehicular y peatonal, lo que aumenta su potencial para intervenciones que fortalezcan la conectividad y el uso comunitario.

Locación 06 - Av. Borgoño con Barros Arana: Este espacio actúa como una entrada estratégica al tramo, con una ubicación privilegiada junto a la Avenida Borgoño. A pesar de su visibilidad, carece de infraestructura y mobiliario que inviten a su uso.

Locación 07 - Escalera Lito: Una escalera de acceso al borde costero que conecta con áreas peatonales. Su estado actual es funcional, aunque presenta desgaste en su infraestructura.

Locación 08 - Playa Bahamas: Una playa pequeña con arena fina, usada para actividades recreativas ocasionales. Tiene un atractivo paisajístico que podría potenciarse con mejoras en infraestructura.

Locación 09 - Playa Las Conchitas: Una playa más amplia que recibe visitantes regularmente. Aunque su accesibilidad es aceptable, presenta limitaciones en términos de servicios y señalización.

Locación 10 - Playa Potitos de Agua: Un espacio natural de acceso limitado, rodeado por vegetación. Su valor paisajístico es alto, pero su difícil acceso limita su uso por parte de la comunidad.

LOCACIÓN NÚCLEO

Dentro del Tramo centro, se ha seleccionado la **Locación 08 - Playa Bahamas** como Locación Núcleo. Esta decisión se fundamenta en las siguientes razones:

1. Ubicación estratégica: Se encuentra en un punto central dentro del tramo, actuando como un enlace natural entre las demás locaciones.

2. Atractivo paisajístico: Su entorno natural y conexión directa con el mar la convierten en un espacio ideal para actividades recreativas.

3. Potencial de transformación: Tiene el tamaño y características necesarias para incluir áreas de descanso, miradores y puntos de encuentro comunitario.

FORTALEZAS DEL TRAMO:

1. Conexión estratégica: La cercanía de estas locaciones a la Avenida Borgoño asegura buena visibilidad y fácil acceso para la mayoría.

2. Valor paisajístico: Las playas y áreas naturales dentro del tramo ofrecen vistas atractivas y oportunidades para el turismo y la recreación.

3. Diversidad funcional: El tramo combina espacios de tránsito, recreativos y de conexión residencial, lo que permite una variedad de intervenciones.

DEBILIDADES DEL TRAMO:

1. Falta de mantenimiento: Locaciones como la Escalera Lito y Playa Las Conchitas presentan deterioro, limitando su uso y percepción de seguridad.

2. Problemas de accesibilidad: Espacios como Playa Potitos de Agua tienen accesos complicados que dificultan su integración al recorrido general.

3. Ausencia de infraestructura: La falta de mobiliario urbano, señalización y planificación reduce el atractivo y funcionalidad de estas locaciones.

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN TRAMO CENTRO

1. REVALORIZACIÓN DE LA LOCACIÓN NÚCLEO:

Diseñar un espacio de observación y descanso en la Plataforma Costera, con bancas, áreas sombreadas y señalización interpretativa sobre el entorno marino.

Incorporar elementos de diseño que mejoren la interacción visual y física con el paisaje costero.

2. MEJORAS EN ACCESIBILIDAD:

Intervenir la Bajada Peatonal Intermedia para facilitar el acceso seguro y continuo entre la Avenida Borgoño y el borde costero.

Implementar señalización clara que guíe a los visitantes hacia las locaciones principales.

3. INTEGRACIÓN CON ÁREAS COMERCIALES:

Crear pequeñas áreas de descanso en la Locación 06 para fomentar su uso por parte de turistas y residentes.

Potenciar la identidad estética del tramo con elementos de diseño que reflejen la conexión entre el entorno urbano y costero.

4. CREACIÓN DE RUTAS PEATONALES SEGURAS:

Mejorar el acceso al Mirador Costero para reforzar su rol como punto de entrada al borde costero.

Diseñar una ruta peatonal continua que integre todas las locaciones, conectándolas con la Locación Núcleo.

IMPACTO ESPERADO:

1. Transformar este tramo en un eje de conexión funcional entre el norte y el sur del recorrido.

2. Incrementar el flujo de visitantes mediante espacios que combinen actividades recreativas, comerciales y contemplativas.

3. Mejorar la percepción del tramo como un área integrada y atractiva, tanto para residentes como para turistas.

TRAMO SUR

El Tramo Sur abarca desde el Paradero Los Lilenes hasta el Costado de la Roca Oceánica, compuesto por ocho locaciones que se destacan por su conexión con el entorno natural y su gran valor paisajístico.

Este tramo está definido por la presencia de áreas de observación de fauna marina, miradores naturales y espacios de tránsito peatonal cercanos a hitos geográficos como la Roca Oceánica. Aunque tiene un alto potencial turístico y recreativo, enfrenta problemas de accesibilidad, mantenimiento y falta de planificación.

Locación 11 - Paradero Los Lilenes: Un espacio pequeño utilizado principalmente como punto de espera de transporte público. Aunque funcional, carece de elementos que lo integren al recorrido costero.

Locación 12 - Entre Rocas: Área de tránsito peatonal sobre roqueríos que conecta sectores del borde costero. Su atractivo visual es alto, pero presenta problemas de seguridad y falta de infraestructura.

Locación 13 - Costa Brava: Un espacio amplio y natural cercano a una playa rocosa. Aunque tiene potencial recreativo, carece de accesos organizados y señalización.

Locación 14 - Mirador Las Salvias: Mirador natural con vistas excepcionales al océano. Su uso actual es limitado por la falta de mobiliario y señalización.

Locación 15 - Paradero Las Pimpinelas: Un punto pequeño en un área urbana con conexión al transporte público. Actualmente, no se integra al recorrido costero.

Locación 16 - Estacionamientos Rocas de Costa Brava: Área abierta cercana a la playa, utilizada ocasionalmente para estacionamiento informal. Tiene un potencial significativo como espacio articulador debido a su ubicación y tamaño.

Locación 17 - Casa de Piedra: Un espacio natural rodeado de formaciones rocosas. Su difícil acceso limita su uso recreativo, pero su valor paisajístico es alto.

Locación 18 - Costado Roca Oceánica: Área próxima a la Roca Oceánica, con un atractivo visual y simbólico importante. Carece de infraestructura que potencie su uso turístico.

LOCACIÓN NÚCLEO

Para el Tramo Sur, se ha seleccionado la **Locación 16 - Estacionamientos Rocas de Costa Brava** como Locación Núcleo. Esta decisión se fundamenta en las siguientes razones:

1. Ubicación estratégica: Está situada en un punto central del tramo, lo que facilita su conexión con las demás locaciones.

2. Espacio amplio: Ofrece suficiente área para transformarse en un espacio multifuncional que combine estacionamiento, recreación y servicios.

3. Potencial para revitalización: Su cercanía a la playa y su acceso vehicular lo hacen ideal para recibir intervenciones que promuevan el uso recreativo y turístico.

FORTALEZAS DEL TRAMO:

1. Valor paisajístico: Las vistas al océano y la proximidad a la Roca Oceánica son un atractivo clave del tramo.

2. Conexión natural: Varias locaciones, como Costa Brava y Casa de Piedra, ofrecen una experiencia directa con el entorno natural.

3. Diversidad funcional: Desde miradores hasta playas y senderos, el tramo tiene potencial para múltiples usos.

DEBILIDADES DEL TRAMO:

1. Problemas de accesibilidad: Locaciones como Entre Rocas y Casa de Piedra tienen accesos complicados que limitan su uso.

2. Falta de infraestructura: La ausencia de mobiliario, señalización y planificación reduce el valor funcional de muchas locaciones.

3. Desconexión entre espacios: Las locaciones no están vinculadas de manera efectiva, lo que dificulta su integración como un tramo cohesivo.

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN TRAMO SUR

1. REVALORIZACIÓN DE LA LOCACIÓN NÚCLEO:

En Estacionamientos Rocas de Costa Brava, crear un espacio multifuncional que incluya áreas de estacionamiento organizadas, zonas de descanso, miradores y servicios básicos como baños o kioscos.

Diseñar una conexión peatonal desde este punto hacia otras locaciones del tramo.

2. FORTALECIMIENTO DE MIRADORES NATURALES:

En el Mirador Las Salvias y el Costado de la Roca Oceánica, instalar mobiliario urbano como bancas y barandas de seguridad.

Incorporar señalización interpretativa que destaque la biodiversidad y la geografía local.

3. MEJORAS EN LA CONECTIVIDAD:

Crear senderos seguros que unan locaciones como Entre Rocas, Costa Brava y Casa de Piedra.

Mejorar los accesos peatonales a locaciones de difícil acceso, integrando rampas o escaleras donde sea necesario.

4. CONSERVACIÓN DEL ENTORNO NATURAL:

Implementar proyectos de restauración ecológica en áreas afectadas por la erosión o el tráfico peatonal descontrolado.

Promover el uso sostenible de espacios como Costa Brava, asegurando que las actividades recreativas no impacten negativamente en el medio ambiente.

IMPACTO ESPERADO:

1. Mayor accesibilidad y conectividad entre las locaciones, facilitando un recorrido continuo.

2. Incremento en las actividades recreativas y turísticas, aprovechando el atractivo paisajístico y simbólico del tramo.

3. Conservación y puesta en valor del entorno natural, equilibrando el uso humano con la protección ambiental.

4. Reforzamiento de la identidad costera de Concón como un destino sostenible y diverso.

ESTRATEGIAS EN BASE AL POTENCIAL

Para **evaluar** de manera integral el **potencial** de los 18 espacios residuales seleccionados en la costa de Concón, se han desarrollado una **serie de índices** que permiten analizar y priorizar estas locaciones desde diferentes perspectivas. Cada índice **combina los puntajes** obtenidos a partir de los 20 criterios de evaluación en proporciones específicas, lo que facilita la identificación de características destacadas o áreas de mejora según el objetivo de cada análisis.

Estos índices no solo permiten obtener una **visión comparativa** y jerarquizada de las locaciones, sino que también ofrecen una herramienta para fundamentar futuras decisiones de intervención. Al calcularlos, se logra resaltar el **valor estratégico** de cada espacio en términos de accesibilidad, uso comunitario, conectividad costera, sostenibilidad, y otros factores clave. Cada índice se presenta con su justificación, **criterios ponderados**, y un enfoque claro hacia la comprensión del potencial de las locaciones.

1. ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GENERAL

OBJETIVO: Evaluar qué tan accesible es cada espacio para peatones y vehículos, considerando su conexión con vías principales y transporte público.

CRITERIOS PONDERADOS:

02. Acceso peatonal - **40%**

05. Existencia de pavimento - **30%**

04. Conexión con transporte público - **20%**

01. Visibilidad desde la calle - **10%**

Este índice es clave para identificar los espacios que pueden integrarse de inmediato al circuito peatonal costero, fomentando una mayor interacción entre los usuarios y la costa. Dado que la accesibilidad peatonal es la principal forma de conexión para muchos usuarios, se priorizó con el mayor peso (40%). La existencia de pavimento, esencial para la comodidad y seguridad del peatón, tiene un peso significativo del 30%. La conexión con transporte público es relevante para garantizar que el espacio sea accesible no solo localmente, sino también a nivel regional (20%). Finalmente, la visibilidad desde la calle ayuda a identificar espacios que son intuitivos para los usuarios, asignándole un 10%.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GENERAL																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
A) 02	0,40	2	3	3	3	3	1	1	3	2	0	1	1	1	2	2	2	2	2
A) 03	0,30	3	3	0	3	3	3	0	0	2	0	2	0	0	2	2	3	2	2
A) 04	0,20	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	1	2	3	0	1
A) 05	0,10	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	0	0	0	0	1	1	1	2
Índice		2,6	2,8	2,1	3	3	2,2	1,3	2,1	2,2	0,8	1,6	0,4	0,4	1,6	1,9	2,4	1,5	1,8
Puesto en Ranking		4	3	8	1	1	6	15	8	6	16	12	17	17	13	10	5	14	11

2. ÍNDICE DE CONECTIVIDAD COSTERA

OBJETIVO: Determinar cómo cada espacio contribuye a la continuidad del circuito costero y su conexión con áreas urbanas.

CRITERIOS PONDERADOS:

06. Proximidad a la playa - **40%**

01. Visibilidad desde la calle - **30%**

05. Existencia de pavimento - **20%**

04. Conexión con transporte público - **10%**

Este índice evalúa cómo cada espacio contribuye a la continuidad del recorrido costero y a su integración con áreas urbanas y naturales. La proximidad a la playa, con un peso del 40%, es el criterio más importante porque asegura una conexión directa con el borde costero. La visibilidad desde la calle (30%) facilita que los usuarios identifiquen y accedan al espacio. La existencia de pavimento, ponderada con un 20%, asegura un flujo cómodo para los peatones. Finalmente, la conexión con transporte público, con un peso del 10%, extiende la accesibilidad del espacio a un público más amplio.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE CONECTIVIDAD COSTERA																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
A) 06	0,40	3	0	2	2	3	2	2	1	3	2	3	1	0	0	0	0	0	0
A) 01	0,30	3	3	2	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3
A) 05	0,20	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	0	0	0	0	1	1	1	2
A) 04	0,10	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	1	2	3	0	1
Índice		3	1,7	2,3	2,6	3	2,3	2,3	1,9	2,2	1,8	2,1	1	0,6	1	1,3	1,4	1,1	1,4
Puesto en Ranking		1	11	4	3	1	4	4	9	7	10	8	16	18	17	14	12	15	12

3. ÍNDICE DE VALOR SOCIAL

OBJETIVO: Medir el potencial del espacio para actividades comunitarias.

CRITERIOS PONDERADOS:

12. Espacio adecuado para actividades recreativas - **40%**

08. Proximidad a áreas comerciales y servicios - **30%**

09. Proximidad a edificios residenciales - **20%**

10. Presencia de mobiliario urbano - **10%**

Este índice mide el potencial de cada espacio para convertirse en un punto de encuentro comunitario. La adecuación para actividades recreativas tiene el mayor peso (40%), ya que estas actividades son esenciales para la interacción social. La proximidad a áreas comerciales y servicios (30%) complementa este valor al proporcionar acceso a infraestructuras útiles. La cercanía a edificios residenciales, ponderada con un 20%, garantiza un flujo constante de usuarios locales. Finalmente, la presencia de mobiliario urbano, con un 10%, mejora la funcionalidad y comodidad del espacio.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE VALOR SOCIAL																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
B) 12	0,40	3	3	1	1	1	2	1	3	3	3	1	2	1	3	2	3	2	1
B) 08	0,30	2	0	2	3	3	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B) 09	0,20	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	0
B) 10	0,10	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0
Índice		2,2	2,1	1,3	1,9	1,9	1,8	0,8	1,5	2,2	1,3	0,8	0,9	0,6	1,5	1,3	1,7	0,9	0,4
Puesto en Ranking		1	3	11	5	4	6	15	8	2	12	15	13	17	8	10	7	13	18

4. ÍNDICE DE CONSERVACIÓN

OBJETIVO: Evaluar el estado físico y el mantenimiento de los espacios.

CRITERIOS PONDERADOS:

18. Estado de conservación - **50%**

15. Estado del suelo - **30%**

11. Estado del mobiliario urbano - **20%**

Este índice permite evaluar la viabilidad de intervenciones inmediatas al medir el estado físico de los espacios. El estado de conservación general tiene el mayor peso (50%), ya que afecta directamente la usabilidad del espacio. El estado del suelo (30%) asegura estabilidad y seguridad, mientras que el estado del mobiliario urbano (20%) complementa al garantizar que los elementos instalados sean funcionales. Espacios con altos puntajes en conservación requieren menos recursos para ser rehabilitados.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE CONSERVACÓN																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
C) 18	0,50	2	2	2	3	3	2	2	2	2	0	2	3	3	2	2	2	3	1
C) 15	0,30	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3
B) 11	0,20	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
Índice		1,9	2,1	1,6	3	2,6	1,6	1,6	1,9	1,9	0,9	1,6	2,1	2,1	1,9	1,9	2,3	2,8	1,4
Puesto en Ranking		8	5	13	1	3	13	13	8	8	18	13	5	5	8	8	4	2	17

5. ÍNDICE DE SOSTENIBILIDAD

OBJETIVO: Evaluar el estado físico y el mantenimiento de los espacios.

CRITERIOS PONDERADOS:

14. Presencia de vegetación - **40%**

17. Riesgos ambientales - **40%**

16. Presencia de pendientes o desniveles - **20%**

Este índice identifica los espacios que presentan características naturales favorables para una intervención respetuosa con el entorno. La presencia de vegetación (40%) es clave porque refleja la integración natural del espacio. La ausencia de riesgos ambientales, también ponderada con un 40%, asegura que las intervenciones sean seguras y sostenibles. La presencia de pendientes o desniveles, con un peso del 20%, mide la facilidad con la que el terreno puede adaptarse a nuevas propuestas sin alteraciones significativas.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE SOSTENIBILIDAD																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
C) 14	0,40	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	3	1	1	3	3	1	0
C) 17	0,40	1	2	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	1	3	2	3	3	3
C) 16	0,20	3	3	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3
Índice		1	1,8	1,4	1,8	1,8	1,4	0,6	1,2	1,2	1,2	1	2,4	1,4	2,2	2,4	3	2,2	1,8
Puesto en Ranking		16	6	10	6	6	10	18	13	13	13	16	2	10	4	2	1	4	6

6. ÍNDICE DE POTENCIAL RECREATIVO

OBJETIVO: Evaluar la capacidad del espacio para actividades recreativas.

CRITERIOS PONDERADOS:

12. Espacio adecuado para actividades recreativas - **60%**

10. Presencia de mobiliario urbano - **20%**

11. Estado del mobiliario urbano - **20%**

Este índice mide la capacidad del espacio para actividades recreativas, esenciales para el disfrute comunitario. La adecuación para actividades recreativas tiene un peso predominante del 60%, ya que es el foco principal del análisis. La presencia de mobiliario urbano (20%) complementa esta funcionalidad, mientras que su estado (20%) asegura que los elementos instalados sean utilizables. Este índice resalta los espacios con amplias áreas abiertas y mobiliario en buen estado como ideales para usos recreativos

CRITERIO	%	ÍNDICE DE POTENCIAL RECREATIVO																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
B) 12	0,6	3	3	1	1	1	2	1	3	3	3	1	2	1	3	2	3	2	1
B) 10	0,2	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0
B) 11	0,2	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
Índice		1,8	2,4	0,6	1,6	1	1,2	0,6	1,8	1,8	1,8	0,6	1,2	0,6	2	1,6	2,4	1,6	0,6
Puesto en Ranking		4	1	14	8	13	11	14	4	4	4	14	11	14	3	8	1	8	14

7. ÍNDICE DE POTENCIAL VISUAL

OBJETIVO: Evaluar la calidad visual del espacio como punto de contemplación.

CRITERIOS PONDERADOS:

06. Proximidad a la playa - **50%**

01. Visibilidad desde la calle - **30%**

14. Presencia de vegetación - **20%**

Este índice evalúa la calidad visual de los espacios, destacando aquellos con mayor atractivo estético. La proximidad a la playa, con un peso del 50%, es fundamental para asegurar vistas abiertas y atractivas. La visibilidad desde la calle (30%) permite identificar espacios que son intuitivamente accesibles para los usuarios. La presencia de vegetación, ponderada con un 20%, complementa la experiencia visual al enriquecer el entorno con elementos naturales.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE POTENCIAL VISUAL																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
A) 06	0,50	3	0	2	2	3	2	2	1	3	2	3	1	0	0	0	0	0	0
A) 01	0,30	3	3	2	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3
C) 14	0,20	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	3	1	1	3	3	1	0
Índice		2,4	1,1	2	1,9	2,4	2	1,6	1,1	1,8	1,3	2,3	1,7	0,8	1,1	1,5	1,5	1,1	0,9
Puesto en Ranking		1	14	4	6	1	4	9	13	7	12	3	8	18	14	10	10	14	17

8. ÍNDICE DE RIESGO

OBJETIVO: Identificar espacios con menor vulnerabilidad a riesgos ambientales.

CRITERIOS PONDERADOS:

17. Riesgos ambientales - **50%**

15. Estado del suelo - **30%**

16. Presencia de pendientes o desniveles - **20%**

Este índice identifica espacios con menor vulnerabilidad a riesgos ambientales, esenciales para garantizar intervenciones seguras. Los riesgos ambientales tienen el mayor peso (50%), ya que su control es crucial para cualquier proyecto. El estado del suelo (30%) asegura estabilidad, mientras que la presencia de pendientes o desniveles (20%) evalúa la facilidad para desarrollar intervenciones seguras en terrenos inclinados o accidentados

CRITERIO	%	ÍNDICE DE RIESGO																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
C) 17	0,50	1	2	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	1	3	2	3	3	3
C) 15	0,30	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3
C) 16	0,20	3	3	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3
Índice		2	2,5	1,3	3	3	1,3	1,3	2,3	2,3	2,3	1,3	2	1,7	3	2,3	3	3	3
Puesto en Ranking		12	7	15	1	1	15	15	8	8	8	15	12	14	1	8	1	1	1

9. ÍNDICE DE PROXIMIDAD COMUNITARIA

OBJETIVO: Evaluar la conexión de los espacios con zonas residenciales y comerciales.

CRITERIOS PONDERADOS:

09. Proximidad a edificios residenciales - **40%**

08. Proximidad a áreas comerciales y servicios - **40%**

07. Proximidad a áreas verdes - **20%**

Este índice evalúa la conexión de los espacios con áreas residenciales y comerciales, asegurando su uso constante por parte de la comunidad. La proximidad a edificios residenciales y áreas comerciales tienen cada uno un peso del 40%, reflejando su importancia para la interacción cotidiana. La proximidad a áreas verdes (20%) complementa al ofrecer un valor recreativo adicional, fomentando un uso equilibrado entre actividades residenciales y recreativas

CRITERIO	%	ÍNDICE DE PROXIMIDAD COMUNITARIA																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
B) 09	0,40	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	0
B) 08	0,40	2	0	2	3	3	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B) 07	0,20	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	3
Índice		2	1,4	1,6	2	2,4	2	0,8	0,8	2	0,4	0,8	0,4	0,4	0,4	0,4	1,2	1	0,6
Puesto en Ranking		2	7	6	2	1	2	10	10	2	14	10	14	14	14	14	8	9	13

10. ÍNDICE DE COMPATIBILIDAD ESTRUCTURAL

OBJETIVO: Evaluar la capacidad del espacio para soportar intervenciones estructurales.

CRITERIOS PONDERADOS:

20. Compatibilidad estructural - **50%**

15. Estado del suelo - **30%**

16. Presencia de pendientes o desniveles - **20%**

Este índice mide la capacidad del espacio para soportar intervenciones estructurales intensivas. La compatibilidad estructural, ponderada con un 50%, es el factor más relevante, ya que determina directamente la viabilidad de proyectos de infraestructura. El estado del suelo (30%) asegura estabilidad para las construcciones, mientras que la presencia de pendientes o desniveles (20%) evalúa la facilidad de adaptación del terreno a proyectos arquitectónicos.

CRITERIO	%	ÍNDICE DE COMPATIBILIDAD ESTRUCTURAL																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
C) 20	0,50	3	2	1	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	3	3	3
C) 15	0,30	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3
C) 16	0,20	3	3	1	3	3	1	1	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3
Índice		3	2,5	1,3	3	3	1,8	1,8	2,3	2,3	2,3	1,3	2	2,2	3	2,3	3	3	3
Puesto en Ranking		1	8	17	1	1	15	15	9	9	9	17	14	13	1	9	1	1	1

11. ÍNDICE DE ACTIVACIÓN URBANA

OBJETIVO: Medir el potencial de un espacio para reactivar zonas subutilizadas.

CRITERIOS PONDERADOS:

19. Usos actuales del espacio - **40%**

08. Proximidad a áreas comerciales y servicios - **30%**

09. Proximidad a edificios residenciales - **30%**

Este índice evalúa el potencial de los espacios para reactivar zonas subutilizadas y fomentar la vitalidad urbana. Los usos actuales del espacio tienen un peso del 40%, ya que reflejan la actividad presente como base para nuevas intervenciones. La proximidad a áreas comerciales y residenciales, con un peso del 30% cada una, asegura que los espacios puedan integrarse de manera efectiva al flujo urbano existente

CRITERIO	%	ÍNDICE DE ACTIVACIÓN URBANA																	
		#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
C) 19	0,40	0	3	1	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	3	3	1	2	1
B) 08	0,30	2	0	2	3	3	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B) 09	0,30	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	0
Índice		1,2	2,1	1,6	1,9	1,8	1,5	0,6	1	2,3	0,3	0,6	0,7	0,3	1,5	1,5	1	1,1	0,4
Puesto en Ranking		9	2	5	3	4	8	14	11	1	17	14	13	17	6	6	11	10	16

12. ÍNDICE DE POTENCIAL GENERAL

OBJETIVO: Evaluar de manera integral el potencial de cada locación

CRITERIOS PONDERADOS:

x̄ Criterios A - 33,3%

x̄ Criterios B - 33,3%

x̄ Criterios C - 33,3%

Este índice ofrece una visión integral del potencial de cada locación, evaluando de manera equitativa todos los aspectos relevantes. Cada criterio A, B y C contribuye con el mismo peso al índice, permitiendo una comparación global y equilibrada de las locaciones. Este enfoque es ideal para priorizar espacios según su desempeño general y su capacidad para satisfacer múltiples objetivos de diseño y uso.

CRITERIO y %	ÍNDICE DE POTENCIAL GENERAL																	
	#01	#02	#03	#04	#05	#06	#07	#08	#09	#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18
A (33,3%)	0,9	0,8	0,7	0,9	1,0	0,8	0,6	0,7	0,7	0,4	0,6	0,2	0,2	0,4	0,6	0,7	0,4	0,6
B (33,3%)	0,5	0,6	0,2	0,6	0,4	0,4	0,1	0,3	0,5	0,3	0,1	0,2	0,1	0,3	0,3	0,6	0,4	0,2
C (33,3%)	0,6	0,8	0,5	0,8	0,7	0,5	0,4	0,6	0,6	0,4	0,4	0,7	0,6	0,9	0,8	0,9	0,9	0,7
Índice	2,0	2,2	1,4	2,3	2,1	1,6	1,1	1,6	1,9	1,2	1,1	1,2	0,8	1,6	1,6	2,1	1,7	1,5
Puesto en Ranking	5	2	13	1	3	9	16	11	6	14	16	15	18	9	8	3	7	12

ESTRATEGIAS GLOBALES

El análisis detallado del borde costero de Concón ha permitido identificar oportunidades clave para transformar este territorio en un espacio funcional, atractivo y sostenible. Es así como se concluye que las tres estrategias descritas a continuación representan un enfoque integral que, de ser aplicado, acercaría significativamente el objetivo de revitalizar la costa de Concón, consolidándola como un eje articulador entre la ciudad, la comunidad y el entorno natural.

1. INTEGRACIÓN DE CONECTIVIDAD

Una de las principales problemáticas detectadas en el análisis es la fragmentación territorial del borde costero. Para solucionarlo, se propone implementar un corredor costero continuo compuesto por senderos peatonales y ciclovías conectados estratégicamente a la Avenida Borgoño. Esta estrategia no solo facilita el tránsito entre locaciones, sino que también promueve un uso más uniforme del territorio, fomentando la movilidad sostenible. La relevancia de esta acción se fundamenta en los hallazgos del Capítulo II, donde la conectividad fue identificada como un criterio prioritario para la valorización de los espacios residuales.

2. PRESERVACIÓN Y VALORIZACIÓN AMBIENTAL

El valor ecológico del borde costero, especialmente en locaciones del tramo sur, requiere estrategias que combinen conservación y desarrollo sostenible. Se propone incorporar infraestructura verde, como sistemas de drenaje y reforestación con vegetación autóctona, que permitan mitigar riesgos ambientales y fortalecer la relación de la comunidad con el entorno natural. Este enfoque responde directamente a los planteamientos del Capítulo I, donde se resaltó la importancia de integrar los paisajes residuales naturales dentro de un marco de sostenibilidad y resiliencia.

3. UNIFICACIÓN DE IDENTIDAD TERRITORIAL

El desarrollo de una identidad territorial coherente es fundamental para consolidar el borde costero como un espacio atractivo y funcional. Se propone diseñar un mobiliario urbano uniforme y temático que combine funcionalidad y estética, utilizando materiales que remitan a la identidad costera de Concón. Esto se complementaría con señales éticas que orienten a los usuarios sobre los puntos de interés, resaltando los valores paisajísticos y culturales del territorio.

CONCLUSIÓN DEL CAPÍTULO

El Capítulo III ha explorado la **transición desde un análisis** profundo de los datos recopilados **hacia la formulación de estrategias** concretas de intervención. Estas estrategias globales se presentan como un cierre integrador que busca unificar las acciones individuales bajo una visión coherente y sostenible, garantizando el máximo impacto para el borde costero de Concón.

A partir de las lecciones aprendidas en los capítulos anteriores, este capítulo reafirma que l**a recuperación del borde costero no es solo una cuestión técnica**, sino también un desafío de diseño integral que demanda **sensibilidad hacia las dinámicas del territorio**, las necesidades de la comunidad y las oportunidades del entorno natural. Este cierre marca una base sólida para reflexionar sobre el impacto esperado de estas intervenciones y proyectar un borde costero más inclusivo, funcional y resiliente.

CONCLUSIONES FINALES

El desarrollo de esta memoria fue un proceso complejo pero muy enriquecedor. Desde el inicio, el objetivo fue abordar los espacios residuales de la costa de Concón desde una perspectiva integral, combinando teoría, levantamientos en terreno y propuestas estratégicas.

Este trabajo permitió no solo entender mejor estos espacios, sino también plantear soluciones concretas para revalorizarlos y conectarlos de manera más efectiva con la comunidad y el entorno natural.

Uno de los puntos más fuertes fue el marco conceptual planteado en el Tema I.

Este permitió entender la importancia de los paisajes residuales y su potencial para transformarse en oportunidades dentro del tejido urbano y costero. Aunque se presentaron ejemplos internacionales que ayudaron a contextualizar el tema, al reflexionar, creo que faltó incluir casos más cercanos a la escala del borde costero de Concón. Esto habría permitido un análisis más directo y aplicable a la realidad local.

El Tema II fue, sin duda, el más sólido en términos de metodología y resultados.

Logré realizar un levantamiento exhaustivo que combinó aspectos cuantitativos y cualitativos, lo que permitió analizar y priorizar locaciones con un alto nivel de detalle. Sin embargo, al reflexionar, creo que faltó incorporar una mirada más social. Entrevistar a los usuarios, como residentes o visitantes, habría ayudado a conectar mejor las propuestas con las necesidades reales de quienes habitan o usan estos espacios.

El Tema III fue el más ambicioso, ya que buscó conectar todo lo aprendido y transformarlo en estrategias concretas.

Este capítulo me permitió visualizar cómo los datos podían convertirse en propuestas aplicables, tanto a nivel global como en tramos específicos. A pesar de esto, reconozco que faltó un análisis más detallado de la factibilidad técnica y económica de las intervenciones propuestas. Esto habría fortalecido aún más las estrategias planteadas.

Uno de los aspectos más valiosos de todo este proceso fue el enfoque en la valorización del entorno natural. La idea de integrar infraestructura verde y de trabajar con soluciones respetuosas del medio ambiente se mantuvo como un eje central y creo que aporta un valor significativo al proyecto. Sin embargo, nuevamente, una mayor conexión con las dinámicas sociales habría enriquecido las propuestas, garantizando que respondieran mejor a las expectativas de la comunidad.

- En resumen, este trabajo me enseñó que los paisajes residuales son espacios llenos de posibilidades, pero también representan un desafío que requiere una mirada integral, que conecte lo social, lo ambiental y lo urbano. Aunque hay cosas que podrían haberse hecho de forma más robusta, siento que esta memoria marca un punto de partida para seguir explorando lo que llamo ***el potencial de lo residual*** -

JAIME CASTRO G.
DICIEMBRE 2024

ANEXOS

El apartado de anexos reúne documentos complementarios que, aunque no forman parte esencial de la narrativa principal de esta memoria, aportan información relevante para respaldar y contextualizar el trabajo realizado.

Entre los anexos se encuentran los siguientes documentos:

- **Fichas de la Práctica Proyectual**
- **Guía de Levantamiento en Terreno**
- **Tabla de Puntajes por Locación**

PROCESO DE TITULACIÓN PRÁTICA PROYECTUAL.

NOMBRE DEL TITULANTE:

JAIME CASTRO G.

OFICINA:

JENSEN ASOCIADOS.

ENCARGADO DE OFICINA:

PATRICIO BARRA.

PROFESOR REFERENTE:

JORGE LEÓN.

La práctica proyectual se llevará a cabo en la oficina de arquitectura patrocinante -Jensen Asociados- ubicada en Las Golondrinas 2024, Viña del Mar, Valparaíso.

Esta oficina está a cargo del Arquitecto Urbanista, Harken Jensen Vivanco, Licenciado de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, y del Arquitecto Patricio Barra Villa, Licenciado de la Universidad de Valparaíso; quién será mi tutor a cargo en este proceso.

La oficina en general realiza proyectos de todo tipo; Municipales, Urbanos, Habitacionales, Comerciales, Industriales, Inmobiliarios, Turísticos-Recreacionales, Escolares y Unifamiliares.

El proyecto de carácter urbano en el que participaré -Borde de las esculturas- nace del interés de Harken por recuperar y revitalizar el borde costero de Concón, instalando una serie de -plazas miradores- en un circuito preliminar de seis puntos estratégicos que recorren la costa desde Playa la Boca hasta Caleta Higuerillas, teniendo en cuenta el diseño urbanístico, diseño arquitectónico, la temática artística y cultural, y la capacidad de responder a las necesidades específicas de cada contexto a intervenir.

Emplazamiento #02



Antecedentes fotográficos





PROYECTO URBANO BORDE DE LAS ESCULTURAS

El proyecto "Borde de las Esculturas" surge como una audaz iniciativa para transformar y revitalizar la costa de Concón, una localidad que alberga un valioso patrimonio natural y cultural. Este proyecto de carácter urbano está siendo desarrollado por la oficina en cuenta propia, con la intención de presentarlo al alcalde para su posterior materialización.

El concepto central del proyecto consiste en la creación de 6 plazas miradores a lo largo de la costa, cada una diseñada de manera única para integrarse armoniosamente con el entorno y satisfacer las necesidades de la comunidad. Cada uno de estos miradores incorporará una pieza de arte esculpida, aportando un elemento artístico distintivo a la región.

Estos 6 hitos se distribuirán a lo largo de aproximadamente 3 kilómetros de costa, desde Playa La Boca hasta Caleta Higuerillas. Los terrenos seleccionados varían en tamaño, con superficies que oscilan entre 80 y 300 metros cuadrados.

Hasta la fecha, el proyecto "Borde de las Esculturas" ha alcanzado avances en cuanto a concepto, meta, y emplazamientos, ya que luego de una reunión con el alcalde de Concón, y obteniendo su visto bueno, comenzaría la etapa de ante proyecto; levantamiento de terreno, catastro de artistas, primeros diseños y logística de financiamiento y etapas de construcción.

Este proyecto representa una visión valiente y colaborativa para revitalizar la costa de Concón. Al combinar el arte y la naturaleza, "Borde de las Esculturas" promete no solo estimular la apreciación artística sino también mejorar la calidad de vida de la comunidad local mediante la creación de infraestructura, incluyendo veredas, ciclovías y áreas de esparcimiento seguras. La iniciativa también tiene el potencial de impulsar el turismo y fortalecer la economía local.

FICHA 01 AVANCE NÚMERO 01, MES DE OCTUBRE DEL 2023 | JAIME CASTRO G.

Registro y análisis



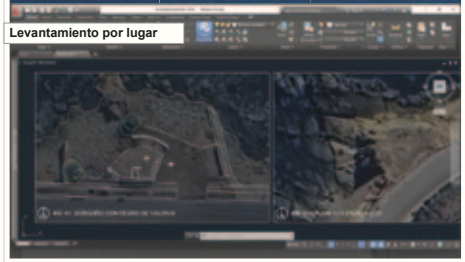
Ppt de presentación



Lámina de proyecto



Levantamiento por lugar



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Los avances principales correspondientes a este mes son los siguientes; Estudio de la propuesta de la oficina, Análisis de los emplazamientos preliminares, armado de un ppt de presentación, armado de una lámina de proyecto del proyecto e inicio del levantamiento de los emplazamientos finales del proyecto.

Propuesta de la oficina: Al incorporarme en la oficina se me explica la idea del proyecto a desarrollar, de manera que se busca aterrizar este proyecto comenzando con el emplazamiento de este. Realicé un paseo a pie por la costa de Concón para familiarizarme con el recorrido, haciendo un registro fotográfico de todos los puntos inicialmente vistos (12) y un breve análisis por cada punto.

Ppt de presentación: Una vez teniendo todos los puntos sobre la mesa, se comienzan las discusiones para decidir cuales serían los 6 puntos estratégicos a desarrollar, tomando en cuenta el contexto, el tipo de suelo, la jurisdicción del predio y su superficie, posterior a esto armé un ppt con toda la información, con la intención de llevarlo a una reunión ya programada con el Alcalde de Concón.

Lámina de proyecto: Una vez definido los parámetros que considerará el proyecto, la temática y el tipo de financiamiento que se buscará, diseñé una lámina de presentación para la reunión con el alcalde. En esta reunión se discutieron los emplazamientos designados, la factibilidad del proyecto, y las posibilidades de financiamiento y construcción de este. La resolución fué positiva, y se acordó seguir adelante con el proyecto haciendo énfasis en 3 puntos inicialmente, para luego evaluar la incorporación de los 3 puntos restantes.

Levantamiento por lugar: Ya con el proyecto en marcha, fui a la costa nuevamente y comencé a realizar el levantamiento de los 3 lugares principales; #2 Av Borgoño con Pedro de Valdivia, #5 Escala Lito y #6 Playa Las Conchitas.

Durante este mes he podido presenciar como una idea se transforma en propuesta, y una propuesta en proyecto.

En esta etapa inicial me enfoqué en transmitir la información recopilada a lo largo del mes para así obtener el visto bueno del Alcalde y su equipo.

De manera que se da inicio a la etapa de ante proyecto, comenzando con el levantamiento, para obtener los primeros parámetros para comenzar con la etapa de diseño.

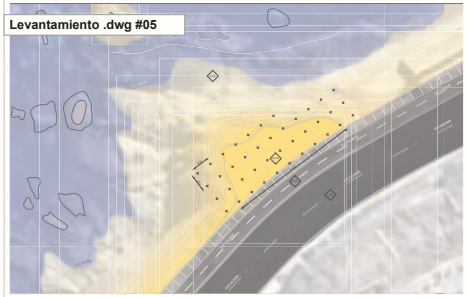
FICHA 02 AVANCE NÚMERO 02, MES DE NOVIEMBRE DEL 2023 | JAIME CASTRO G.

Levantamiento T #05

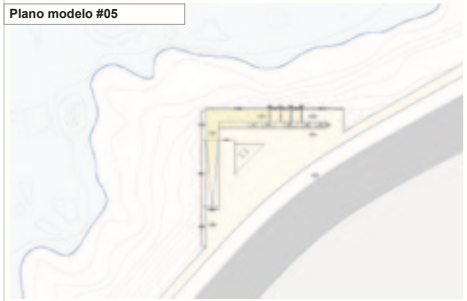




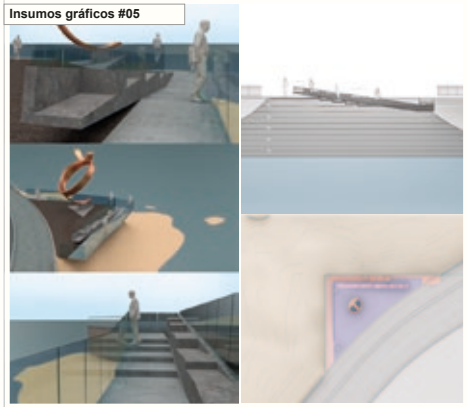
Levantamiento .dwg #05



Plano modelo #05



Insumos gráficos #05



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante el transcurso del mes; mi labor en la oficina de arquitectura se ha centrado más en lo que es la etapa de levantamiento, junto con el inicio de la etapa de diseño. A continuación, se detallan los principales hitos del período.

Levantamiento Terreno 05: El mes inició con el levantamiento .dwg del terreno 05. Este proceso implicó la recopilación de datos topográficos y la representación detallada de las características del entorno, sentando las bases para las fases subsiguientes del diseño.

Bosquejos de Diseño del Terreno 05: Seguidamente, se comenzó con bosquejos de diseño del terreno 05. Exploré algunas propuestas para optimizar el tiempo, con el objetivo de comenzar a desarrollar una identidad en el proyecto.

Tutoría a Rafaella: Paralelamente, me tocó enseñar a una estudiante de segundo medio, dándole la oportunidad de sumergirse en la dinámica de una oficina de arquitectura. Este día fue muy gratificante, ya que me acompañó en mi proceso de búsqueda de la forma para un diseño.

Reunión de Diseño con Harken: Una reunión de diseño con Harken culminó en una nueva propuesta de diseño, de la que realicé planos e imágenes objetivo.

Desarrollo del Terreno 05 en Revit: Con la propuesta consolidada, se procedió al desarrollo del terreno 05 en Revit, cómo yo no manejo el programa, me tocó presenciar como Patricio llevaba a cabo la tarea. Esta fase es la que defino como fase “Final” de diseño, entendiendo que todo está a disposición de re-diseñarse.

Levantamiento CAD del Terreno 06 y Propuesta 3D: Finalmente, se inició el levantamiento .dwg del terreno 06 y se desarrolló una propuesta 3D para este, la cuál se discutió un par de veces, para luego llevarla Revit. Se decide luego de esto, corroborar medidas en terreno para culminar con el proceso de diseño de los terreno 05 y 06.

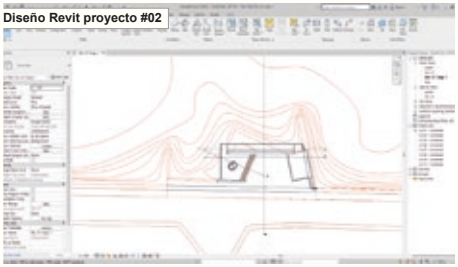
En resumen, este mes en la oficina ha estado marcado por avances en las etapas iniciales de los proyectos, centrándome especialmente en el levantamiento y el diseño del terreno 05 y 06. Las reuniones de diseño, han culminado en propuestas concretas y listas para seguir desarrollando. Sin embargo, estoy consciente de que para optimizar mi contribución en las fases finales del diseño, y optimizar mi trabajo, debo aprender a utilizar Revit, por lo que este desafío marcará mi proceso y experiencia de práctica.

FICHA 03 AVANCE NÚMERO 03, MES DE DICIEMBRE DEL 2023 | JAIME CASTRO G.

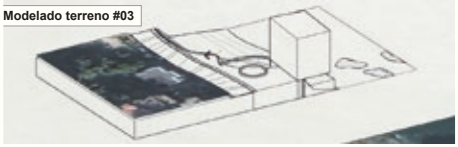
Modelado terreno #01



Diseño Revit proyecto #02



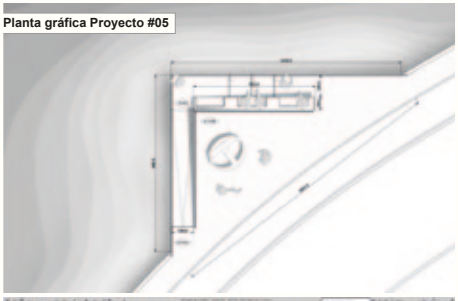
Modelado terreno #03



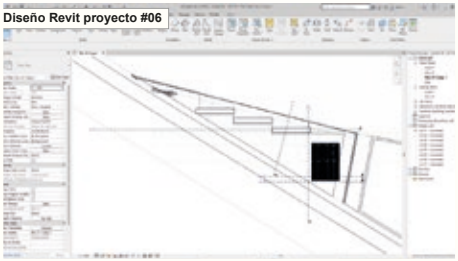
Modelado terreno #04



Planta gráfica Proyecto #05



Diseño Revit proyecto #06



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante el mes de diciembre, se trabajó principalmente en los terrenos #02, #05 y #06, destacando entre estos el terreno #05. Esto se debe a que el emplazamiento elegido para el proyecto cuenta con el equilibrio ideal entre ubicación, superficie y contexto, de manera que lo diseñado y aprendido en este primer acercamiento servirá como guía para el desarrollo de los siguientes proyectos.

También se establecieron ciertos parámetros y criterios de diseño con los que se decide trabajar de ahora en adelante. Por ejemplo, se incorporará en cada proyecto un elemento arquitectónico; una viga inclinada, que servirá como asiento para el usuario y la cuál estará siempre orientada al norte. Esta decisión de diseño sería el gesto arquitectónico identitario del proyecto y se buscará replicar y adaptar en los seis emplazamientos.

Proyectos #01, #03 y #04: Estos proyectos se encuentran en la etapa final de levantamiento. Es decir, los modelos 3D de los emplazamientos han sido desarrollados para comenzar con las primeras propuestas de diseño. Se tiene en consideración, para partir, la topografía del terreno, la distancia a la costa y el contexto inmediato que rodea los emplazamientos. En esta etapa se decide si se desarrollará algo más similar a una plaza, a un mirador,o a una mezcla entre ambas.

Proyectos #02 y #06: Estos proyectos ya superaron la etapa de levantamiento y diseño inicial, es decir, fueron modelados en Rhino hasta obtener una geometría satisfactoria- Por lo tanto, una vez modelados en Revit, quedan sujetos a cambios menores que no deberían alterar la propuesta global de diseño.

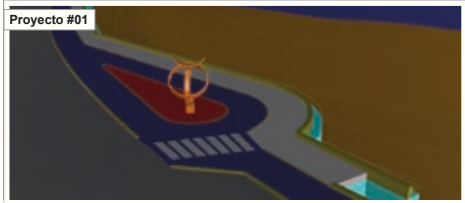
Proyecto #05: Siendo el proyecto más avanzado, su diseño ya se considera establecido y finalizado. Por lo tanto, ya se comienza con el desarrollo de la planimetría y la obtención de insumos gráficos para presentar ante el mandante, idealmente una planta gráfica atractiva para el cliente, un corte y una elevación, además de imágenes objetivo que muestren claramente la intención del diseño.

En conclusión, durante este mes se ha consolidado una forma de trabajar y de abordar cada proyecto en solitario, y además se ha logrado establecer una cadena de etapas por las que cada proyecto debe ir avanzando; levantamiento, propuestas iniciales, modelado en revit, planimetrías e insumos gráficos.

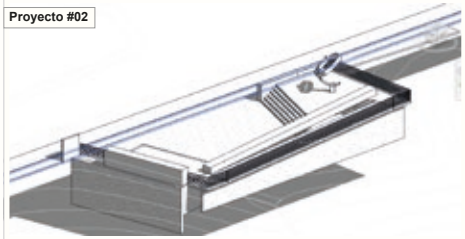
Además se comienza a vislumbrar un estilo de diseño que se espera se traduzca en los diseños finales del proyecto, y a su vez en la identidad del proyecto general en sí.

FICHA 04 AVANCE NÚMERO 04, MES DE ENERO DEL 2024 | JAIME CASTRO G.

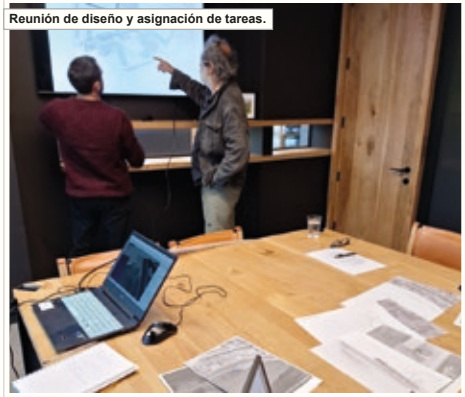
Proyecto #01



Proyecto #02



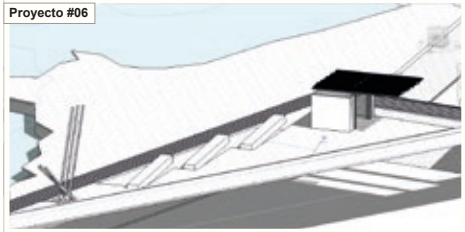
Reunión de diseño y asignación de tareas.



Nuevo emplazamiento, proyecto #04



Proyecto #06



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante este mes, se han realizado replanteamientos significativos en relación con el proyecto, abordando aspectos como emplazamientos, escala y grado de intervención, lo que ha dado lugar a conclusiones diversas en función de cada terreno analizado.

Proyecto #01: Se ha decidido mantener el grado de intervención al mínimo, optando por utilizar el diseño actual del proyecto del MOP para integrar la escultura en él. Se está evaluando la posibilidad de incorporar el "gesto" del banco para conservar la identidad del proyecto.

Proyecto #02: Aunque se ha avanzado en el diseño general, persisten dudas sobre cómo integrar el "gesto" en el diseño, especialmente en cuanto a la escala. Se ha determinado denominar este espacio como Plaza Mirador.

Proyecto #03: El proyecto ubicado junto al Hotel Radisson consistirá en una adaptación de un proyecto previamente desarrollado por nuestra oficina. También se ha optado por un grado de intervención similar al de Plaza Mirador.

Proyecto #04: En la última reunión de diseño, se ha decidido cambiar la ubicación de este proyecto para respetar el uso del espacio, dado que se encuentra cerca de la imagen de la virgen. Actualmente, el proyecto 04 se sitúa en la Avenida Borgoño con Barros. Se espera realizar un levantamiento de este terreno para comenzar con el diseño, manteniendo una escala de Mirador, tomando como referencia el proyecto #05.

Proyecto #05: Este proyecto se encuentra prácticamente finalizado, aunque aún está pendiente definir el diseño del banco y el "gesto", incluyendo medidas específicas y la cantidad de asientos disponibles. Se mantendrá su escala de Mirador.

Proyecto #06: Este proyecto contempla una escala de Plaza Mirador y Comercio, por lo que se ha avanzado en el diseño de un puesto de ventas que incluya instalaciones sanitarias básicas. Además, se está considerando la inclusión de un espacio para al menos dos estacionamientos en el diseño.

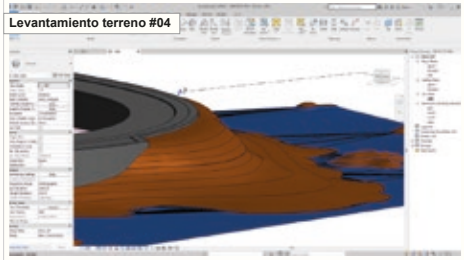
En resumen durante este mes se decidió categorizar los proyectos según el grado de intervención asociados a los programas que abarcará cada proyecto, siendo estos: Mirador - Plaza - Comercio.

Se vuelca la atención en el nuevo terreno a desarrollar, por lo que el levantamiento de este es la siguiente tarea a desarrollar.

Visita terreno #04



Levantamiento terreno #04



Fotomontaje Escaño #06



Mapa final de emplazamientos.



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante Febrero se incorporó un nuevo terreno al circuito de proyectos previamente establecido en el proyecto, esto ya que se deseaba contar con un punto cercano a Playa Amarilla en el circuito.

Visita terreno #04: El nuevo terreno seleccionado, estratégicamente ubicado en una extensión de casi 20 metros a lo largo de la Avenida Borgoño, se encuentra en una posición perpendicular a la calle Barros, justo en el cruce entre ambas arterias viales. Al explorar este sitio, la primera impresión es una sensación de familiaridad, evocando inmediatamente al terreno 5. Sin embargo, se destaca que este nuevo terreno cuenta con una ligera ampliación en su área de intervención, lo que nos brinda la oportunidad de ampliar nuestra visión creativa y adaptarla a este entorno particular. Tomando en cuenta estas similitudes y diferencias, se ha decidido abordar este terreno con una estrategia de diseño similar a la empleada en el caso del terreno 5. Es decir, se propone la creación de un espacio multifuncional que combine elementos de plaza pública con la funcionalidad de un mirador panorámico.

Levantamiento terreno #04: Lo siguiente a trabajar con el terreno 4 es el levantamiento en Revit, para el posterior diseño del proyecto, esta etapa ya realizada previamente radica en la creación de curvas de nivel correspondientes al terreno evaluado, y proporcionándole alturas obtenidas tanto en la visita como las obtenidas de programas como Google Earth.

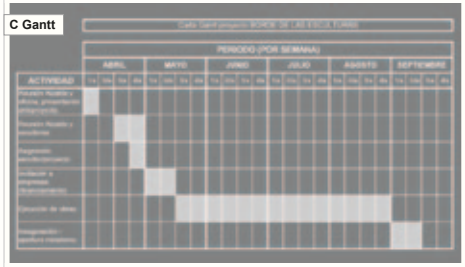
Fotomontajes Proyectos: Ahora que la mayoría de los proyectos se encuentran en etapa de ante proyecto se procede a preparar insumos gráficos para realizar una futura presentación con el municipio.

En conclusión, La selección estratégica de este terreno, cercano a Playa Amarilla, responde a la búsqueda de ampliar la oferta de espacios públicos en áreas de gran afluencia turística. La decisión de crear un espacio multifuncional resalta el compromiso del proyecto con la creación de entornos urbanos inclusivos y estéticamente atractivos. El próximo paso, la generación de insumos gráficos para su presentación ante el municipio, marca el inicio de una fase crucial en la materialización de estas ideas en proyectos concretos que contribuirán al desarrollo y embellecimiento de la zona costera.

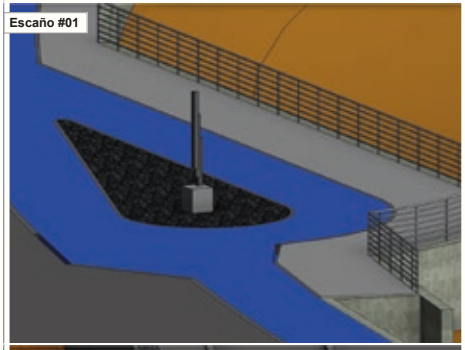
Visita terreno #04



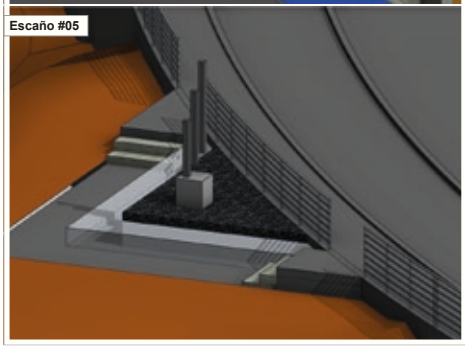
C Gantt



Escaño #01



Escaño #05



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante el mes de Marzo se consolidó la etapa de ante proyecto y esta fue presentada en una reunión con el Alcalde de Concón.

Reunión con Alcalde: En una segunda reunión con el Alcalde, se presentó el anteproyecto y se discutieron diferentes formas de abordar el financiamiento del mismo, con el objetivo de agilizar el proceso lo más posible.

Fotomontajes de Anteproyecto: Se continuó el trabajo en la elaboración de fotomontajes para las propuestas de anteproyecto del terreno 6. Estos fotomontajes están siendo desarrollados con el objetivo de visualizar y comunicar de manera efectiva las ideas y conceptos propuestos para este espacio.

Desarrollo de Carta Gantt: Se llevó a cabo la elaboración de una carta Gantt tentativa, la cual será presentada al alcalde en una reunión próxima. Esta carta contempla el tiempo estimado necesario para realizar correcciones al proyecto después de dicha reunión, así como los tiempos de preparación de una obra por parte de dos artistas, coordinaciones municipales, entre otros aspectos relevantes para la gestión del proyecto.

Proyecto Escaño 1: Se definió un pavimento identitario para todos los escaños, visualizado ya en el proyecto Escaño 1. Este proyecto es el más cercano a su forma final, dado que contempla menor intervención y menor presupuesto en comparación con otros proyectos del circuito.

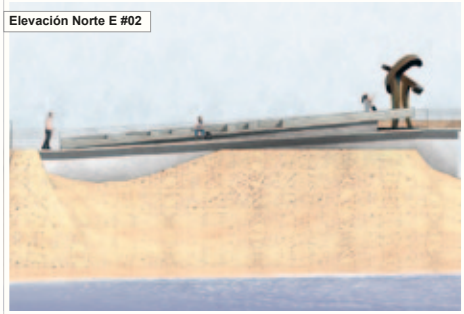
Nueva Versión del Proyecto Escaño 5: Se inició el trabajo en una nueva versión del proyecto Escaño 5, con el objetivo de reducir el costo de obra. Se está evaluando proyectar una menor cantidad de metros cuadrados en comparación con la versión anterior, con el fin de optimizar recursos y ajustarse a los requerimientos del proyecto.

Los avances alcanzados durante este mes reflejan el compromiso del equipo con la eficiencia y la calidad en la ejecución del proyecto. La presentación del anteproyecto en la reunión con el Alcalde y la definición de estrategias para abordar el financiamiento se asocia con la gestión de los recursos. Estos esfuerzos nos acercan cada vez más a la materialización de las metas y al cumplimiento de los objetivos establecidos para el proyecto.

Planta gráfica E #02



Elevación Norte E #02

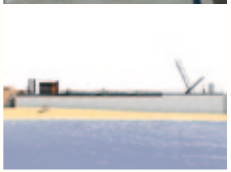


Fotomontaje E #02











Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

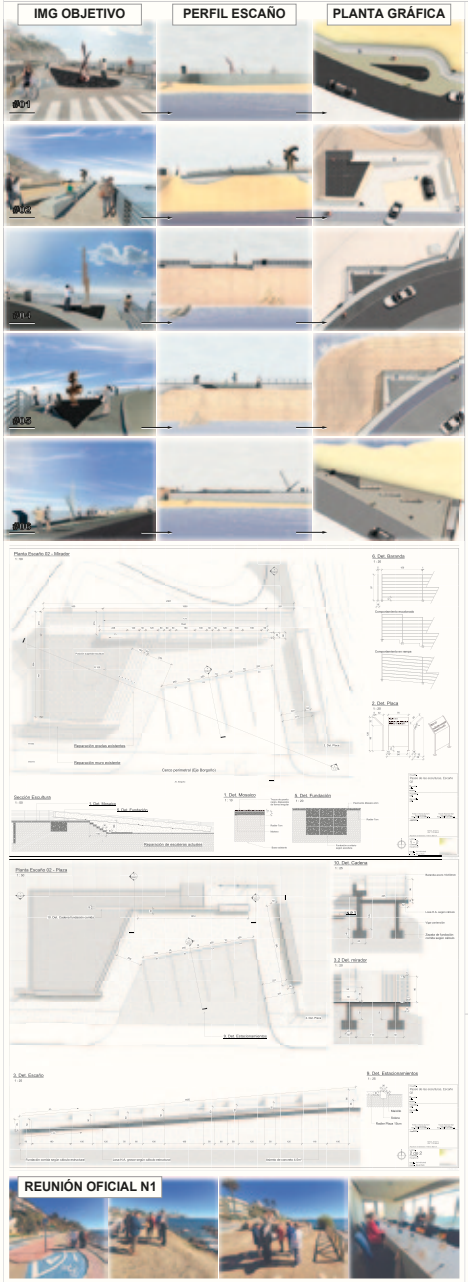
Durante Abril, la oficina se enfocó en la producción de insumos gráficos para una presentación a nivel de anteproyecto. Por cada uno de los seis escaños del proyecto, se desarrolló una planta gráfica, una elevación norte y una imagen objetivo. Estas imágenes fueron creadas utilizando un render base de Revit, para luego ser refinadas en Photoshop.

En el caso específico del escaño 02, se trabajó en resaltar los diferentes usos de suelo proyectados en la planta gráfica, marcando claramente tres zonas principales: la plaza, el mirador y el estacionamiento. En la elevación norte, se visualizó cómo el mirador lineal se fusiona con los asientos característicos del proyecto, conectando los niveles inferior y superior. Esta relación se ilustró de manera más clara en el fotomontaje #02.

Se llevó a cabo una segunda reunión con la Municipalidad de Concón, en la que participaron el alcalde Freddy Ramírez y el arquitecto Álvaro Kleinman de Secplac (Secretaría General de Planificación y Coordinación). El propósito de esta reunión fue abordar los desafíos del proyecto y definir la metodología de financiamiento. Como resultado, se propuso un nuevo enfoque en el que la municipalidad financiaría los proyectos de suelo para las esculturas, mientras que las esculturas y el trabajo de los escultores serían financiados por empresas privadas de la región.

Además, como parte de los preparativos para tener una estimación más precisa del costo del financiamiento de cada plaza, se solicitó a la oficina la entrega de una ficha por cada proyecto. Estas fichas incluirán planimetría simple y detalles constructivos, con el objetivo de facilitar la cotización de todas las partidas necesarias para la realización de cada obra. Este requerimiento refleja la importancia de contar con información detallada y precisa para llevar a cabo una planificación financiera efectiva y asegurar la viabilidad económica de los proyectos

Los avances alcanzados durante este mes reflejan el compromiso del equipo con la eficiencia y la calidad en la ejecución del proyecto. La presentación del anteproyecto en la reunión con el Alcalde y la definición de estrategias para abordar el financiamiento demuestran un enfoque pro activo y colaborativo en la gestión de los recursos. Asimismo, el desarrollo de insumos gráficos detallados y la solicitud de fichas por proyecto muestran un enfoque riguroso y profesional en la planificación y ejecución del proyecto.



Proyecto Borde de las Esculturas, Concón.

Durante el mes de mayo, se hicieron los últimos cambios al proyecto, culminando con el cierre de los modelos 3D en Revit. Esto permitió enfocar los esfuerzos en la producción de los planos detallados de cada escaño, asegurando que cada aspecto técnico y estético fuese capturado con precisión. Cada escaño ahora cuenta con planos detallados que incluyen las partidas comunes a todos los proyectos, proporcionando una guía clara y estructurada para la ejecución y construcción.

Para facilitar la cotización y la ejecución de las obras, se generaron dos documentos, el primero es un documento en Excel que enumera todas las partidas, proporcionando una lista organizada y estructurada de todos los elementos necesarios para cada proyecto. El segundo documento es una guía técnica en Word, que resume todas las especificaciones técnicas necesarias. Este documento asegura que todas las instrucciones y detalles técnicos estén claramente documentados y fácilmente accesibles.

Además, se actualizaron las imágenes en Photoshop para reflejar los cambios realizados en los modelos 3D. Estas imágenes mejoradas ofrecen una representación visual precisa y actualizada de cada escaño, facilitando la comunicación y presentación del proyecto a las partes interesadas.

En el marco de estas actividades, se llevó a cabo una reunión con tres de los escultores invitados, Álvaro Kleinman de Secplac de Concón, Freddy Ramírez, el Alcalde y la oficina de Arquitectura. El objetivo de esta reunión fue establecer una buena relación, explicar el proyecto en detalle y permitir que los escultores conocieran los emplazamientos. Se organizó un recorrido en van por la costa de Concón, donde los escultores pudieron elegir sus sectores favoritos para trabajar. Los escaños 1, 4 y 5 fueron los terrenos seleccionados por los artistas. La jornada culminó con un almuerzo conjunto, fomentando el entusiasmo por el proyecto y terminando en una nota optimista para todo el proyecto, entregándole a cada escultor una carpeta con los documentos de cada escaño.

En definitiva, lo más destacable de este mes fue llevar a cabo la primera reunión con todas las partes involucradas en el proyecto; Autoridad, Diseñadores y Escultores. Se le entregó tanto a la municipalidad como a los escultores una carpeta por cada escaño junto con la planimetría asociada e imágenes objetivos para así darles material para que comiencen a desarrollar ellos mismos sus primeras propuestas y presupuestos correspondientes, sentando así el primer hito en este ambicioso proyecto urbano.

GUÍA PARA EL LEVANTAMIENTO DE ESPACIOS RESIDUALES

1. **Ubicación Exacta**:
   1.1. Coordenadas GPS (o registrar en Google maps)
   1.2. Descripción precisa del lugar (calle, referencia cercana, sector)
2. **Tipo de Espacio Residual**:
   2.1. Entre edificaciones
   2.2. Bordes de acantilados o cerros
   2.3. Áreas subutilizadas cerca de infraestructura pública
   2.4. Terrenos baldíos o sin uso específico
   2.5. Otro:
3. **Dimensiones del Espacio**:
   3.1. Estimación de metros cuadrados
   3.2. Longitud y anchura aproximada
4. **Condiciones Físicas**:
   4.1. ¿Es accesible? (peatonal, vehicular)
   4.2. ¿Hay vegetación? (nativa/invasora)
   4.3. Presencia de escombros o basura
   4.4. Infraestructura en desuso
   4.5. Otro:
5. **Uso Actual**:
   5.1. Abandonado o en desuso
   5.2. Usado informalmente (estacionamiento, recreación improvisada)
   5.3. Función ocasional (ferias, comercio temporal)
   5.4. Otro:
6. **Relación con el Contexto Urbano**:
   6.1. Cercanía a áreas residenciales, comerciales o recreativas
   6.2. Conexión con vías principales o transporte público
   6.3. Proximidad al borde costero, playas o paseos
   6.4. Otro:

7. **Amenazas o Riesgos**:
    7.1. Inundación, erosión costera, deslizamientos
    7.2. Riesgos ambientales (contaminación, clima)
    7.3. Otro:
8. **Posibilidades de Intervención**:
    8.1. ¿Es aprovechable para proyectos de integración urbana?
    8.2. ¿Podría mejorar la conectividad costera o aportar a la resiliencia urbana?
    8.3. Posibles usos: recreativo, turístico, infraestructura verde, otros
9. **Limitaciones**:
    9.1. Restricciones normativas o legales
    9.2. Dificultades técnicas para intervención
    9.3. Resistencia de la comunidad o instituciones
    9.4. Otro:

TABLA DE PUNTAJES PARA RELLENAR

CRITERIO	LOCACIÓN									
01. Visibilidad desde la calle										
02. Acceso peatonal										
03. Acceso vehicular										
04. Conexión con transporte público										
05. Existencia de pavimento										
06. Proximidad a la playa										
07. Proximidad a áreas verdes										
08. Proximidad a áreas comerciales y servicios										
09. Proximidad a edificios residenciales										
10. Presencia de mobiliario urbano										
11. Estado del mobiliario urbano										
12. Espacio adecuado para actividades recreativas										
13. Espacio adecuado para eventos públicos										
14. Presencia de vegetación										
15. Estado del suelo										
16. Presencia de pendientes o desniveles										
17. Riesgos ambientales										
18. Estado de conservación										
19. Usos actuales del espacio										
20. Compatibilidad estructural										

BIBLIOGRAFÍA

Tema I – Paisajes residuales.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Guía para la recuperación de espacios públicos. Gobierno de Chile. https://minvu.gob.cl

Ministerio del Medio Ambiente. (2015). Plan nacional de restauración ecológica. Gobierno de Chile. https://mma.gob.cl/plan-nacional-de-restauracion-ecologica/

Parque Cultural de Valparaíso. (s.f.). Recuperado de https://parquecultural.cl [Caso analizado]

Parque Fluvial Padre Renato Poblete. (s.f.). Recuperado de https://www.minvu.gob.cl/parques-urbanos [Caso analizado]

Corner, J. (1999). Recovering landscape: Essays in contemporary landscape architecture. Princeton Architectural Press. [Consultada]

Waldheim, C. (2006). The landscape urbanism reader. Princeton Architectural Press. [Inspiracional]

Rossi, A. (1982). La arquitectura de la ciudad. Gustavo Gili. [Inspiracional]

Solà-Morales, I. (1995). Territorios de la arquitectura contemporánea. Gustavo Gili. [Inspiracional]

Lynch, K. (1960). The Image of the City. MIT Press. [Inspiracional]

Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. Blackwell. [Inspiracional]

Gobierno Metropolitano de Seúl. (s.f.). Cheonggyecheon Restoration Project. Recuperado de https://english.seoul.go.kr/policy-information/environment/cheonggyecheon. [Caso analizado]

Tema II – Exploración de espacios residuales en la costa de Concón.

Castro, J.(2024). Registro de terreno, fichas de evaluación y levantamientos fotográficos de 18 locaciones del borde costero de Concón. [Producción propia]

Castro, J. (2024). Sistema de evaluación cualitativa y cuantitativa del borde costero, elaborado durante práctica profesional en Jensen Asociados. [Producción propia]

Municipalidad de Concón. (s.f.). Instrumentos de planificación territorial. Recuperado de https://www.concon.cl [Consultada]

Google Earth. (2023). Imágenes satelitales y observación territorial en Concón. [Consultada]

OpenStreetMap contributors. (2023). Mapas base para análisis de conectividad y uso. https://www.openstreetmap.org [Consultada]

Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press. [Inspiracional]

Cullen, G. (1961). The Concise Townscape. Architectural Press. [Inspiracional]

Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. Oxford University Press. [Inspiracional]

Tema III – Recuperar el borde: estrategias de intervención en el borde costero de Concón

Castro, J. (2024). Análisis de matrices, índice de potencial y estrategias por tramos para el borde costero de Concón. [Producción propia]

Castro, J. (2024). Propuestas de diseño urbano basadas en levantamiento y análisis del paisaje residual costero. [Producción propia]

Larraín, S. (2016). Costas urbanas resilientes: estrategias frente al cambio climático. CEPAL. [Consultada]

Ministerio de Obras Públicas. (s.f.). Manual de diseño para obras costeras. Gobierno de Chile. [Consultada]

ONU-Hábitat. (2020). El espacio público como motor de desarrollo urbano sostenible. https://unhabitat.org/es [Consultada]

Zárate, L., & Borja, J. (2012). Urbanismo ciudadano. Fundación Rosa Luxemburgo. [Inspiracional]

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Random House. [Inspiracional]

European Commission. (2019). Green Infrastructure — Enhancing Europe's Natural Capital. Recuperado de https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/strategy [Consultada]

JAIME CASTRO G.
DICIEMBRE 2024