UNIVERSIDAD TECNICA FEDERICO SANTA MARIA

Repositorio Digital USM **https://repositorio.usm.cl**

Departamento de Arquitectura Arquitectura

2019

NUEVO BORDE URBANO PARA VALPARAÍSO: REVITALIZACIÓN DESDE LA DENSIDAD URBANA Y LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

MENARES CARVALLO, VALERIA FRANCISCA

https://hdl.handle.net/11673/47973

Repositorio Digital USM, UNIVERSIDAD TECNICA FEDERICO SANTA MARIA

UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA MARÍA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
VALPARAÍSO, CHILE

NUEVO BORDE URBANO PARA VALPARAÍSO

Revitalización desde la densidad urbana y la movilidad sustentable

Valeria Francisca Menares Carvallo
Profesora referente: Marcela Soto
Profesor co-referente: Jorge León
Julio 2019

INDICE

INTRODUCCIÓN **4**

CAPITULO 01 **7**

BASES DEL CONCURSO

1. CONTEXTO DEL PROYECTO 8
2. BASES DEL CONCURSO 9
2.1 PARQUE COSTERO 9
2.2 PASEO COTERO 10
2.3 DEMOLICION VIA ELEVADA 10
2.4 VÍA TRONCAL 11
2.5 RESTAURACIÓN BODEGA SIMÓN BOLIVAR 11

CAPITULO 02 **12**

PROCESO DE DISEÑO

1. INFORMACION DE USO DE SUELOS 13
2. USOS ACTUALES 14
3. PRIMERA PROPUESTA 15
4. SEGUNDA PROPUESTA 16
5. TERCERA PROPUESTA 17
6. CUARTA PROPUESTA 18
7. QUINTA PROPUESTA 19
8. SEXTA PROPUESTA 19
9. SEPTIMA PROPUESTA 20
10. IDEAS DE PAISAJE 21
11. CARTA GANTT 22

CAPITULO 03 **23**

ESTUDIO DE CASOS

1. PARQUE DE MAR PUERTO BARÓN 24
2. MALL PUERTO BARÓN 25
3. PLAN MAESTRO - URBE ARQUITECTOS, 2003 27
4. PLAN MAESTRO POR JOAN ALEMANY 27
5. RAMBLA LAS DELICIAS VALPARAÍSO. 28

CAPITULO 04 **30**

REFERENTES

1. RECONSTRUCCION DEL RIO DE LA CIUDAD DE ZHANGJIAGANG 31
2. LAS PLAZAS AL MAR 32

CAPITULO 05

APOYO Y COLABORADORES

1. CHARLA GEOLOGO 35
2. CHARLA ING. OCEANICO 36

CAPITULO 06 **37**

PRIMER ACERCAMIENTO A LA PROPUESTA INDIVIDUAL

1. PROPUESTA 38
2. REFERENTES
2.1 PROYECTO ENLACE, PROCESO URBANO DE IMPACTO 39
2.2 TUZOBUS 40

CAPITULO 07 **41**

PROPUESTA FINAL PARA CONCURSO

1. ECOSISTEMAS PÚBLICOS, EXPLICACIÓN DE PROYECTO 42
2. ECOSISTEMAS 43
2.1 ECOSISTEMA BOSQUE ESCLERÓFILO 43
2.2 ECOSISTEMA DUNAR 44
2.3 ECOSISTEMA HUMEDAL 44
2.4 ECOSISTEMA MATORRAL 45

3. MOVILIDAD SOSTENIBLE 47

4. RECUPERACIÓN DE FACHADAS 47

CAPITULO 08 **49**

T.O.D

1. DEFINICIÓN 50

2. BENEFICIOS 51

3. 8 PRINCIPIOS BÁSICOS 52

3.1 CAMINAR 52

3.2 PEDALEAR 53

3.3 CONECTAR 54

3.4 TRANSPORTAR 55

3.5 MEZCLAR 56

3.6 DENSIFICAR 57

3.7 MEZCLAR 58

3.8 CAMBIAR 59

CAPITULO 09 **60**

ELECCIÓN DE TERRENO

1. ALTURAS EN SECTOR CERCANO AL PARQUE 61
2. MODOS DE TRANSPORTE 62
3. MOVILIDAD 63
4. PROGRAMAS ACTUALES 65
5. ZONA A INTERVENIR 68

CAPITULO 10 **69**

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

CAPITULO 11 **72**

APLICACIÓN DE ESTANDAR T.O.D

1. OBJETIVO DEL PROYECTO 73
2. UTILIZACIÓN DEL ESTANDAR EN LA PROPUESTA 73

2.1 CAMINAR 73

2.2 PEDALEAR 73

2.3 CONECTAR 74

2.4 TRANSPORTAR 74

2.5 MEZCLAR 75

2.6 DENSIFICAR 76

2.7 MEZCLAR 76

2.8 CAMBIAR 77

CAPITULO 12 **78**

PROYECTO FINAL

1. PLANTA UBICACIÓN 79
2. PLANTA GENERAL 80
3. PLANTA AUMENTADA 81
4. FOTOMONTAJES 82
5. ISOMETRICA 89

CAPITULO 13 **90**

REFERENCIAS

1. BIBLIOGRAFIA 91

INTRODUCCION

La idea de proyecto surge de una convocatoria de un concurso de ideas para el sector Barón de parte del ministerio de vivienda y urbanismo, con la intención de recuperar el borde costero y entregar nuevos espacios públicos a la ciudad.

El proyecto abarca el paño del sector Barón, entre av. Francia y avenida Argentina, además de que es parte de la propuesta la resolución del nudo vial frente al terreno debido a la demolición de la vía elevada y de una propuesta de espacios públicos para Av. Argentina

Es importante comenzar entendiendo el sitio y ciertas condiciones de la ciudad.

Comenzando por una breve lectura histórica de la ciudad, a través de cartografías, que presentan

la *"presencia determinante de bahía, las quebradas y los cerros, entre los cuales aparece subordinada la segunda geografía de las construcciones".* (Alonso de Ovalle)

1559 - 1650 -1712

1536:
arribo del Santiaguillo, nave que apoyaba la expedición de Diego de Almagro.

primeros asentamientos en pequeños caseríos:
Bahía de Quintil
Estero Jaime
Estero Las Delicias

1790

Primera rada de Valparaíso
Camino al Almendral
Primeros terrenos en el Almendral

1810:
Muelle Villaurrutia, primer muelle en Chile, único en la Colonia.

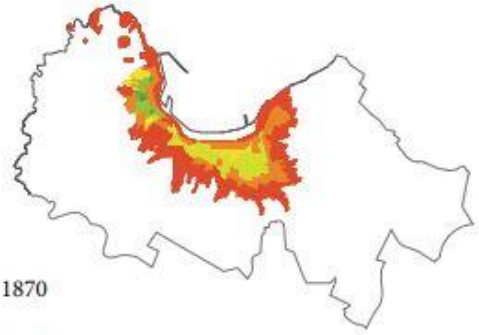
1822: Terremoto
Auge en la edificación
Trabajos de relleno

1830

1835: Primer trazo del Almendral

Barrio puerto como la principal concentración urbana
Almendral limitándose al oriente con el estero de las Delicias

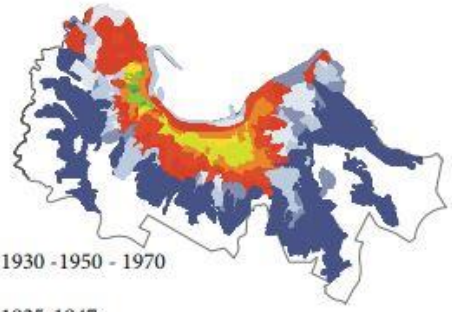
1850



1870

1876:
Concentración urbana integrada.Terrenos ganados al mar.
Ferrocarril hasta Bellavista
Estación Barón
Poblamiento Cerro Barón
Camino costero a Viña

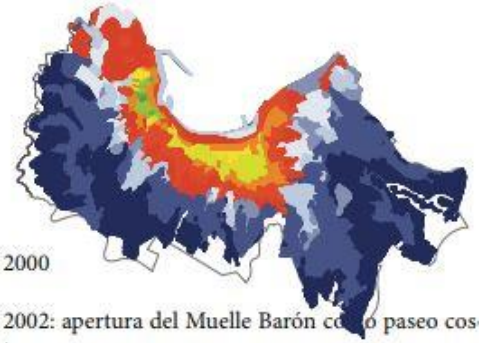
1884:
Caleta Jaime
Poblamiento cerro Barón
Ferrocarril hasta la aduana (principal anhelo de la ciudad)
Plaza de la Victoria
(desplazamiento del centro urbano, la plaza Echaurren como antiguo centro queda marginada)



1930 -1950 - 1970

1925-1947:
Molo de abrigo
Traslado de la línea férrea
Av. Errázuriz
Terrenos del puerto hasta Barón
Casa Central UCV
Población frente a la UCV

1970-1990:
Nudo Barón
Construcción Congreso Nacional
Plaza de la Intendencia
Sector universitario Av. Brasil



2000

2002: apertura del Muelle Barón como paseo costero.

2003: Valparaíso, patrimonio de la humanidad, declarado por la UNESCO.

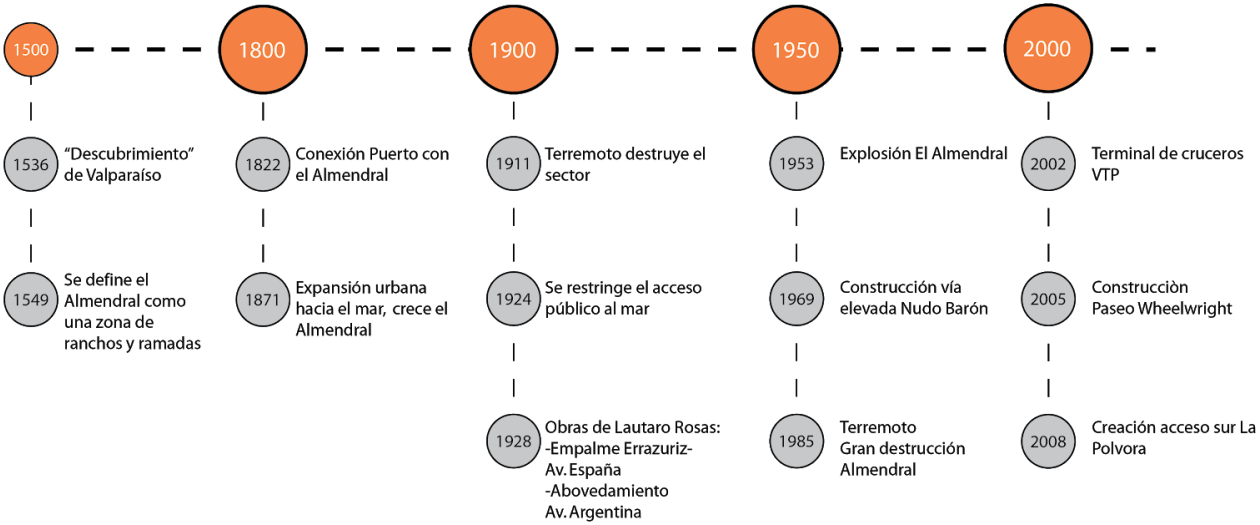
Imágenes por Marcos Rojas Be.

A diferencia de las ciudades de fundación colonial, que controlan el territorio mediante el orden genérico del damero, los planos de Valparaíso no sólo confirman su evolución espontánea, si no que parecen desafiar el pragmatismo del urbanismo español para reafirmar que, en este sitio, el control siempre ha estado dado por un intenso dialogo entre el puerto, ciudad y geografía.

(Fuente proyecto ciudad Valparaíso)

El muelle barón fue declarado por Unesco como un sitio de “valor universal excepcional” y como “sitio área historia de la ciudad puerto de Valparaíso”, por lo que se vuelve un lugar significativo para la ciudad, debido a su ubicación, por ser una de las áreas más despejadas en la costa (15 hectáreas aproximadamente), por casi sus 1.000 metros lineales de borde costero (que para condiciones del concurso se debe mantener intacto) y por último por poseer el edificio patrimonial más largo de Chile.

Según el informe de Infraestructura Crítica para el Desarrollo 2018-2027 (ICD) elaborado por la cámara chilena de la construcción Chile tiene hoy un promedio de 4,2 metros cuadrados de espacio público por habitante, y el asunto se vuelve aún más crítico en Valparaíso que sólo posee un 3,2, siendo una de las regiones peor evaluadas. Mientras que lo recomendado por OMS (Organización mundial de la salud) es 12 m2, por lo que una intervención de ésta envergadura se hace realmente importante para la ciudad y sus habitantes, sobre todo porque considera sólo programas de uso público, espacios para el esparcimiento y la recreación.



OBRAS RELEVANTES EN EL SECTOR

PASEO WHEELWRIGHT:

Tiene como principal función recuperar el borde costero de la ciudad para los habitantes y turistas, dicho paseo se ubica entre muelle barón y caleta portales. Tiene una longitud de 1.722, que permite el transito tanto peatonal como para bicicletas, potenciando el sector para actividades turísticas, recreativas y deportivas en la zona. Algo relevante de ésta obra es que habilita un espacio que se encontraba oculto por las líneas férreas dentro de la ciudad.

MUELLE BARÓN:

Es uno de los grandes paños libres cerca del borde costero, que puede acercar la ciudad al mar. Construido en 1920 para desembarque, la gran estructura se interna en 220 metros en el mar. Fue declarado como zona típica y se ha convertido en una zona turística cuyo paseo es administrado por la empresa portuaria de Valparaíso.

Junto con el muelle se habilitó el "puerto Deportivo de Valparaíso".

(Fuente: Plaza de Mar del Distanciamiento en Puerto Barón

Estudio y propuesta del llegar del muelle Barón a Valparaíso

Pablo Vásquez Chávez)

CAPITULO 01

BASES DEL CONCURSO

CAPITULO 01

BASES DEL CONCURSO

Contexto del proyecto

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) ha generado una propuesta para recuperar el borde costero de Valparaíso en el terreno del sector Barón, a través de un parque costero que contiene paseos, servicios para la ciudad, oficinas, comercio y actividades deportivas, con la intención de devolver el acceso al borde costero a Valparaíso, devolviendo de esta forma el mar a la ciudad.

El proyecto abarca una superficie aproximada de 15 hectáreas con un frente de mar que va desde la Avenida Argentina hasta la calle Francia.

Además de abrir el borde costero se busca facilitar un acceso masivo al sector a través de la demolición de la vía elevada en Av. Errázuriz, generando un paso a nivel resolviendo la conectividad peatonal hacia el proyecto.

Los concursantes tendrán plena libertad para proponer ideas para el diseño paisajístico del parque costero, la ubicación y forma de piscinas, canchas, juegos o senderos; además de un acuario de 6.000 mts2 y tres pisos de altura, el diseño y materialidad del paseo costero que recorre todo el proyecto, así como el cruce a nivel que reemplazará la vía elevada que será demolida como parte del proyecto.

Otro aspecto central es proponer ideas para recuperar las bodegas Simón Bolívar, y proponer ideas para mejorar el diseño urbano de la Avenida Argentina entre el borde costero y Pedro Montt, sin afectar la actual feria localizada desde Pedro Montt al acceso por Santos Ossa.

Por último hay programas que fueron seleccionados a través de una consulta ciudadana que deben incorporarse al proyecto

BASES DEL CONCURSO

Territorio donde se debe emplazar la propuesta, todo aquello fuera del polígono queda fuera de bases y por ende del concurso.

Los concursantes deberán considerar los usos de suelo priorizados en la consulta ciudadana elaborada por la municipalidad de Valparaíso, así como por la normativa vigente del plan regulador comunal de Valparaíso (PRC).

En el caso de los equipamientos, el lugar de emplazamiento deberá ser la bodega Simón Bolívar, además de edificios de menor escala que puedan localizarse en medio del parque, en ubicaciones y diseños que propongan los concursantes y que no alteren la condición de parque y paseo costero.

Sectores y componentes de la propuesta.

1. Parque costero

Los concursantes tendrán completa libertad para proponer diseños paisajísticos, definir especies arbóreas, el diseño y recorrido de senderos peatonales del parque costero, así como la ubicación y forma de al menos siete actividades que tienen como objetivo activar el uso del parque, como canchas deportivas, piscinas, juegos de agua, juegos infantiles, plazas, un gran acuario de 6.000 mts2 en tres pisos de altura y baños públicos.

Las propuestas no podrán modificar la zona destinada al parque costero y podrán sumar actividades que potencien el uso del parque costero y su vinculación con la ciudad de Valparaíso, lo que será considerado en la evaluación de las propuestas.

Zona para parque costero

2. Paseo costero

Se consolidará un paseo peatonal costero, que corre entre la proyección de la calle Freire y el Paseo Wheelwright. Frente al paseo se ubican las obras marítimas que están siendo desarrolladas por la DOP del MOP. Los concursantes podrán definir las líneas arquitectónicas y proponer ideas para el diseño del paseo. Además de la disposición de miradores, luminarias, escaños y su conexión con el resto del proyecto y el borde costero, incluyendo el parque costero y la bodega Simón Bolívar.

Zona para paseo costero

3. Demolicón de vía elevada

Para facilitar el acceso masivo de peatones y turistas al proyecto, se contempla la demolición del viaducto o “vía elevada” y el rediseño del cruce entre las avenidas Errázuriz y Argentina con una solución a nivel, que extienda las aceras hacia el interior del proyecto.

Los concursantes deberán proponer un diseño para este cruce a nivel, precisando el lugar por donde pasan los peatones y vehículos, la línea de detención de los autos y las conexiones con las estaciones del Metro Regional, cuya ubicación no podrá ser modificada en la propuesta. También deberán proponer un mejoramiento de la Avenida Argentina entre el borde costero y la avenida Pedro Montt. Ello podrá incluir nueva arborización, diseños para aceras y bandejón central, que incluyan áreas verdes, pavimentos, plazas, luminarias y mobiliarios. Además, podrán proponer otras conexiones con el tejido urbano, en la medida que no se vulneren los límites del polígono del proyecto.

Zona para propuestas de acceso y Avenida Argentina

(fuente: Bases del concurso MINVU)

4. Vía troncal

Se debe considerar una calle para acceder al proyecto, operar como vía de servicio para los usos comerciales y de servicios y movilizar cargas peligrosas del puerto cuando el parque costero esté cerrado al público.

Zona para vía troncal

5. Restauración bodega Simón Bolívar

Las actividades comerciales y de servicios del proyecto, se localizarán principalmente en la bodega Simón Bolívar, que actualmente está calificada como Inmueble de Conservación Histórica (ICH) por el plan regulador comunal de Valparaíso.

Se deberá proponer adaptaciones de la bodega para que pueda recibir estas actividades precisando el uso que podrían tener, como restoranes, tiendas, cafés u oficinas, siempre respetando los lineamientos patrimoniales propios de la normativa.

Además, deberán proponer la distribución de estas actividades al interior del edificio, resolver circulaciones internas y accesos y poner en valor el edificio histórico de la bodega.

Zona de bodega

Programas resultantes de la consulta ciudadana

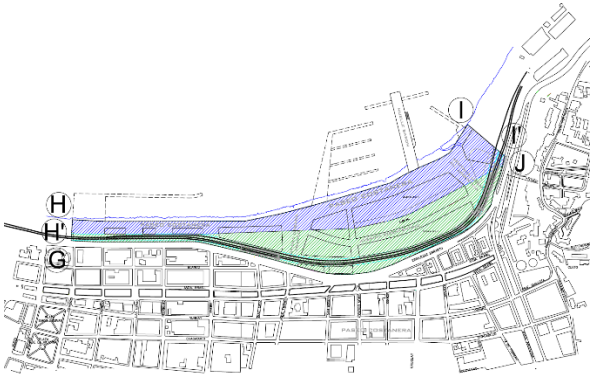
CAPITULO 02

PROCESO DE DISEÑO

CAPITULO 02

PROCESO DE DISEÑO

INFORMACIÓN DE USO DE SUELOS



Artículo 3

- **Zona A3.1:** Corresponde a equipamiento urbano costero y sus límites se definen en el plano por la franja que prolonga paralelamente el Borde Norte de Av. Errázuriz. Con ancho variable por el costado norte de la Bodega Simón Bolívar, hasta el deslinde con la actual Zona A3.

- **Zona B1.1 :** Corresponde a la zona del plan con alta intensidad de uso de suelo, y sus límites se definen como prolongación del deslinde norte de la Zona B1, hasta la Av. Argentina, en forma coincidente con el límite sur de la Zona A3.1

-

Artículo 4 - Zona A3.1

- **a.1 Usos permitidos:**
  Tipo Equipamiento: Clases, culto y cultura; científico; comercio; deporte; esparcimiento; servicios; tipo residencial: Hoteles y servicios conexos.
  Tipo Infraestructura: Transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios
  Espacios públicos y áreas verdes

- **a.2 Usos Prohibidos :**
  Todos los no especificados anteriormente y en especial,
  Tipo residencial: Vivienda
  Tipo de actividades productivas
  Tipo infraestructura: aeroportuaria; sanitaria de mayor envergadura.
  Tipo equipamiento: Clase seguridad; clase social; clase de educación y clase salud.

Artículo 5 - Zona B1.1

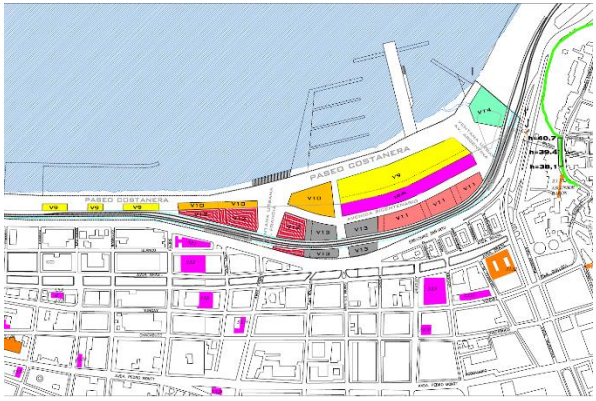
- **a.1 Usos Permitidos:**

Tipo Residencial: Hoteles, hospedaje y servicios conexos; vivienda sólo se permitirá a partir del segundo nivel
Tipo equipamiento: Educación; culto y cultura; científico; comercio; servicios profesionales; deporte; esparcimiento; social.

Infraestructura:___Portuaria, ferroviaria y estaciones, de transporte terrestre y marítimo, helipuertos; espacios públicos y áreas verdes.

- **a.2 Usos prohibidos:**

Tipo residencial: vivienda en 1er piso.
Tipo actividades productivas molestas y peligrosas
Tipo infraestructura aeroportuaria y sanitaria mayor.
Tipo Equipamiento: Clase salud, clase seguridad, clase educacional.

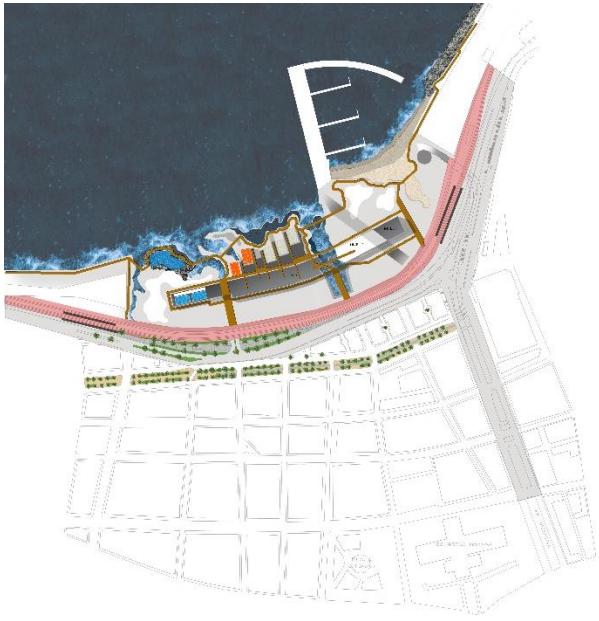


V. 9 - Paseo Costanera Bodega Simón Bolívar.
Altura máxima **9 m.**
V.10 - Protección vistas desde rampa bicentenario y ventana Francia.
Altura máxima **15 m.**
V.11 - Protección vista desde miradores oriente y sur.
Altura máxima edificación aislada **21m**
Altura máxima edificación agrupamiento en continuidad **12 m**
V.12 - Ventana Francia.
Altura máximo edificación aislada **24m**
Altura máximo edificación agrupamiento en continuidad **15 m**
V.13 - Mayor altura.
Altura máxima edificación aislada **34 m**
Altura máxima edificación agrupamiento en continuidad **24 m**
V.14 - Protección Vistas Mirador Barón.
Rasante menor a 2° desde el nivel de vereda del mirador
En caso contrario no sobrepasar los **37,5m**
Altura máxima edificación agrupamiento de continuidad **24 m**

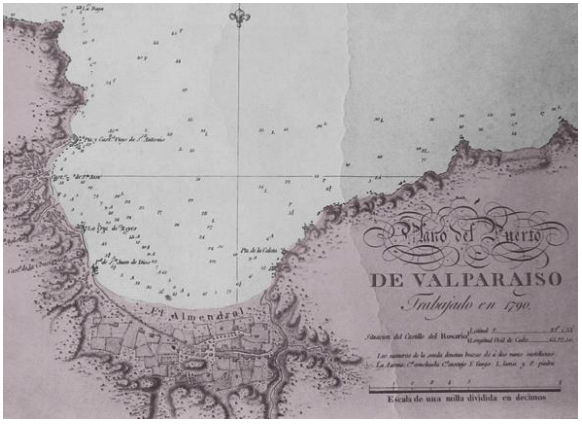
USOS ACTUALES EN SECTOR

COMERCIO
CICLOVÍA
ZONA DE INTERÉS TURÍSTICO
ARRIENDO KAYAK
ESTACIÓN METRO
PLAZA
UNIVERSIDAD
ESTACIÓN TROLEBÚS
CONGRESO
RESTAURANTES

PRIMERA PROPUESTA



La principal idea de esta propuesta es “Reinterpretar el encuentro original entre cerro y mar”, por lo que la operación principal es hacer acceder el mar a la ciudad, trayendo los orígenes de Valparaíso a la ciudad, donde el mar se acercaba al cerro.



Con ésta idea en mente lo que hicimos fue proyectar los cerros hacia barón y entender las quebradas como los lugares y la forma en que accede el mar a la ciudad. Éstos van tomando dimensión e importancia de acuerdo a lo que se busca generar tanto espacialmente como con la interacción entre programas, consideramos la bodega como el puente que conecta la vida entre cerros, por ende como el articulador entre los distintos programas.

Junto con lo mencionado anteriormente, una idea que aparece constantemente entre los proyectos pero que surge en esta primera instancia es colocar el bandejón central actual hacia uno de los lados de la calle, buscando una forma de reestructurar el tránsito vehicular y darle una oportunidad al eje de calle Brasil de encontrarse con la nueva Av. Argentina. Además de esto buscamos proyectar hacia el sector Barón el eje de avenida Argentina y que ésta entre al proyecto sumergiéndose generando acceso para el

acuario, para luego reaparecer en un mirador en el borde costero.

Otro elemento que se incorpora a la propuesta es la vía troncal que se mantiene junto a la línea perimetral, cercano a la línea del metro.

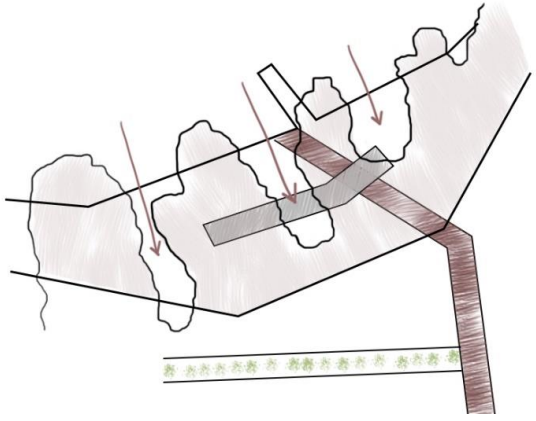
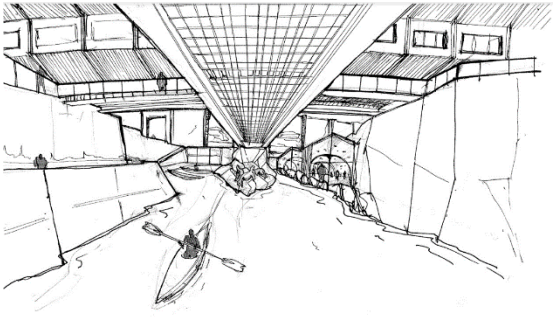
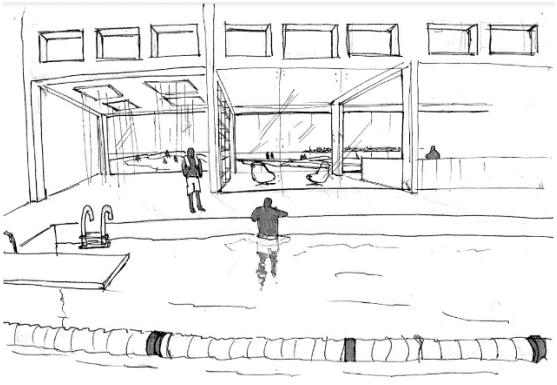


Diagrama de la idea

Reconocimos los programas actuales y buscamos incorporarlos a la bodega, entendiendo que si buscamos traer el mar a la ciudad las situaciones que allí ocurren pueden ser reflejadas de alguna forma en la bodega. Por lo que traemos los programas relacionados, como el kayak, a la bodega y proyectando la piscina hacia el mar.



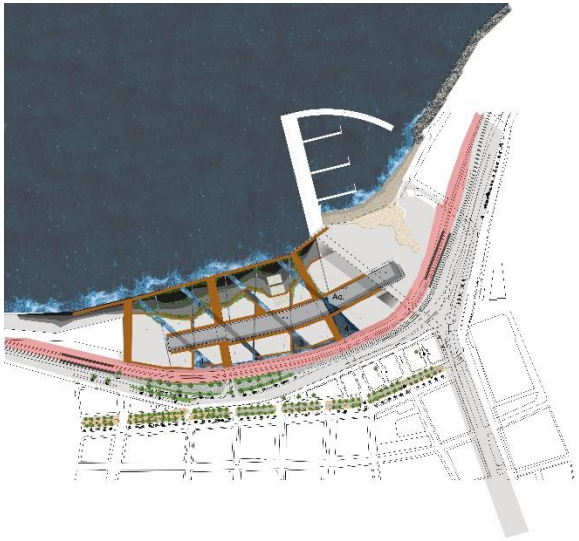
Acceso del agua a la bodega e incorporación del kayak.



Vista desde el interior de la piscina hacia el mar

Esta idea fue descartada debido a que opera de una forma fuerte sobre el borde costero, por lo que no sabíamos si es que eso se saldría de las bases del concurso.

SEGUNDA PROPUESTA



La segunda, tercera y cuarta propuesta provienen de una misma idea, posterior a una charla con un geólogo que nos explica cómo funciona la marea y de qué forma ésta se puede trabajar en el proyecto. Hablamos de las corrientes y cómo el puerto se enfrenta a ellas, cómo se arman las playas naturalmente, la refracción de las olas, disipadores de energía y la función de las barbacanas. (Apuntes en anexo 1)

Todo esto comenzó a dar nuevas ideas de diseño y sobre cómo poder trabajar el proyecto sin interferir tanto el borde costero, lo cual era algo que nos preocupaba en el proyecto anterior.

Lo que busca esta idea es generar los accesos de agua con la dirección de la corriente normal y generar pequeños puentes que permitan cruzar estas franjas de agua que ingresan hasta el final del terreno. Hay cosas que se mantienen como la vía troncal y avenida argentina.

Genera varios niveles al lado del borde costero y se ubican las canchas, estos niveles son de carácter inundable.

El borde se construye como un paseo costero que es exigido por las bases del concurso, al igual que la existencia de la playa del extremo derecho junto al muelle.

TERCERA PROPUESTA

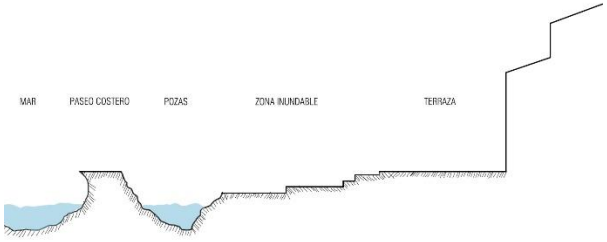
En esta propuesta se reconocen dos ejes principales que toman fuerza y atraviesan el

proyecto en dirección al borde costero, se utiliza la carta de inundación para generar distintos niveles, dos de ellos que se inundan a través de canales que toman la dirección de la corriente.

Se considera avenida argentina como un cordón verde que intersecta con calle Brasil. Y se propone un nuevo cordón que pasa junto con la vía troncal propuesta por las bases del concurso de forma que funciona como un colchón hacia el espacio público cercano a la vía troncal que cumple funciones tanto de servicio como para transporte pesado.

La bodega se mantiene como el articulador de los programas, la piscina busca relacionarse hacia el exterior.

Los programas deportivos se colocan en el extremo izquierdo y las canchas se ubican en la parte trasera de la bodega de forma que activan la zona.



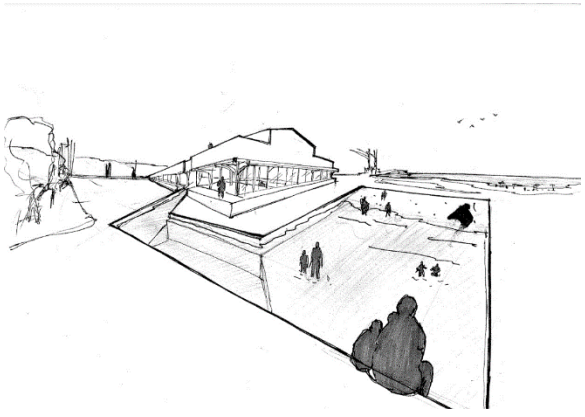
CUARTA PROPUESTA

En este proyecto se propone un acceso de agua que atraviesa la zona completa en su largo, llegando hasta la playa que se determinan en las bases, que no son parte del diseño del proyecto junto al muelle.

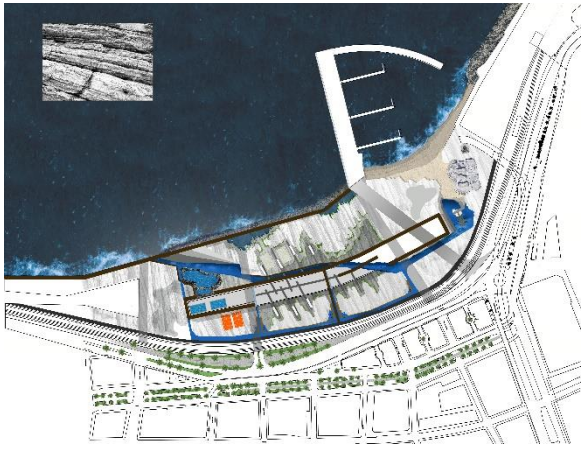
Por otra parte, en esta propuesta se rompe el borde y se generar zonas de pozas formadas por rocas, que es parte del área inundable.

Se crea un colchón verde que protege el espacio público de la vía troncal y la zona de tren.

Se proyecta el muelle barón que atraviesa por dentro de la bodega.



QUINTA PROPUESTA



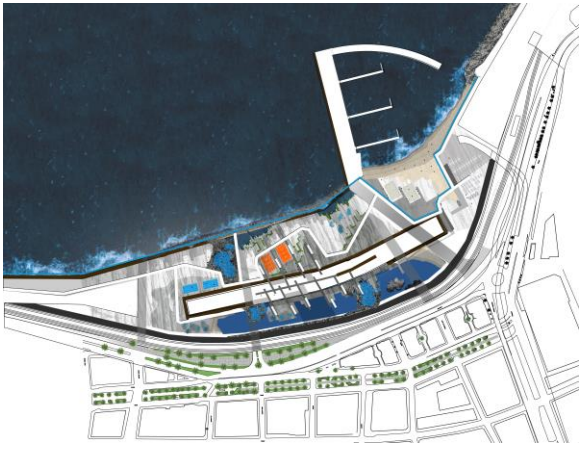
Esta propuesta recoge ideas anteriores, por lo que proyecta la franja de agua que atraviesa el proyecto, luego 3 canales que surgen desde la franja principal de agua que llegan al borde de la vía troncal, generando 3 posas en el fondo.

Además se proponen zonas inundables de menor escala para mantener el borde costero y pequeñas terrazas que salen perpendicularmente de la bodega, que apoyan la zona comercial.

En esta propuesta se concentra la zona deportiva en la parte trasera de la bodega.

El acuario en esta propuesta se ubica en la primera parte de la bodega desde avenida Argentina.

SEXTA PROPUESTA

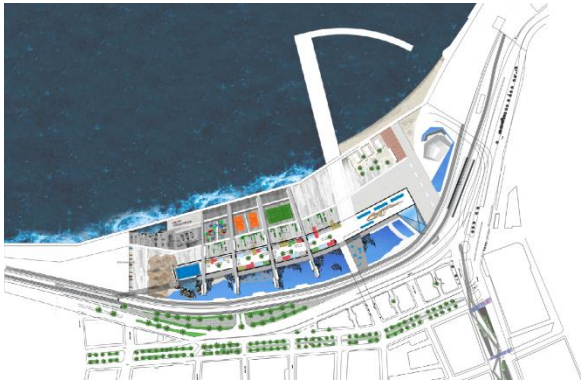


En esta propuesta comienza a aparecer otra idea fuerza, que es proponer un nuevo borde costero para la ciudad, trayendo el agua a la parte de atrás de la bodega, así ésta tiene dos frentes el borde costero original y el nuevo borde costero que se enfrenta a Errázuriz de una forma más artificial y controlada.

Comienzan a aparecer distintas formas de habitar el agua y tipologías de *piscinas* artificiales para habitar este nuevo borde. Por lo que se busca conectar los distintos programas al agua, así las pozas y su vegetación surgen como un elemento para el diseño.

Aquí mantenemos la idea de terrazas que surgen desde la zona de comercio, pero esta vez como algo que comienza a aparecer sobre el agua y que se asoma y contiene algunas canchas.

SEPTIMA PROPUESTA



Se conservan varias ideas previas, como el nuevo borde costero, lo que permite que la bodega tenga dos frentes. El borde mantiene el plomo original y se perfora para generar una lobera y la zona de descenso de kayak.

La zona comercial se ubica en el centro de la bodega, el acuario al extremo derecho y la zona de las piscinas al extremo izquierdo.

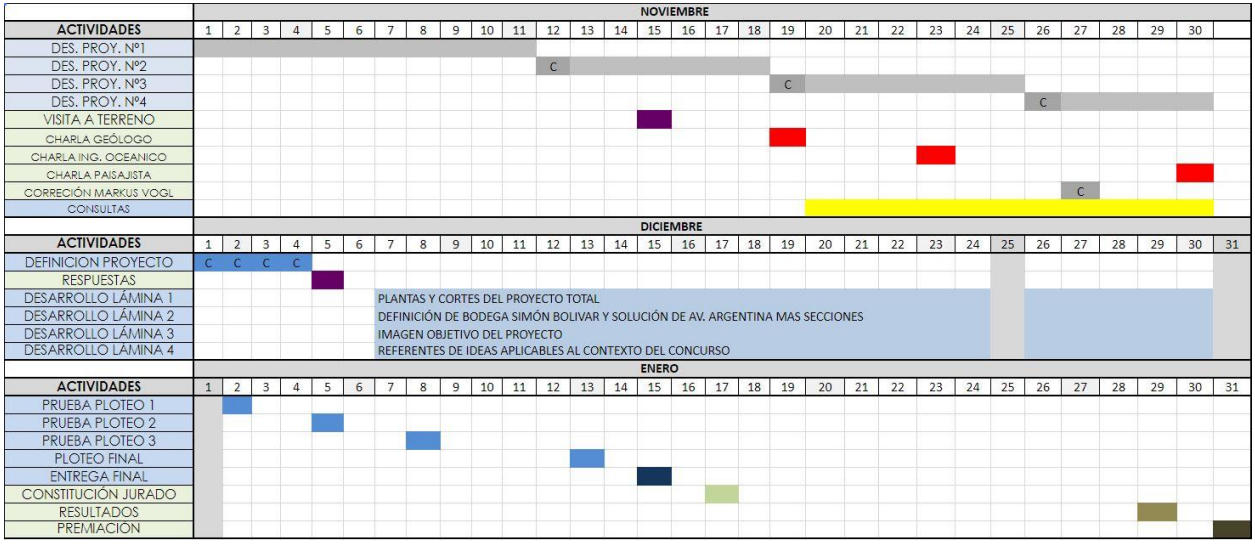
Las calles que llegan al sector de la bodega se proyectan hacia el interior del terreno como puentes que atraviesan el nuevo borde de agua, donde se ubican las terrazas y las zonas de gradas para las canchas y juegos de niños.

Se proyecta la piscina hacia las pozas exteriores, las canchas se vuelven de arena y se vinculan con la playa, el skatepark se ubica en las zonas inundables y aparece la idea de dunas dentro del proyecto.

Visualización del sector de las pozas y la piscina

IDEAS DEL PAISAJE PARA PROYECTO

CARTA GANTT DEL PROCESO DE DISEÑO



Debido a la participación en el concurso de ideas el proceso de diseño de la idea principal terminará después de la entrega de este primer avance de memoria.

CAPITULO 03

ESTUDIO DE CASOS

PARQUE DE MAR PUERTO BARÓN

El objetivo de este proyecto es generar espacio público en el borde costero, extendiendo el suelo urbano y el espacio público.

Buscan que el parque se una a avenida Brasil, el barrio Almendral y a la trama urbana de la ciudad.

Generar un mar interior de agua calma, y habilitar el mar para dar espacio a una marina publica, además de un puerto de embarcaciones menores y de turismo, espacios para deportes náuticos, una caleta y playa.

Desde el cerro Barón proponen “edificios vínculos” para conectar el cerro con la ciudad, siendo éstos de uso mixto y “flotantes” para que no alteren las rasantes visuales.

Operaciones del proyecto

Prolongan longitudinalmente las principales avenidas del barrio El Almendral mediante calzadas hasta el borde costero, atravesando la Bodega Simón Bolívar mediante pórticos. El metro y la avenida Brasil la hunden bajo tierra, junto con nuevos estacionamientos, incorporando avenida Brasil al parque.

Desde el mar diseñan entradas de agua controladas para generar lagunas, canales y playas, dando espacio a los programas contemplados. Todas estas áreas están protegidas con compuertas y rompeolas, a través de excavaciones y consolidación de los bordes.

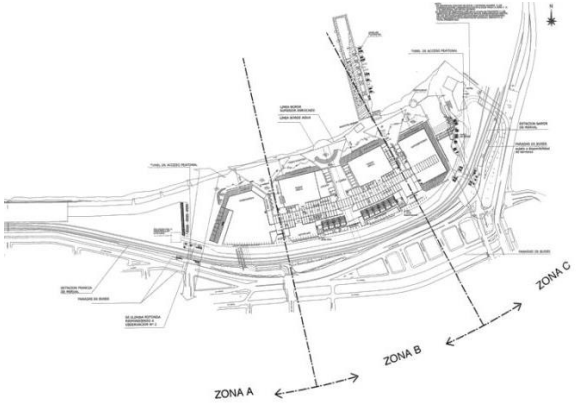
En la Bodega Simón Bolívar, que es un inmueble de conservación histórica (ICH) se conserva la estructura y a través de vidrios se vuelve translucida. Entre medio de la Bodega y la avenida Brasil se genera una playa de mil metros de extensión.

Finalmente se proponen dos tipos de edificios, uno de ellos flotantes que se ubican en el borde costero interior, cuya cota no supera la del parque y que se elevan según la marea. Por otra parte se proponen edificios escalonados en la quebrada de cerro barón que sirven para conectar el parque con el cerro y que almacenan programas de uso mixto, estos se conectan a través de escaleras, funicular y rampas.

(Fuente: Proyecto ciudad: Valparaíso)

MALL PUERTO BARÓN

2005



El proyecto considera 12 hectáreas de terreno en el sector barón, donde anteriormente se realizaban actividades portuarias, pero que luego de 2008 cuando se trasladaron al ZEAL, debido al ordenamiento urbano que estableció el principal acceso de los camiones al puerto por el camino La Pólvora.

El proyecto propone tiendas, supermercados, locales de servicios, restaurantes, museo, biblioteca, hoteles y otros locales menores, en una primera instancia. En una segunda instancia proponen centros de eventos, educacionales, de salud, además de viviendas y oficinas.

Las problemáticas de éste proyecto es que generan una transformación profunda en la bodega Simón Bolívar que es un inmueble de conservación histórica, además de la disminución de plazas ciudadanas.

Visualización de mal Barón

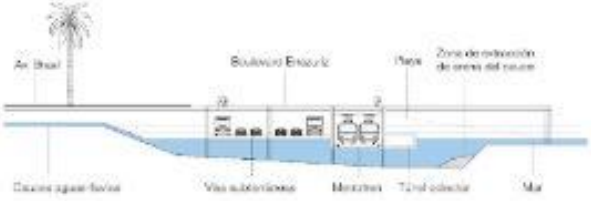
Visualización del acceso al proyecto

(Fuente: plataforma urbana)

Resolución Vial

Establece vias exclusivas para el transporte público, soterra todas las vías hacia errazuriz, incluido el metro, lo que permite la conección directa con Av. Brasil.
El cauce de Av. Argentina queda abierto y se establecen puentes de cruce como en Viña del Mar. Traslada la estación del Merval quedando cercana a la tornamesa. Utópico si se piensa en la accesibilidad vehiculos de carga hacia la Bodega Simón Bolivar.

Resolución cauce Av. Argentina



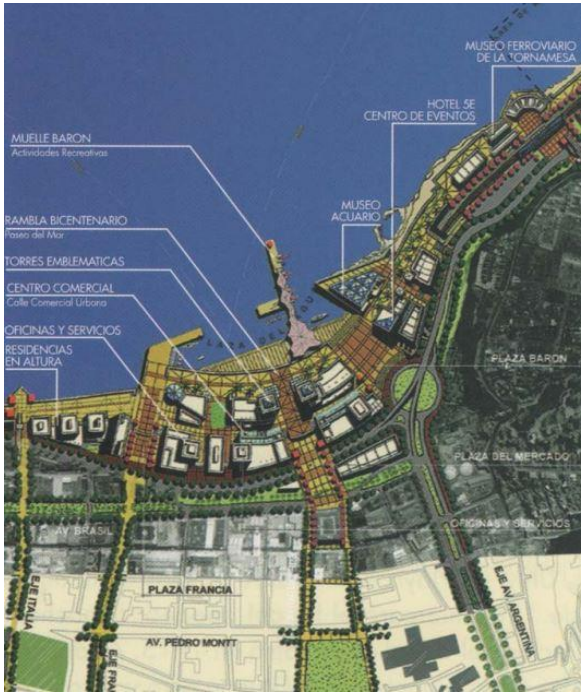
Contras

Estructuración de la bodega: Por su condición patrimonial y estructural dificilmente se podría dejar sostenida sobre apoyos puntuales.

Falta de programas asociados al paseo: El paseo de Errazuriz aparece como una gran explanada sin definición de niveles o areas verdes, pudiendo aprovechar la resolución que propone de los cauces vinculandolo con especies nativas de la zona y trabajando los bordes de sus riveras.

Según la imagen objetivo, la torre-reloj se mueve de su lugar actual, lo cual resulta totalmente ficticio. No establece ninguna conexión entre el ascensor y el proyecto, pudiendo ser un punto a potenciar.

PROPUESTA PLAN MAESTRO – URBE ARQUITECTOS, 2003

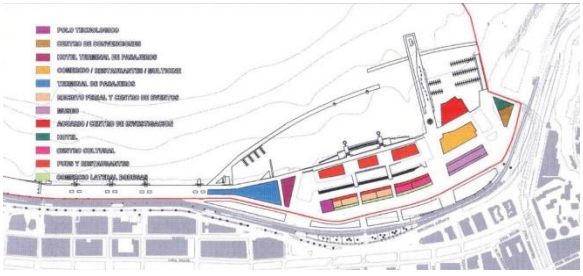


El proyecto propone dos cordones verdes principales que se proyectan al interior del sector barón, el cual se extiende desde donde se encuentra el actual terminal de pasajeros hasta rematar en un museo ferroviario donde se encuentra la tornamesa. Utiliza el muelle Barón como eje para las actividades recreativas. Y genera un lugar de abrigo para pequeñas embarcaciones y actividades marítimas.

Contempla una variedad programática como hoteles, recinto para ferias, museo, acuario, centro de investigación, centro cultural, marina escollera, plazas de agua, entre otros.

PLAN MAESTRO POR JOAN ALEMANY

2001



Este plan maestro es propuesto en 2001 por el asesor español del puerto de Barcelona.

Tiene como objetivos mejorar la relación puerto-ciudad, recuperar los espacios portuarios obsoletos, crear nuevos espacio públicos e introducir servicios y equipamientos a la ciudad.

Los programas propuestos son los siguientes:

Hotel terminal de pasajeros, comercio, restaurant, multicine, terminal de pasajeros, recinto ferial y centro de eventos, museo, acuario, centro de investigaciones, hotel, centro cultural, pubs y un polo tecnológico.

Este proyecto genera espacios de abrigo para pequeñas embarcaciones, proyecta el muelle para general un eje central dentro del proyecto, y frente a la bodega proyecta un bloque comercial cercano al borde costero.

(Fuente: Plaza de Mar del Distanciamiento en Puerto Barón)

RAMBLA LAS DELICIAS VALPARAÍSO.

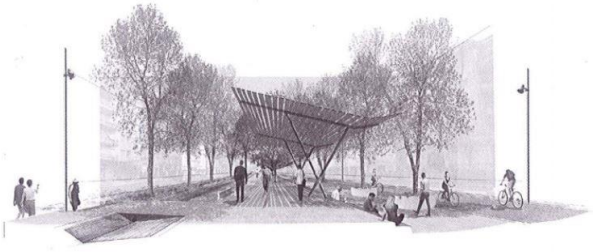
UN CORREDOR AMBIENTAL DE QUEBRADA A MAR.

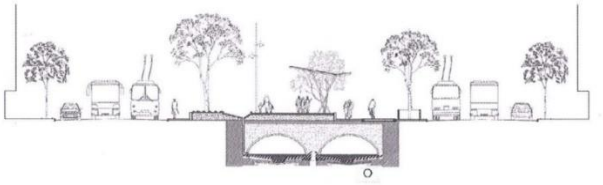
Propone la consolidación de la actual Av. Argentina como un gran eje público para la ciudad de Valparaíso, al modo de un corredor geográfico y ambiental que atraviesa el Plan de quebrada a mar, rescatando su origen ligado a las aguas. Este espacio público se postula como una rambla o extensa avenida arbolada, capaz de acoger un paseo urbano de encuentro ciudadano a lo largo de las 1,4 kilómetros que hay entre el sector Muelle Barón y la av. Santos Ossa.

Las principales estrategias de intervención:

Implementar la actual avenida como un único suelo público, con una faja central continua, coincidente con el territorio del agua canalizada, convertida en un gran paseo arbolado de 25 metros de ancho promedio, con un suelo elevado que ponga en valor la memoria del agua en convivencia con las distintas actividades y usos del lugar. Los principales componentes propuestos son su arborización, el canal de agua que acompaña al paseo como elemento fundacional, el reemplazo de la losa de hormigón por un nuevo suelo cualificado que integra la iluminación y mobiliario urbano, y una estructura de sombreadero que permita albergar la situación de feria temporal de la avenida. Este suelo público considera también integrar las pistas laterales de trolebuses como parte del patrimonio puesto en valor.

Eliminación de la vía elevada en Barón, reemplazándola por un cruce a nivel en la intersección de la actual av. Argentina con av. Errázuriz. Esta operación es fundamental para garantizar la continuidad visual y funcional de un espacio público entre cerros y mar. Junto a ello se propone en esta intersección un puente exclusivo para peatones y ciclistas que permita la continuidad de la rambla de las delicias hacia el frente marítimo a partir de paseo elevado con una situación privilegiada sobre el total de este espacio público.





Se propone por tanto consolidar una continuidad de recorridos que pongan en valor la accesibilidad a sus cuatro ascensores, Barón, Lecheros, Larraín, Polanco, caracterizándolos como polos de actividad urbana.

Estas estrategias representan un esbozo de lo que la remodelación de este importante eje urbano presenta aún como potencial pendiente en El Plan de Valparaíso, cuya transformación impactaría necesariamente en sus bordes como un agente importante de reactivación de todo el barrio El Almendral.

(Fuente: Proyecto ciudad – Valparaíso)

CAPITULO 04

REFERENTES

30

RECONSTRUCCION DEL RIO DE LA CIUDAD DE ZHANGJIAGANG

Arquitectos: Botao Landscape

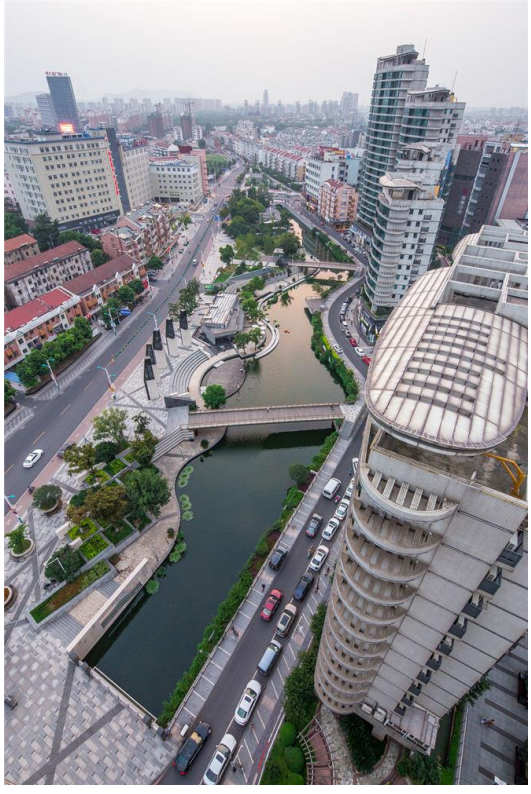
Ubicación: Zhangjiagang City Price Control Bureau, 70 Renmin Middle Road, Zhangjiagang, Suzhou, Jiangsu, China, 215600

Área: 65000.0 m2

El río de la ciudad se encuentra en el sur del núcleo urbano de la calle peatonal comercial, y se inicia desde el puerto Gudu en el este y se extiende hasta el bulevar Gangcheng en el oeste, con una longitud total de más de 2.200 metros y con un ancho medio de casi 12 metros.

Buscaban establecer un concepto de “Salón de la ciudad” como el centro de una zona comercial que también pudiera asegurar el control de contaminación y la recuperación de un ecosistema natural del río.

(Fuente: Plataforma Arquitectura)



LAS PLAZAS AL MAR

BOZA + SHIFT arquitectos: Cristián Boza Wilson, Natalia Busch, Stephan Schaale

Tamaño: 100 hectareas

Ubicación: Antofagasta

Año: 2016 / 2017

FUNDAMENTO: EL MAR COMO TERRITORIO URBANO

Como resultado del auge de la actividad minera durante las últimas dos décadas, Antofagasta se ha convertido en la cuarta ciudad más poblada y la con mayor PIB per cápita de Chile. Esta prosperidad, sin embargo, no ha sido traducida en un adecuado desarrollo urbano capaz de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En particular, la ciudad presenta un significativo déficit de espacios públicos y áreas verdes, el cual alcanza su mayor expresión en su deteriorado borde costero. Si bien algunos puntos de éste se encuentran adecuadamente activados e invitan al goce de la comunidad, la gran mayoría de su extensión presenta una condición de periferia y deterioro que desalienta profundamente la habitabilidad de las personas.

Es esta asimetría entre las riquezas materiales de Antofagasta y la falta de traducción de estas en una mejor calidad de vida para sus habitantes la que demanda una acción sistemática de transformación y mejora del borde costero de la ciudad, en particular al pensar en el desarrollo futuro de ésta. Nuestra propuesta tiene como objetivo el abordar este desafío. En ella el encuentro mar-tierra en Antofagasta no se entiende como un límite eriazo, sino que se aborda como una interfaz dinámica que cobija múltiples opciones de activación. Esta interfaz se construye a partir de una infraestructura de colonización que conecta transversalmente la ciudad existente con el territorio mar, pero que también se despliega longitudinalmente a lo largo del borde, conectando a través de él a los territorios consolidados del centro de Antofagasta con las áreas en vía de desarrollo tanto al norte como al sur de éste.

INFRAESTRUCTURA DE COLONIZACIÓN

Proponemos un nuevo sistema infraestructural a escala del habitante de Antofagasta, cuyos componentes fundamentales son:

Un sistema de corredores urbanos mar-tierra, identificado y jerarquizado a partir del análisis del tejido urbano actual de la ciudad.

Un borde mar longitudinal que integra un paseo trimodal (peatón, bicicleta, corredor), un paseo de parque y un sendero de borde rocoso.

Un conjunto de hitos urbanos localizados en las intersecciones significativas entre estos dos sistemas: plazas (como espacio público significativo), torres (elemento programático que se conforma como hito vertical y además da soporte a la evacuación) y muelles (dispositivos de interacción con el mar).

(Fuente de imágenes: Shift arquitectos)

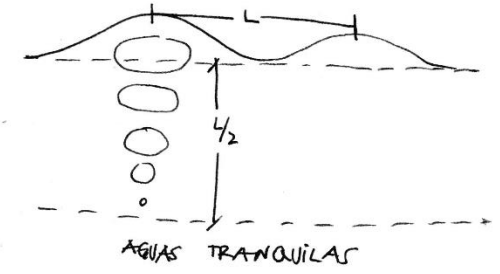
CAPITULO 05

APOYO Y COLABORADORES

CHARLA GEOLOGO

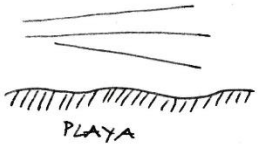
Apuntes propios.

DONDE DESEMBOCA EL RÍO O ESTERO APARECE LA PLAYA → CONDICIÓN
↳ LOS CAUSES BOTAN SEDIMENTOS QUE CONSTRUYE LAS PLAYAS, ASENTANDOSE



↳ LAS OLAS ROMPEN POR DISMINUCIÓN DEL FONDO MARINO, MÁS LA DISMINUCIÓN DE LA LONGITUD DE ONDA Y LA OLAS QUE SE EMPUJAN UNA TRÁS OTRAS

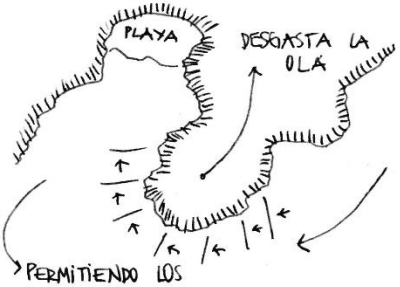
REFRACCIÓN DE OLAS



CUANDO APARECE UN OBSTÁCULO.

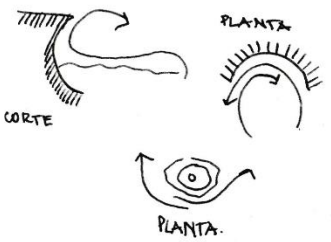
SE SEPARAN LAS OLAS PERO NO IRRUMPEN LAS OLAS.

→ DIRECCIÓN OLEAJE → SUR OESTE



PERMITIENDO LOS SEDIMENTOS QUEDEN Y COMPONGAN LA PLAYA.

DISIPADORES DE ENERGÍA



↳ UTILIZACIÓN BARBACANAS PARA ELIMINAR/DRENAR AGUA.

↳ INFLUYE PENDIENTE, TAMAÑO MATERIAL

↳ OLEAJE TEMPORAL NOROESTE.

↳ COLOCAR DEFENSA PARA LA ARENA, PORQUE DE OTRO MODO ESTA SE PUEDE MOVER HACIA PORTALES.

* ARENA PORTALES: VIENE DE LOS CAUSES DE LOS RÍOS.

CHARLA INGENIERO OCEÁNICO

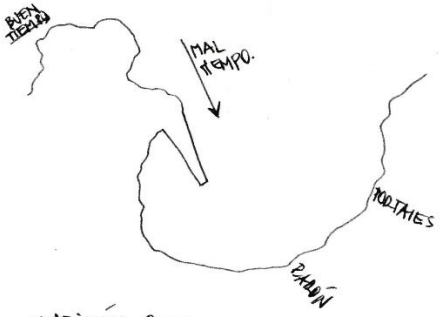
Apuntes propios.

EVOLUCIÓN CIUDADES - PUERTO

· CÓMO SE CANALIZA EL AGUA EN AV. ARGENTINA.
  ↳ COMPONENTES SANITARIAS

· ABRIGO NATURAL EN LA CIUDAD.

↳ SI SE ENCAPSULA EL MAR SIEMPRE HABRÁ PROBLEMAS SANITARIOS.



CONDICIÓN PLAYA

→ ESTABLE : MAYOR TAMAÑO ARENA Y ESTABLE ES SIN CONTENIDO ORGANICO.

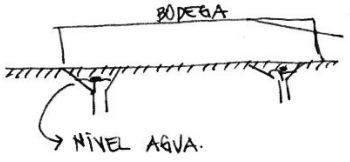
→ PLAYA CON MENOS DE 20 METROS NO ES FUNCIONAL.
  ↳ DISTANCIA MÍNIMA.

→ RECUPERAR LA IDEA DE RESGUARDO

¿CUÁL ES LA CAPACIDAD DE EMBARCARSE?

· PATIO ACOPIO Y ZONAS DE RESGUARDO.

· SISTEMAS DE MÚLTIPLES DEFENSAS
  ↳ ≠ FORMAS DE APROXIMACIÓN



↳ PARA QUE FUNCIONE RECAMBIO DE AGUA DE ESTA FORMA DEBE HABER MÁS FUERZA DE ENTRADA O SALIDA POR UNO DE LOS LADOS.

↳ ¿CÓMO FUNCIONA LA
· GESTIÓN DE LIMPIEZA PARA LAS ZONAS INUNDABLES.

CAPITULO 06

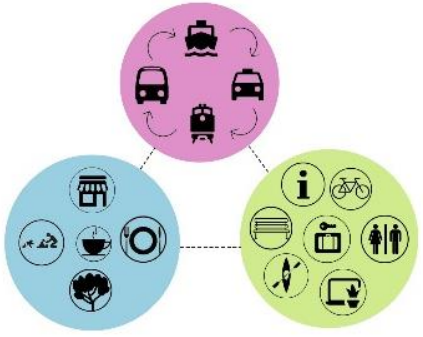
PRIMER ACERCAMIENTO A LA PROPUESTA INDIVIDUAL

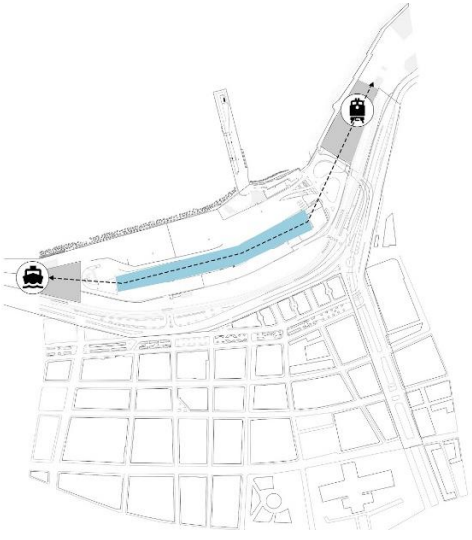
PROPUESTA

En la segunda fase del título se propone una estación intermodal que se adapta al desarrollo e idea fuerza de la primera fase, generando las modificaciones necesarias para su adecuado funcionamiento.

Por lo tanto, la estación intermodal debe reconocer el trabajo previo respecto al paseo del mar, además de los proyectos existentes (como el terminal de pasajeros) y los futuros proyectos para la zona (tren a Santiago). Además de generar una mezcla de servicios para la ciudad.

Parte de la propuesta debe reconocer los elementos ya existentes (en rosado), lo propuesto por la consulta ciudadana (celeste) y distintos programas y servicios para la ciudad (en verde).





El proyecto reconocerá los dos extremos fuertes respecto a los sistemas de transporte y planteara nuevos para complementar la forma de desplazarse, dando forma a la estación intermodal, conectando los dos bordes del Sector Barón.

REFERENTES

PROYECTO ENLACE, PROCESO URBANO DE IMPACTO

INTEGRACION Y DESARROLLO HACIA UNA NUEVA CIUDAD REFUNDADA DESDE EL CENTRO

(Cesar Vicencio 2003)

El proyecto plantea una intervención dentro de un eje en la ciudad de Antofagasta, identificando tres elementos importantes. En cada uno de ellos se propone una explanada, en las cuales se asocian programas concretos: transferencia (centro intermodal y servicios), intercambio (centro de negocios, mercado y auditorio) y de exposición (centro cívico y gubernamental).

El proyecto propone tres explanadas de vinculación, que operan en el eje de calle Antofagasta. Estas explanadas se conectan entre sí por un eje que cruza distintos contextos urbanos.

La ubicación de estos tres lugares se basa en diferentes capas de información como: conectividad a trazas estructurantes o a sectores urbanos emergentes, disponibilidad amplia de superficies de suelo; presencia de una mixtura de funciones urbanas (equipamientos, viviendas, comercio, servicios, etc).

Explanada de transferencia

Acoge el movimiento vehicular, de personas y carga.

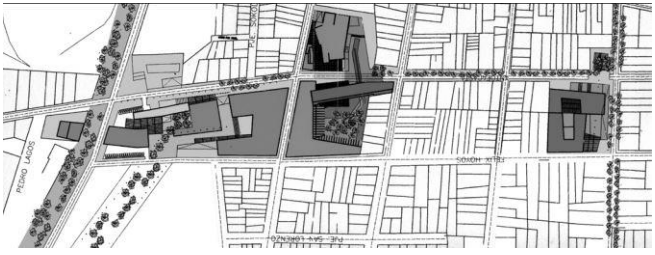
Genera un soporte para las actividades de llegada a la ciudad por su ubicación en la traza de acceso. A través de programas vinculados al turismo, genera una conexión de la ciudad con pueblos del interior, los que son imanes de turismo a gran escala. La explanada propone ser el soporte de abastecimiento del tránsito turístico a la zona altiplánica, siendo una puerta de acceso a la ciudad.

Programas:

Terminal rodoviario intermodal, conexión de buses, tren, auto, taxis urbanos e interurbanos, servicios de turismo y transfer.

Hotel y hostal (enfocado para turismo de paso)

Oficina provincial de turismo y cultura (centro de información y reunión).



(Fuente: Infra paisajes)

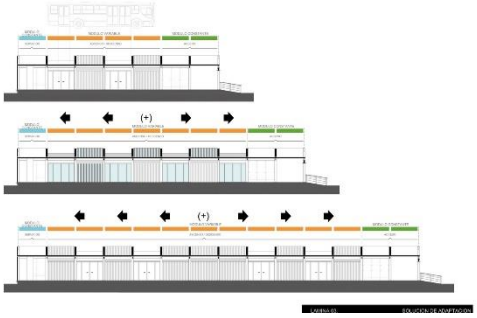
TUZOBUS

(Aarón Carrillo Díaz 2017)

El Sistema Integrado de Transporte Masivo mejor conocido como Tuzobus, es una ruta de comunicación que atraviesa la ciudad de Pachuca mediante autobuses de transito rápido y que consta de una seria de estaciones distribuidas a través de la ruta.

Estas estaciones debían adaptarse a las características del espacio designado en el que se encontrarían y a la cantidad de personas que concurrieran cada estación, pues en algunos lugares el área asignada era muy reducida comparada al de los asignados en avenidas que cuentan con camellones amplios.

El planteamiento arquitectónico se centró en crear un módulo de estación como partida, la cual pudiese ser modificada según las necesidades del lugar donde se encontrase pero, sin perder la esencia en imagen y en las necesidades básicas operativas de cada una. Para ello el modulo base se dividió en tres secciones según su uso. La primera es el Área de Acceso, por el cual el usuario tendría la entrada a la estación y se encontraría el sistema de control de acceso y salida al igual que el área de cobro; esta sección sería un módulo constante en cada estación. La segunda es la de ascenso y descenso hacia el tuzobus, esta se puede ir creciendo dependiendo del número de autobuses que se necesiten y la demanda de usuarios, lo cual permitiría hacer más fluido el servicio, convirtiéndola en la sección variable del módulo, y como tercera sección se tiene el área de servicios que alberga el site y sanitarios para el personal de vigilancia.



(Fuente: Plataforma arquitectura)

Se toma en valor esta propuesta por su carácter flexible ante la disponibilidad de espacio.

***Aún en búsqueda de nuevos referentes para el proyecto**

CAPITULO 07

PROPUESTA FINAL PARA CONCURSO

ECOSISTEMAS PÚBLICOS

“La propuesta tiene como objetivo la revalorización público-ecológica de un territorio costero de ubicación estratégica pero históricamente desvinculado de la ciudad, junto con un edificio de carácter urbano que se construye desde y con el paisaje. Contrarrestando el origen artificial de este suelo como relleno ganado al mar.

Se propone un parque que incluye un conjunto de ecosistemas representativos de la diversidad natural de la costa central de Chile: (1) roquerío en primera línea de costa, (2) ecosistema dunar de deportes, (3) ecosistemas vegetales (urbanos públicos) que son humedal, matorral y bosque esclerófilo, en todos ellos contienen especies de flora nativa existente en el mercado más algunas especies introducidas para áreas de mayor accesibilidad, y (4) ojo de mar entre lo urbano y el parque, el cual acerca el agua a la ciudad. Cada uno de estos ecosistemas está diseñado para maximizar la actividad pública y la convivencia ciudadana; en conjunto, se organizan espacialmente en una serie sucesiva graduando la relación entre el mar y la ciudad y a la vez poniendo en realce el perímetro de la bodega.

Esta relación se recoge además con la propuesta de cuatro accesos peatonales, los dos principales como remate del parque entre cauces (Av. Argentina y Av. Francia) y dos peatonales secundarios, manteniendo el actual acceso vehicular al sector. Para la principal entrada peatonal de la Avenida Argentina, se proyecta una remodelación completa del tramo Pedro Montt-Errázuriz, la cual contempla la transformación del espacio público del bandejón central y la inserción de una estación intermodal en el remate con Avenida Errázuriz, como nuevo nodo de transporte público para acceder a la ciudad.”

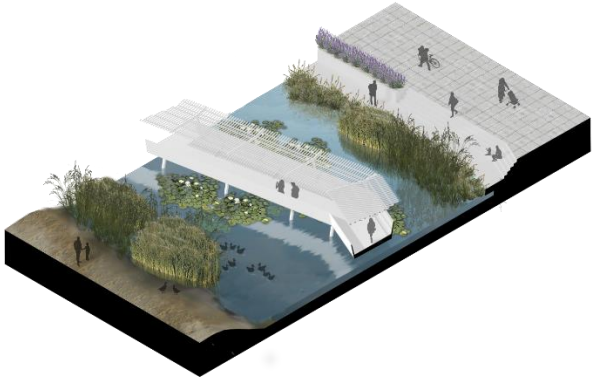
ECOSISTEMAS:

ECOSISTEMA BOSQUE ESCLERÓFILO

Propone un ecosistema esclerófilo en mayor densidad y altura, capaz de acoger espacios de estar protegidos de la luz solar directa y el viento. Se contempla incluir especies como Quebracho (Senna candolleana), Molle (Schinus latifolius), Belloto (Beilshmedia miersii), Maiten (Maitenus boaria), Boldo (Peumos boldus), Peumo (Cryptocarya alba)

ECOSISTEMA DUNAR

Se conforma por un frente rocoso y de hormigón en la primera línea de costa, complementado por un parque dunar (como continuación de la playa). Trabajando en conjunto, ambos elementos contribuyen a mitigar el impacto del oleaje extremo, mediante la disipación de la energía (roca) y la absorción del agua del sobrepaso (arena). El frente sólido conforma un paseo de borde costero, mientras que el parque dunar acoge actividades deportivas y recreativas. La arena es contenida por especies como el Vautro (Baccharis concava), capaces de resistir los vientos y salinidad del primer frente costero.



ECOSISTEMA HUMEDAL

Propone un espacio público de mayor contemplación y circulación pausada sobre el agua, cuya naturaleza es capaz de atraer la fauna local, fomentando la permanencia de las personas en un ambiente más fresco como contrapunto a los suelos duros del proyecto. Se incorporan especies vegetales como Polito Negro (Adiantum chilense), Cola de zorro (Cortaderia araucana), Alstroemeria de los molles (Alstroemeria pelegrina) y Junco (Juncus acutus).

ECOSISTEMA MATORRAL

Es un espacio intermedio que fomenta la permanencia, cuida el juego de los niños y contiene el desplazamiento de la arena, protegiendo la bodega Simón Bolívar. Se contempla incorporar especies de baja altura y resistentes a la salinidad y el viento, tales como Alstroemeria de los molles (Alstroemeria pelegrina), Vautro (Baccharis concava) y Chamiza (Bahía ambrosioides), del matorral costero.

ESPEJO DE MAR

ECOSISTEMA HUMEDAL

VISTA A ESPACIO INTERMODAL

VISTA ENTRE ECOSISTEMAS

Movilidad sostenible para el Parque de Ecosistemas Públicos

“El proyecto apuesta a una movilidad sostenible donde la población mayoritariamente apostará por la multimodalidad para acceder a áreas centrales de ciudad. Para ello se refuerza la integración peatonal de la ciudad con el proyecto, desde la Avenida Argentina y desde el barrio Almendral, valorizando todos los transportes públicos a nivel de suelo; metro, trolleys, buses interurbanos, taxis colectivos y bicicletas. Con este objetivo se contempla además la eliminación de la vía elevada en el nudo Barón; para evitar el enfrentamiento de flujos vehiculares, para ello se propone hundir el transporte privado bajo este sector, en dos vías en el sentido unidireccional, Avenida España – Avenida Argentina, hasta calle Yungay. Complementariamente, se deja Avenida Errázuriz con un sólo sentido de tránsito unidireccional oriente poniente desde Av. España hasta Brasil, concentrando los flujos hacia Viña del Mar en esta última avenida.

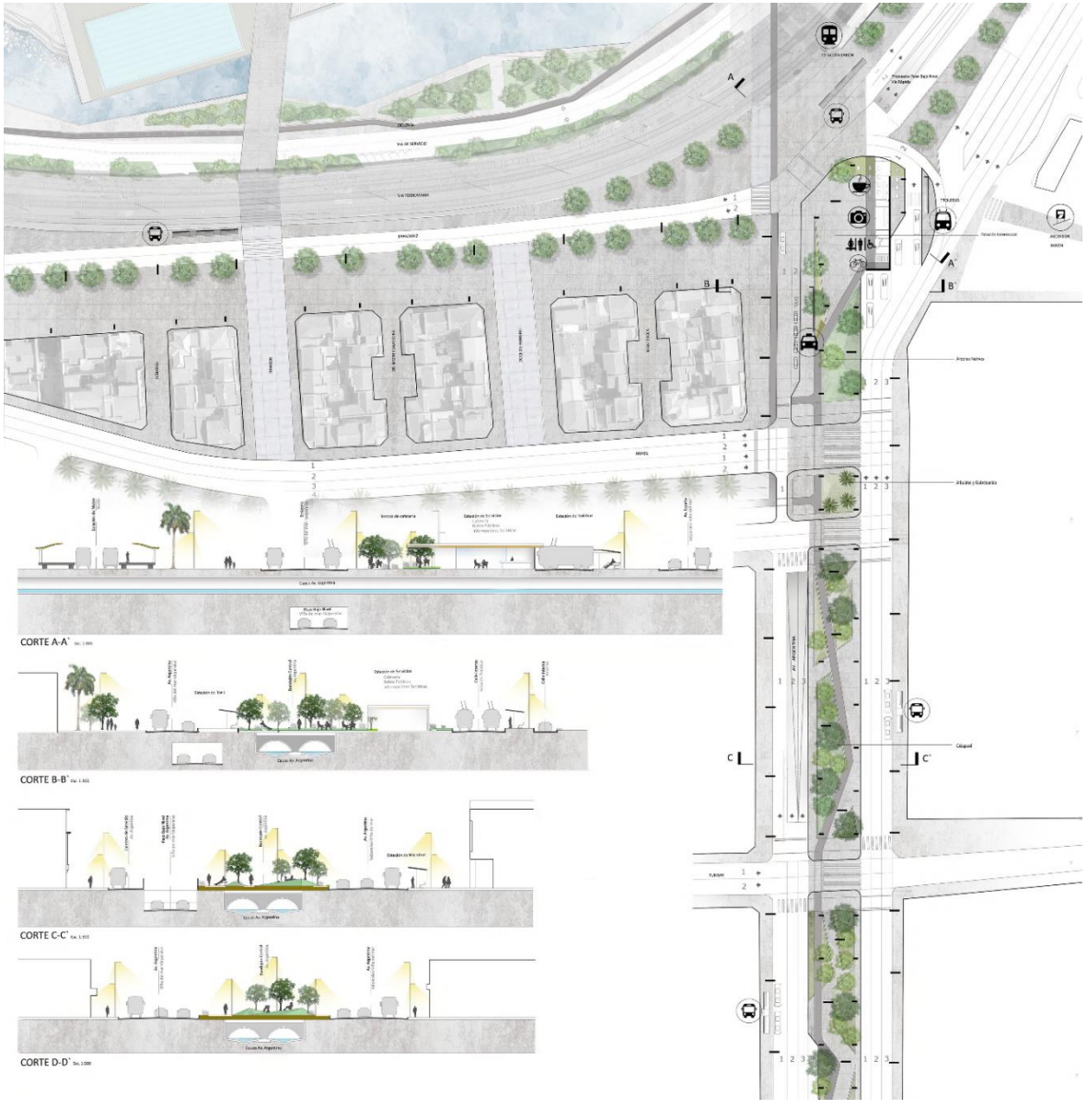
La solución se considera como imprescindible para fomentar una mejor convivencia y seguridad vial en los cruces, permitiendo favorecer la demanda peatonal de acceso al borde. Esto, en virtud de los cortos tiempos de atravieso peatonal de otra manera tendría la elevada demanda actual y futura del lugar (establecimientos comerciales, borde costero, Merval, universidades, colegios, turistas, etc.), reforzada por la propuesta del bandejón de la Avenida Argentina como paseo peatonal y circulación de bicicletas.”

RESPECTO A LA RECUPERACIÓN DE LAS FACHADAS DE AV. ARGENTINA:

Av. Argentina Eje Cívico de la Ciudad de Valparaíso

“El proyecto quiere revalorizar el acceso a Valparaíso como eje cívico de acceso a la ciudad. Para ello propone mínimas intervenciones que realcen y unifiquen las cualidades espaciales de la calle:

(a) limpieza de fachadas rescatando la imagen prístina de los edificios y descontaminando la sobresaturación de publicidad, (b) normar el espacio publicitario, reduciéndolo a las dimensiones sobre cada escaparate del local comercial y que este no sobrepase la fachada, para no dañar la imagen visual de los edificios, (c) arborización de la vía nororiente que atenúe la exposición solar, (d) reemplazo de los suelos unificando colores y realzando la horizontalidad del espacio público, (e) luminaria pública de doble brazo, hacia calle y vereda con cableado subterráneo e (f) iluminación de edificios emblemáticos de inicio del siglo XX de volumetría monumental como el ‘Edificio Avenida Argentina n° 311- 39’ y el edificio de la casa central de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.”



SOLUCIÓN VÍAL Y AV. ARGENTINA

CAPITULO 08

T.O.D

Luego de terminada la propuesta para el concurso, se dio por finalizado el trabajo grupal, lo que continuó con una búsqueda sobre el proyecto individual relacionado tanto a la primera fase (correspondiente al parque “Ecosistemas públicos”.), como el tema de la intermodalidad que fue reconocido en los primeros pasos del proceso.

Para comenzar, la primera fase de título como ya se ha mencionado anteriormente, fue la propuesta de un parque para la ciudad de Valparaíso, un espacio público de gran envergadura y junto con esto una transformación en el nudo vial de Barón y una completa transformación del bandejón central de Av. Argentina (entre Av. Pedro Montt y Errázuriz).

Como parte de la propuesta entregada al concurso se apostó por una movilidad sostenible que incentivara el uso de medios de transporte públicos, y de transporte no motorizado, además de la integración del peatón a la ciudad. Esto a través de una valorización de los sistemas de transporte reconocidos anteriormente (vistos en el primer acercamiento a una propuesta individual, que trata sobre la intermodalidad), como al proponer espacios para el uso de ciclos o modos de transporte no motorizados.

Por lo tanto, al pensar sobre una movilidad sostenible, que se asocia a un espacio público de gran envergadura que no sólo sirve para la ciudad de Valparaíso, sino que para la región, es importante pensar en qué clase de equipamiento público es necesario, y en que éste se encuentra asociado a los distintos tipos de medios de transporte que van desde la pequeña escala, como taxis, colectivos, micros que se mueven dentro de la ciudad, como aquellos de mediana escala, tal como micros que se mueven entre Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, entre otros, o el metro, que llega a otras localidades. Además de pensar que quizás en un futuro, exista un tren que conecte Valparaíso con Santiago, justo al lado de este gran espacio público.

Con todo esto en cuenta, la propuesta va más allá de una estación intermodal (que se ve resuelta junto a la solución vial de la propuesta al concurso),se transforma en un equipamiento público de gran envergadura, que construye un nuevo borde urbano entre la ciudad actual y el parque “Ecosistemas públicos”, que trae consigo todo un modelo de desarrollo urbano, que toma como eje la movilidad sustentable y que debido a esto es de vital importancia la estación intermodal, junto con otros elementos que serán mencionados posteriormente.

Se utilizó como herramienta el estándar T.O.D (Transit Oriented Development) o Desarrollo orientado al tránsito, que buscará generar una zona de equipamiento público de gran envergadura, asociada a una nueva densidad urbana, ubicada cercana a una zona de intermodalidad.

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

A continuación pasaremos a definir el estándar T.O.D, sus beneficios y cuáles son sus principios básicos, para ver cómo y cuántos de ellos se insertan en el proyecto.

“TOD, o desarrollo orientado al tránsito, significa lugares urbanos integrados diseñados para unir a las personas, las actividades, los edificios y el espacio público, con fácil acceso a pie y en bicicleta entre ellos y un servicio de tránsito”. (Fuente: instituto de transporte y desarrollo de políticas)

“El desarrollo orientado al tránsito es la planificación regional, la revitalización de la ciudad, la renovación suburbana y los vecindarios transitables combinados. Es una solución importante para los problemas graves y crecientes del cambio climático y la seguridad energética global al crear comunidades densas y transitables que reducen en gran medida la necesidad de conducir y el consumo de energía. Este tipo de arreglo de vivienda puede reducir la conducción hasta en un 85%”.

(Fuente: http://www.tod.org)

Por lo tanto, T.O.D es un modelo de desarrollo sostenible que busca maximizar la cantidad de espacio residencial, negocio y ocio a poca distancia del espacio público, aumentando el uso de transporte público, promoviendo un desarrollo urbano sostenible. Para esto es necesario una estación central/ intermodal rodeada de área mixta de alta densidad, resolviendo el problema de la última milla aproximadamente 500 metros de radio, o 10 minutos caminando, buscando generar vecindarios densos, compactos y mixtos.

Los principales objetivos del T.O.D se pueden recordar como las 3C : COMPACTA, CONECTA, COORDINA.

El Desarrollo Orientado al Transito, significa contar con lugares urbanos integrados diseñados para conectar a las personas, actividades, edificios y espacios públicos con vías peatonales y ciclistas y un excelente servicio de transporte que comunique con el resto de la ciudad. Significa que todos tengan acceso a las oportunidades y recursos que ofrece la ciudad a través de una combinación eficiente y saludable de modalidades de transporte a un costo financiero y ambiental bajo, con una alta resistencia a los eventos disruptivos.

El objetivo de este Estándar DOT es facilitar y agilizar estos procesos. Para ello, el estándar ofrece una referencia accesible con definiciones claras, normas simples y una herramienta de evaluación sencilla que todos los interesados pueden compartir como base para la implementación de un DOT inclusivo.

Es importante señalar que el estandar no busca “normar” el desarrollo urbano, si no que incentivar a través de 8 principio el desarrollo urbano sustentable.

BENEFICIOS

Mejora en la calidad de vida, con mejores lugares para vivir, trabajar y jugar.

- Mayor facilidad para moverse.
- Reducción en congestión del tráfico, accidentes y lesiones
- Estilo de vida más saludable, vinculado a la caminata

8 PRINCIPIOS BÁSICOS

El Estándar describe ocho principios básicos de diseño urbano y uso del suelo, cada uno respaldado por objetivos de desempeño específicos e indicadores o métricas fácilmente medibles. Juntos, promueven vecindarios seguros, equilibrados y vibrantes alrededor de las estaciones; Redes peatonales y ciclistas cortas y bien conectadas. Densidades que aseguran fuertes bases de clientes para servicios locales y transporte público; y mínimo tráfico de vehículos e interferencia de estacionamiento. (www.itdp.org/2017/06/23/tod-standard)

1.CAMINAR

CAMINAR ES LA FORMA MÁS NATURAL, SANA, LIMPIA, EFICIENTE, ECONÓMICA E INCLUSIVA DE TRASLADARSE A DESTINOS CERCANOS; ES UN COMPONENTE NECESARIO EN LA GRAN MAYORÍA DE LOS VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO.

Como tal, la caminata es la base del acceso y la movilidad sostenible y equitativa en una ciudad. Restablecer o mantener la caminata como el método primario de transporte es fundamental para el éxito de un DOT inclusivo.

En el Estándar DOT, los términos “caminata” y “transitabilidad peatonal” siempre deben ser entendidos como inclusivos de usuarios que utilizan algún apoyo de movilidad, como sillas de ruedas, bastón, carriolas y carritos de compras. Las vías peatonales e intersecciones completas son aptas para todos los usuarios en cumplimiento con las normas locales o internacionales aplicables.

OBJETIVO A. La red peatonal es segura, completa y accesible para todos.

La característica elemental de la transitabilidad urbana y la inclusividad es la existencia de una red de vías peatonales completa, continua y segura, incluyendo cruces seguros en ubicaciones clave que unan los puntos de origen y de destino entre ellos y con la estación de transporte público local. La red debe ser accesible para todas las personas, incluyendo personas mayores y personas con discapacidad y debe estar protegida de los vehículos motorizados. Existen distintas configuraciones y diseños de vialidades y calles que son apropiados para el objetivo de integralidad. Las vías peatonales protegidas y separadas de las avenidas vehiculares son necesarias cuando el límite de velocidad es mayor a 15Km/h (o 10mph).

OBJETIVO B. El entorno peatonal es activo y vibrante

Las interacciones visuales interiores-exteriores fomentan la seguridad en el entorno peatonal pues existe una observación y vigilancia pasiva e informal. Todos los tipos de locales son relevantes para la activación de las calles y la observación informal, no solamente las tiendas y restaurantes, sino también los comercios informales, lugares de trabajo y residencias. Dotar los espacios de una conexión inalámbrica es cada vez más importante para la activación del espacio público y la seguridad. El Indicador 1.B.1 (Fachada visualmente atractiva) mide la conexión visual entre las vías peatonales y el interior de los edificios adyacentes. El Indicador 1.B.2 (Fachada físicamente permeable) mide las conexiones físicas activas a través de la fachada de las distintas vías de entrada y salida de las tiendas, vestíbulos de edificios, patios y pasillos.

OBJETIVO C. El entorno peatonal es templado y cómodo

La disposición a caminar y la inclusión de personas con todo tipo de capacidades físicas puede mejorarse significativamente con la provisión de sombras y otras fuentes de cobijo en caso de condiciones climáticas adversas. Esta sombra puede proporcionarse con elementos sencillos como árboles, galerías o toldos; incluso, la orientación de la calle puede mitigar la exposición al sol, viento, polvo, lluvia o nieve. Los árboles son la manera más simple, eficaz y durable de proporcionar sombra en todo tipo de climas, además de que traen consigo beneficios ambientales y psicológicos comprobables.

2. PEDALEAR

DESPLAZARSE EN BICICLETA ES LA SEGUNDA OPCIÓN MÁS SALUDABLE, ECONÓMICA E INCLUSIVA DE LA MOVILIDAD URBANA. Las bicicletas y otros modos de transporte impulsados por personas, como la bici taxis, también activan las ciudades y aumentan enormemente el tránsito de pasajeros en las zonas aledañas a las estaciones de transporte. Por ende, un entorno amigable con el ciclismo es un principio fundamental del DOT. Los factores clave para promover el ciclismo son, entonces, la provisión de calles seguras para ciclistas y la

disponibilidad de estacionamientos y áreas de almacenamiento seguras en todos los puntos de origen y destino y en las estaciones de transporte. Las bicicletas eléctricas también se contemplan en el estándar, puesto que su velocidad máxima es similar a la de las bicicletas de pedales.

OBJETIVO A. La red ciclista es segura y completa.

Una red ciclista segura que conecte los distintos edificios y destinos con rutas cortas que atraviesen los desarrollos y las zonas aledañas a las estaciones es un requisito básico del DOT.

OBJETIVO B. El espacio para estacionar y almacenar bicicletas es amplio y seguro.

Andar en bicicleta puede ser una opción de transporte atractiva pero sólo en la medida en que se puedan estacionar en un lugar seguro en todos los destinos y conservarse en instalaciones privadas durante la noche o por periodos más largos. Estos factores pueden ser atendidos con estacionamientos para bicicletas que cuenten con racks fijos y seguros.

3. CONECTAR

PARA PODER ANDAR A PIE Y EN BICICLETA EN TRAYECTOS CORTOS Y DIRECTOS, SE NECESITA UNA RED DE CAMINOS Y CALLES BIEN CONECTADAS A LO LARGO DE CUADRAS PEQUEÑAS. Las personas pueden sentirse desalentadas a caminar si hay demasiadas vueltas y la densidad de la red no es adecuada. Una red estrecha de caminos y calles que ofrece múltiples rutas a destinos distintos, esquinas frecuentes, derechos de vía reducidos y velocidades vehiculares bajas hacen que los viajes a pie y en bicicleta sean más seguros, variados y disfrutables; además, fomentan las actividades callejera y el comercio. Un tejido urbano que es más permeable para peatones y ciclistas que para automóviles incentiva el uso de modos de transporte no motorizados, con todos los beneficios que esto conlleva. Si consideramos únicamente la transitabilidad, es mejor que las cuadras sean lo más cortas posible. Sin embargo, debe existir un equilibrio entre la eficiencia del derecho de vía (una red más densa destina más espacio a los derechos de vía) y la capacidad de albergar desarrollos más grandes que también requieren espacio. Los estudios muestran que una configuración con cuadras de aproximadamente una hectárea y frentes de cuadra de 100 metros en promedio constituyen la mejor solución intermedia. Estas cuadras son sumamente caminables, potencialmente eficientes en el uso de suelo (dependiendo del ancho promedio de la calle) y ofrecen opciones de terrenos de tamaño adecuado para casi todos los usos.

OBJETIVO A. Las rutas peatonales y ciclistas son cortas, directas y variadas.

El proxy más sencillo para la conectividad de las vías peatonales es el tamaño de las cuadras citadinas, definidas como conjuntos de propiedades contiguas que impiden el paso de los peatones. Esta definición de cuadra puede ser distinta a las cuadras definidas por las

ciudades mapeadas, puesto que pueden existir caminos peatonales abiertos que crucen súper cuadras y edificios, independientemente de si las propiedades son públicas o privadas. El Indicador 3.A.1 (Cuadras pequeñas) reconoce a los proyectos de desarrollo en los que los frentes de cuadra más largos son entre 110 y 150 m, teniendo en cuenta que la mayoría de las cuadras no tienen dimensiones regulares.

OBJETIVO B. Las rutas peatonales y ciclistas son más cortas que las rutas para automóviles.

Contar con una alta conectividad para peatones y ciclistas es una característica importante del DOT. Contar con una conectividad de vialidades que fomenten el uso de vehículos motorizados no lo es. El Indicador 3.B.1 (Conectividad priorizada) compara las dos categorías y premia una mayor proporción de caminos y conectividad para medios de transporte no motorizados que para automóviles.

4. TRANSPORTAR

EL ACCESO A PIE A MODOS DE TRANSPORTE RÁPIDOS Y FRECUENTES , DEFINIDOS COMO AUTOBUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) O METROBUSES, ES FUNDAMENTAL PARA EL CONCEPTO DE DOT Y UN PRERREQUISITO PARA EL RECONOCIMIENTO DEL ESTÁNDAR DOT . Este servicio de transporte público conecta e integra a los peatones con los puntos de la ciudad que se encuentran fuera del rango para ir a pie o en bicicleta, por lo que es de vital importancia para que las personas tengan acceso a una mayor variedad de oportunidades y recursos. La movilidad urbana eficiente y equitativa y los patrones de desarrollos densos y compactos se respaldan y refuerzan entre sí.

Existen distintos modos de transporte público, que van desde vehículos de baja y alta capacidad, como bici taxis, hasta autobuses biarticulados y trenes. El transporte público masivo desempeña un papel muy importante no solamente al ofrecer viajes rápidos y eficientes a lo largo de sus líneas, sino también como arteria para otras opciones de transporte que cubren el espectro completo de las necesidades de transporte urbano.

OBJETIVO A. El transporte público de alta calidad es accesible a pie.

De acuerdo con el Estándar DOT, la distancia máxima aceptable a pie a la estación de transporte masivo más cercana es de 1,000 metros y 500 metros a una estación de microbús local que conecte con una red de transporte masivo a menos de 5 kilómetros. La estación de transferencia debe estar diseñada de tal manera que permita conexiones cortas, convenientes y accesibles para todos con el servicio de transporte público de transporte masivo.

5. MEZCLAR

CUANDO EXISTE UNA MEZCLA EQUILIBRADA DE USOS COMPLEMENTARIOS Y ACTIVIDADES DENTRO DE UN ÁREA LOCAL (ES DECIR, UNA COMBINACIÓN DE RESIDENCIAS, LUGARES DE TRABAJO Y LOCALES COMERCIALES), VARIOS DE LOS TRAYECTOS DIARIOS PUEDEN SER CORTOS Y RECORRERSE A PIE. Tener usos diversos en diferentes horarios ayuda a mantener las calles locales animadas y seguras, además de que incentiva actividades como caminar y andar en bicicleta. De igual manera, fomenta que se brinde servicio de transporte público en horarios extendidos y alimenta un entorno vibrante y completo en el que la gente realmente disfruta vivir. La gente de todas las edades, género, niveles socioeconómicos y características demográficas pueden interactuar de forma segura en los espacios públicos. Una mezcla de opciones de vivienda hace más viable que la gente trabajadora de todos los niveles pueda vivir cerca de su empleo y ayuda a evitar que los habitantes de bajos ingresos sean sistemáticamente desplazados hacia las periferias. Por ende, los dos objetivos de desempeño para el Principio MEZCLAR, se concentran en el equilibro entre las actividades complementarios y usos de suelo y en una mezcla diversa de niveles de ingresos y características demográficas.

OBJETIVO A. Existen oportunidades y servicios a una distancia corta a pie de donde vive y trabaja la gente.

El espacio público está activo durante varias horas. Para facilitar que los distintos viajes diarios sean cortos y puedan realizarse a pie, que el transporte público de ida y vuelta sea equilibrado y que las colonias estén activas y sean seguras durante el día y la noche.

La contribución de un proyecto a un área correctamente equilibrada es muy positiva si el equilibrio viene del interior, es decir, si toma la forma de un desarrollo de usos mixtos. Si un área tiene solamente un tipo de uso, o un uso predominante, como un área de oficinas en un distrito comercial, la mejor contribución es introducir nuevos usos y actividades que ayuden a contrarrestar ese uso único.

Las áreas de juego y parques públicos ofrecen múltiples beneficios, desde mejor calidad de aire y menor efecto insular de calentamiento urbano hasta mayor comodidad y salud física y mental para los residentes. El acceso a los parques y áreas de juego es particularmente importante para las personas de bajos ingresos, pues tienen menor acceso a instalaciones privadas y menos oportunidades de escapar momentáneamente de la vida urbana

OBJETIVO B. Existen residentes de distintas demografías y rangos de ingresos.

La equidad social es tan importante en la sostenibilidad a largo plazo como una huella

ambiental reducida. Una mezcla de ingresos es igual de importante que la mezcla de actividades y usos para tener comunidades y ciudades más equitativas y sostenibles. El Estándar DOT promueve la equidad social no solamente a través del acceso y movilidad incluyentes, sino también a través de vivienda inclusiva que esté distribuida equitativamente a lo largo de distintas áreas de la ciudad. El estándar también promueve la mejora de las viviendas en malas condiciones y viviendas informales in situ y fomenta, en general, la protección de los residentes y comunidades que han sido desplazados involuntariamente como resultado de la reurbanización.

6. DENSIFICAR

UN MODELO DE DESARROLLO DENSO ES ESENCIAL PARA LOGRAR UN DESARROLLO URBANO A FUTURO CON TRANSPORTE LO SUFICIENTEMENTE RÁPIDO, FRECUENTE, BIEN CONECTADO Y CONFIABLE PARA GARANTIZAR UNA VIDA SATISFACTORIA QUE NO DEPENDA DE LOS AUTOMÓVILES Y LAS MOTOCICLETAS. La densidad urbana es necesaria tanto para acoger el crecimiento dentro de áreas inherentemente limitadas que puedan ser atendidas por transporte público de calidad como para proporcionar un tránsito de pasajeros adecuado que respalde y justifique el desarrollo de una infraestructura de transporte de alta calidad. Desde esta perspectiva, las áreas urbanas deben estar diseñadas y equipadas no solamente para alojar a más personas y actividades por hectárea (que suele ser el caso en esta era de expansión orientada en el automóvil) sino también para soportar los estilos de vida más deseables. La densidad orientada al transporte público da lugar a lugares bien poblados, animados, activos, vibrantes y seguros en donde las personas desean vivir. Ofrece una base de consumidores y tránsito peatonal que ayuda a que los comercios y locales prosperen y proporciona una gran variedad de servicios y amenidades.

El objetivo de desempeño bajo este principio enfatiza una combinación de densidades residenciales y no residenciales que apoyan el transporte público de alta calidad, los servicios locales y los espacios públicos vibrantes.

OBJETIVO A. Las densidades residenciales y laborales altas poseen transporte de alta calidad, servicios locales y actividades en el espacio público.

El Indicador 6.A.1 (Densidad no residencial) recompensa a los proyectos por lograr densidades iguales o mayores a las mejores prácticas locales y a las historias de éxito recientes de otros proyectos similares en la misma ciudad.

7. COMPACTAR

EL PRINCIPIO BÁSICO DE ORGANIZACIÓN DEL DOT ES EL DESARROLLO COMPACTO: TENER TODAS LAS CARACTERÍSTICAS Y COMPONENTES NECESARIOS DISTRIBUIDOS UNOS CERCA DE OTROS DE MANERA CONVENIENTE Y OPTIMIZANDO EL

ESPACIO. Cuando las distancias son cortas ylas ciudades compactas, las personas requieren menos tiempo y energía para trasladarse de una actividad a otra, necesitan menos infraestructura extensa y costosa (aunque se requieren mejores estándares de planeación y diseño) y preservan el terreno rural sin desarrollar al priorizar la densificación y reurbanización en los espacios ya desarrollados. El Principio COMPACTAR puede aplicarse a nivel de la colonia, resultando en la integración espacial a través de una buena conectividad peatonal y ciclista que esté orientada a los sistemas de transporte público.

Los dos objetivos de desempeño en este principio se enfocan en la proximidad de un desarrollo a una actividad urbana existente y en tiempos de viaje cortos a los principales generadores de viajes en los destinos centrales y regionales.

OBJETIVO A. El desarrollo se encuentra en o junto a un área urbana existente.

Para promover la densificación y el uso eficaz de los lotes vacíos previamente desarrollados tales como zonas industriales abandonadas.

OBJETIVO B. Viajar por la ciudad es fácil y conveniente.

Promueve que los proyectos se ubiquen en áreas con múltiples opciones de transporte, incluyendo distintos servicios de transporte rápido y local y opciones de transporte colectivo no público que cubran diversas necesidades y destinos y fomenten que más personas utilicen el transporte.

8. CAMBIAR

EN LAS CIUDADES MOLDEADAS CONFORME A LOS SIETE PRINCIPIOS ANTERIORES, EL USO PERSONAL DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LA VIDA DIARIA SE VUELVE INNECESARIO PARA LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS, Y LOS EFECTOS SECUNDARIOS NEGATIVOS DE DICHOS VEHÍCULOS PUEDEN REDUCIRSE SIGNIFICATIVAMENTE. Caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público masivo y de alta calidad son estilos de vida sencillos, seguros y convenientes que no dependen de los automóviles y que pueden complementarse con una gran variedad de modos de transporte intermediarios y vehículos alquilados conforme sea necesario.

Para cambiar de los automóviles privados a un sistema más equitativo y sostenible, es necesario reducir paulatina pero proactivamente la disponibilidad de vialidades y lugares de estacionamiento en el espacio urbano, de tal manera que pueda haber espacio suficiente para peatones, ciclistas, transporte público y uno que otro automóvil de apoyo.

OBJETIVO A. El espacio ocupado por automóviles es reducido al mínimo.

El Indicador 8.A.1 (Estacionamiento fuera de la vía pública) recompensa la reducción de espacios destinados a estacionar vehículos en

los límites del desarrollo. El Indicador 8.A.2 (Densidad de accesos para automóviles) mide la frecuencia de los accesos para automóviles que invaden las vías peatonales y recompensa la reducción de estos accesos. El Indicador 8.A.3 (Área de vialidad) mide el área total ocupada por vehículos privados, ya sea que se trate de carriles o espacios de estacionamiento. Los carriles dedicados al transporte público se excluyen de la medición.

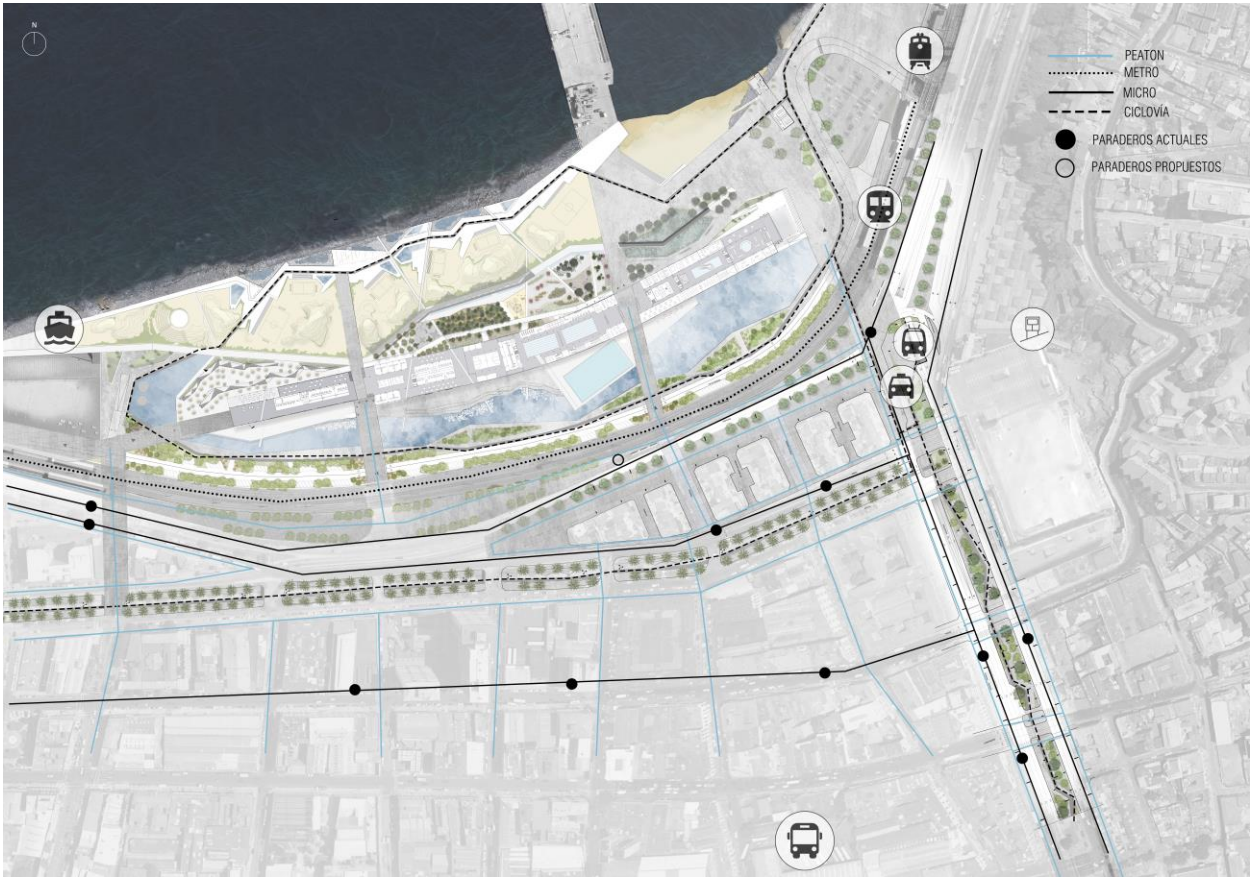
(fuente: http://www.tod.org)

CAPITULO 09

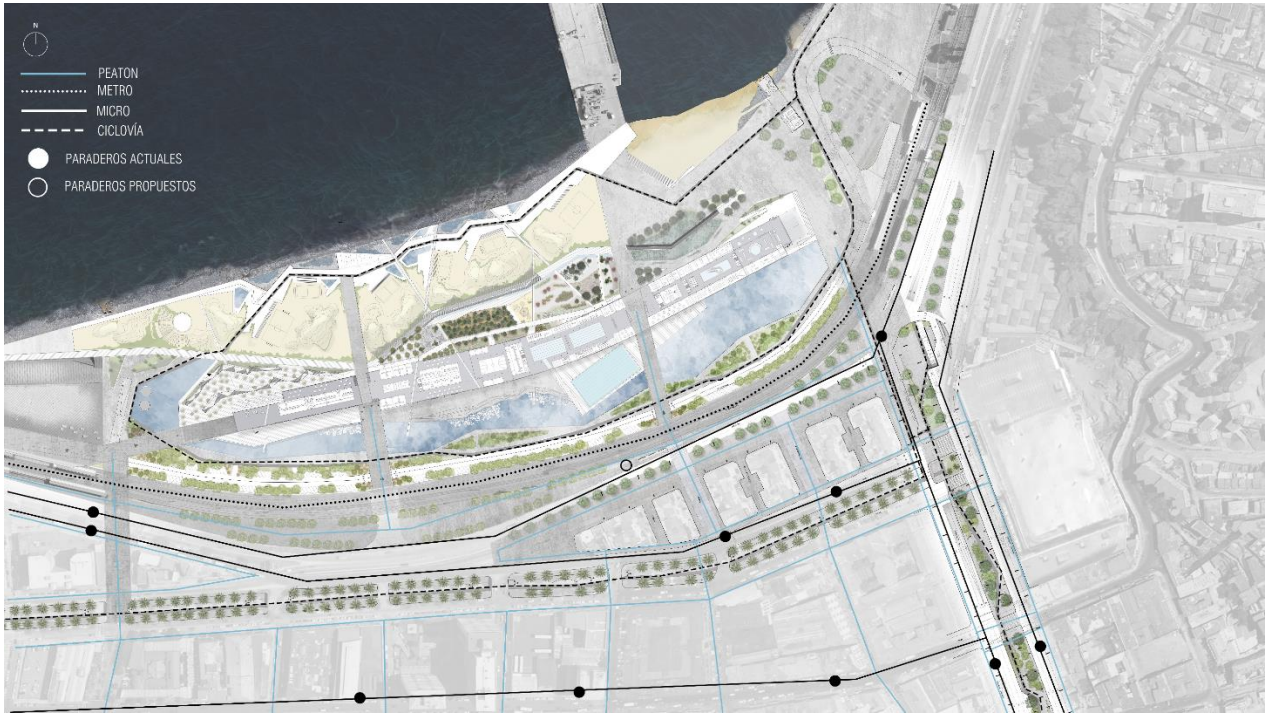
ELECCIÓN DE TERRENO

ELECCIÓN DE TERRENO, IDENTIFICAR VACÍOS Y OPORTUNIDADES.

ALTURAS EN SECTOR CERCANO A PARQUE



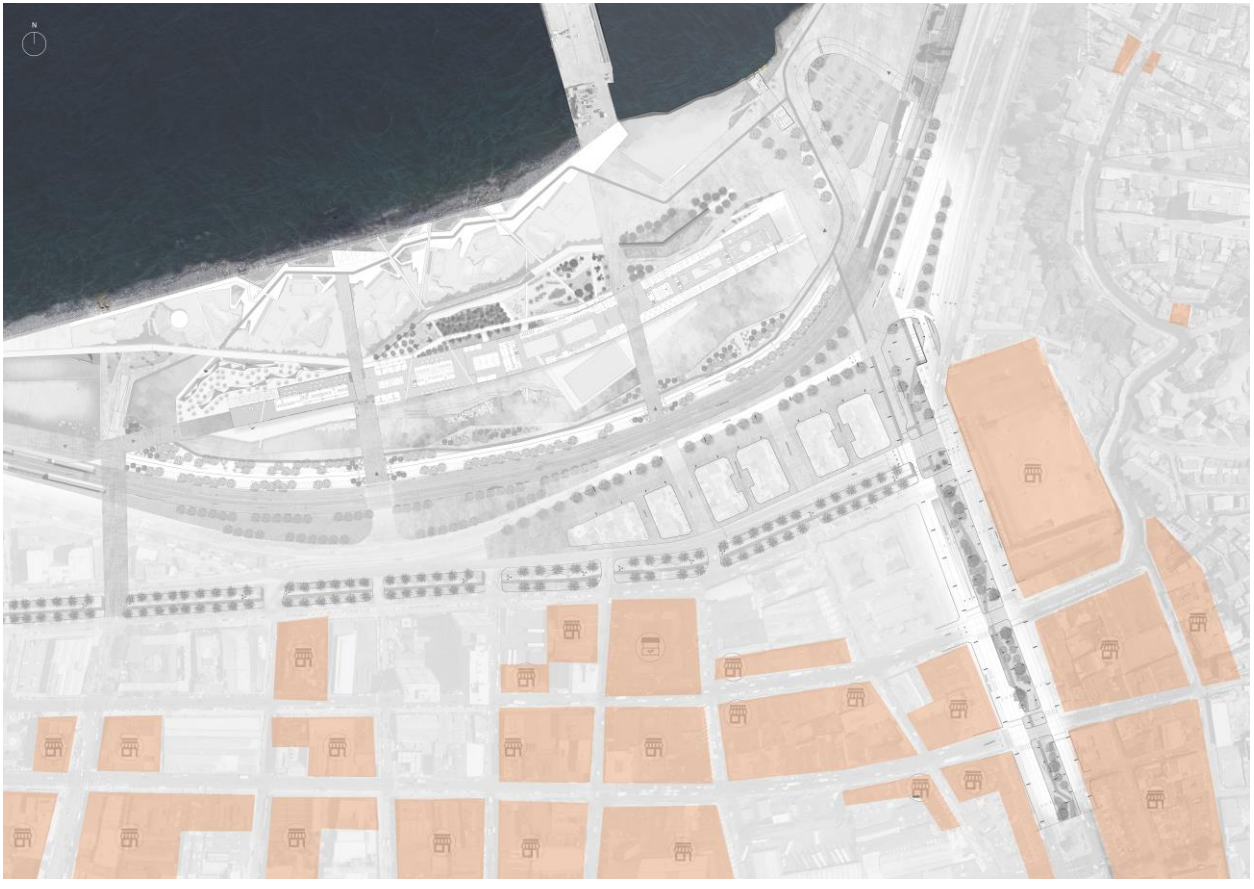
MODOS DE TRANSPORTE CERCANOS


PEATON
METRO
MICRO
CICLOVÍA
PARADEROS ACTUALES
PARADEROS PROPUESTOS

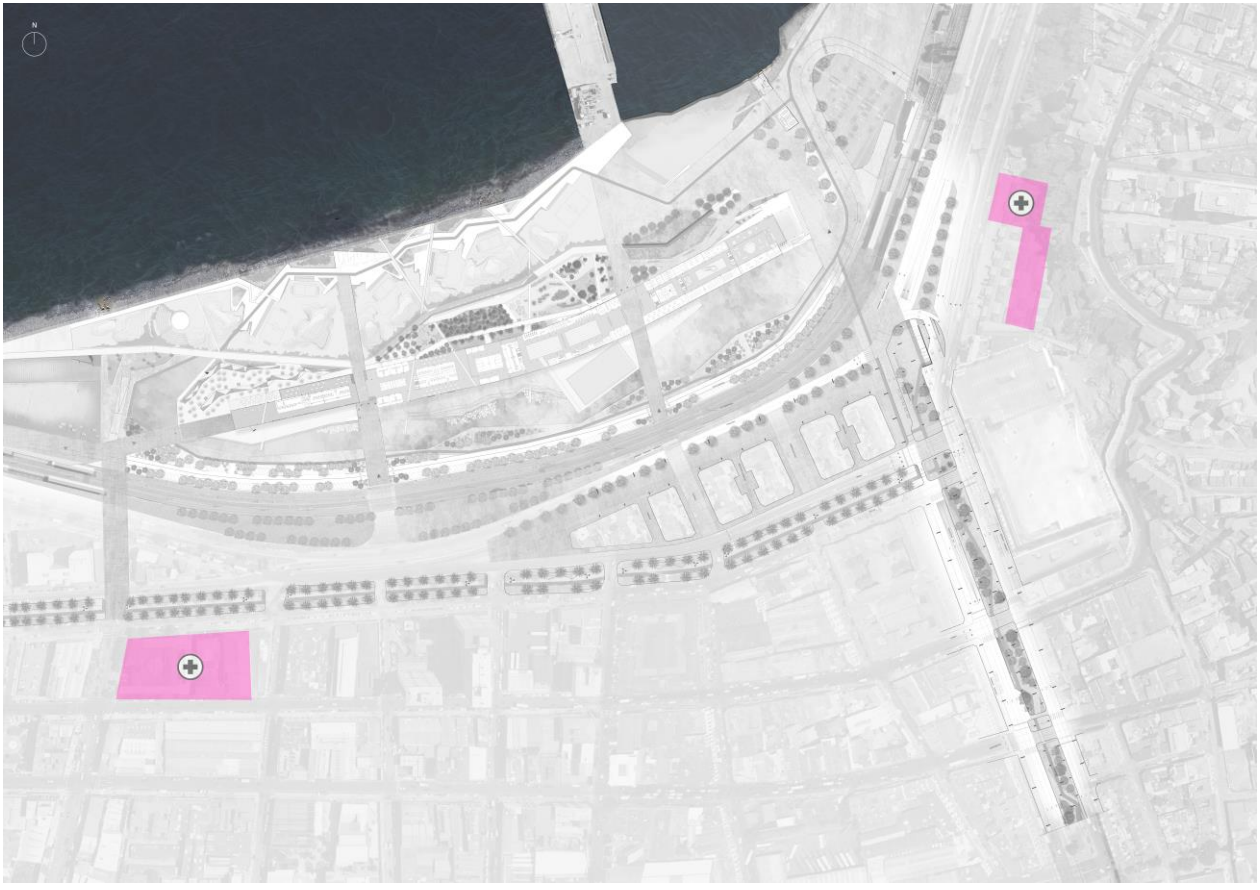
MOVILIDAD

PROGRAMAS ACTUALES

UNIVERSIDADES Y COLEGIOS

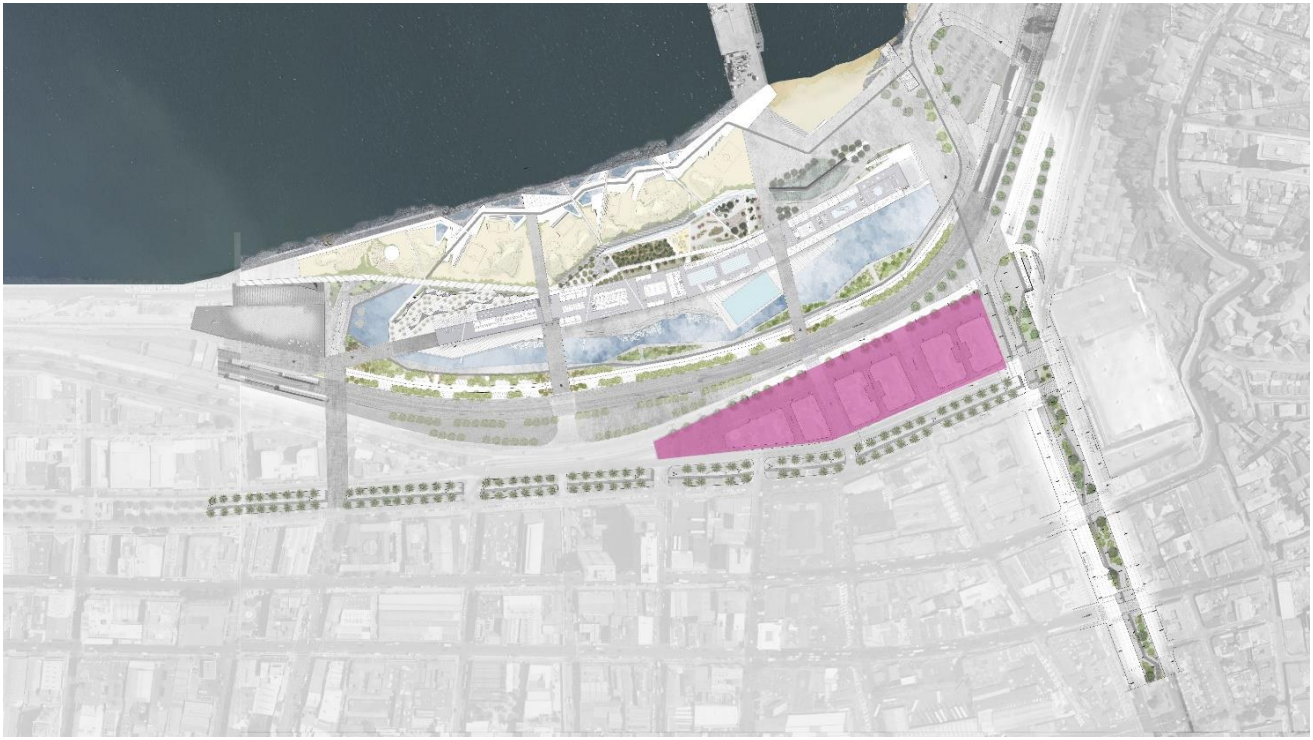


COMERCIO



CENTROS DE SALUD

VIVIENDAS



ZONA A INTERVENIR, QUE CONSTRUYE UN BORDE QUE HACE LA TRANSICIÓN ENTRE LA CIUDAD ACTUAL Y EL ESPACIO PÚBLICO.

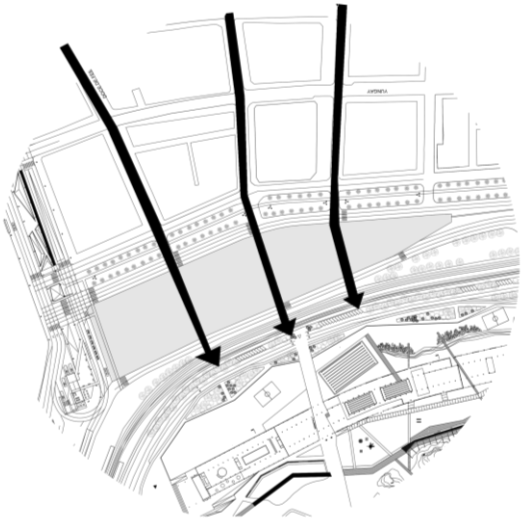
Por cercanía a los modos de transporte, que se concentran en el remate de Av. Argentina consecuencia de la propuesta para el concurso.

Por cercanía al nuevo parque

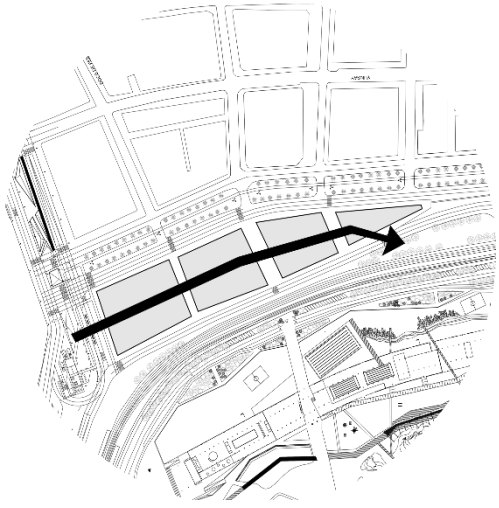
Por la baja densidad, a pesar de las alturas permitidas por plan regulador.

CAPITULO 10

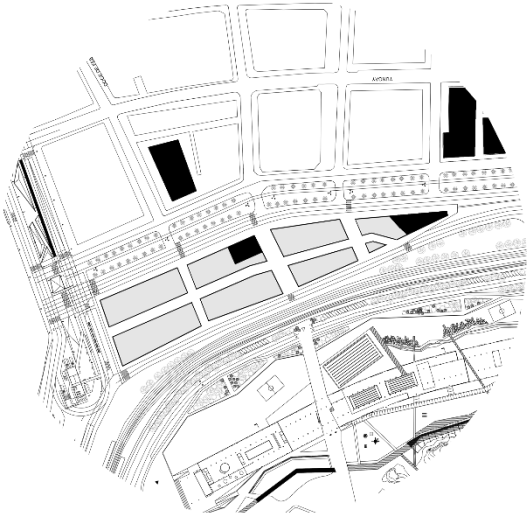
ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



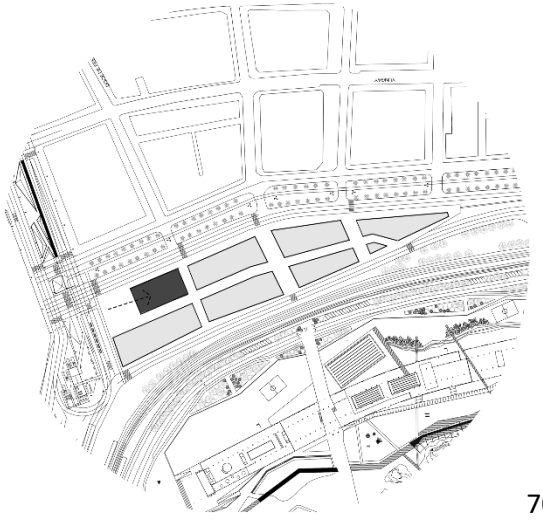
MANTIENE PROYECIÓN DE CALLES
Obteniendo los ejes que atraviesan el proyecto.



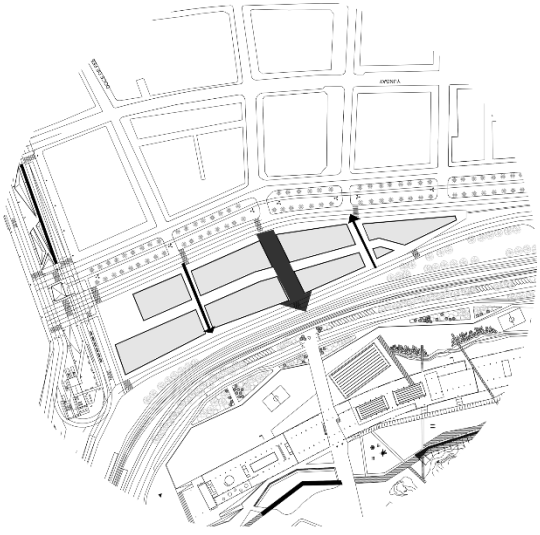
GENERA UNA CALLE CENTRAL
Que permite el ingreso a los edificios públicos e interacción entre los variados programas.



RECONOCE EDIFICIOS DE MAYOR ALTURA
A través de la ubicación de *torres* que dialogan con los edificios del contexto.



RETRASA UNO DE LOS VOLUMENES
Generando el ingreso de av. Argentina al proyecto.



SE DEJAN DOS VÍAS PARA AUTOMOVILES Y UNA CALLE PEATONAL

12 De de Febrero en dirección a Errázuriz y calle Uruguay en dirección a Brasil. La calle central que tiene un mayor ancho se vuelve peatonal.

CAPITULO 11

APLICACIÓN DE ESTANDAR T.O.D

OBJETIVO DEL PROYECTO:

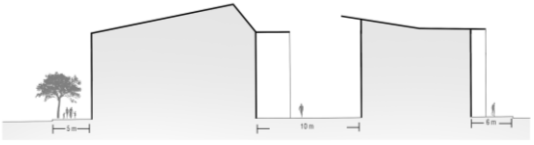
REVITALIZAR LA ZONA DEL ALMENDRAL (BARÓN), A TRAVÉS DE LA DENSIFICACIÓN Y LA MOVILIDAD SUSTENTABLE.

GENERANDO VECINDARIOS DENSOS, MIXTOS Y COMPACTOS, DE USO PÚBLICO Y CALLES VIBRANTES, CON ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS PARA LA INTERACCIÓN SOCIAL Y CERCANOS A LA RED DE TRANSPORTE.

UTILIZACIÓN DEL ESTANDAR EN LA PROPUESTA

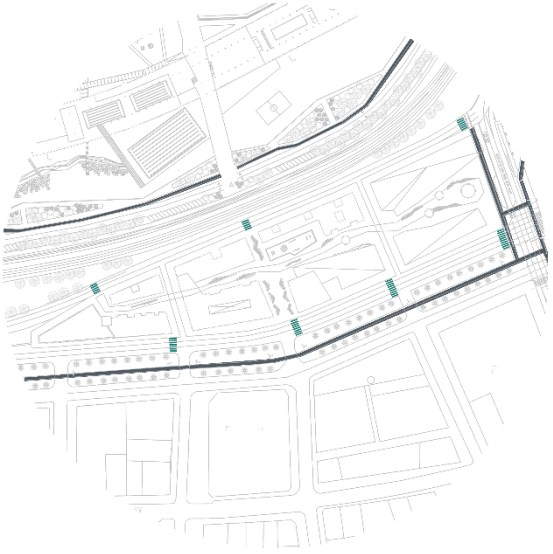
Se utilizan los ocho principios básicos del estándar para ir construyendo los distintos elementos del proyecto y para tomar decisiones de las estrategias urbanas y de diseño utilizadas, así como también fue utilizado como una guía para reconocer algunos de los programas insertados para el desarrollo del proyecto, mientras que otros de ellos fueron resultante de un entendimiento del contexto.

CAMINAR



Se proponen nuevos cruces peatonales, una calle central nueva, además de agrandar las veredas existentes.

La calle central genera un tránsito peatonal protegido de vehículos motorizados, además de reunir todos los programas públicos generando interacciones visuales entre interior y exterior, fomentando la seguridad en el entorno peatonal.

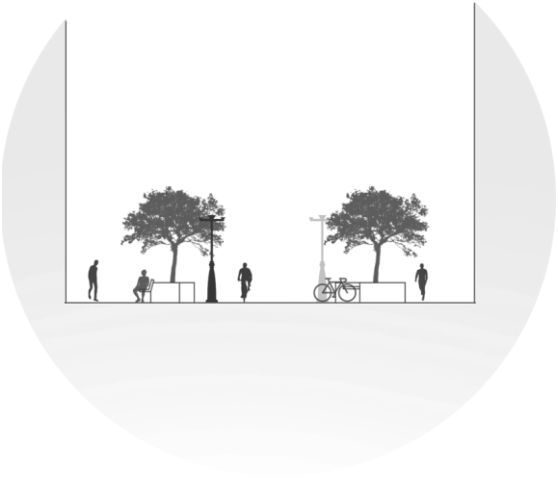


Nuevos cruces peatonales y ciclovía

PEDALEAR

El proyecto se inserta entre una red de ciclovía, la cual permite moverse por av. Brasil, el parque y continuar hacia el paseo Wheelwright. Además se implementan distintas zonas a lo largo del proyecto para poder dejar las bicicletas, tanto en el espacio público, como en un espacio dentro de la primera manzana del proyecto que contempla

como programa el arriendo y guardado de bicicletas, además de otros ciclos, que puedan utilizar la ciclovía.

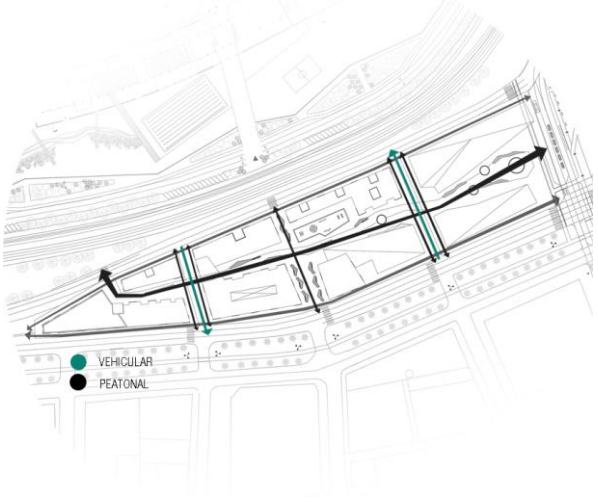


Equipamiento en calle central, bicicletas en calle central

CONECTAR

Se propone una nueva calle, y se aumenta el espacio para tránsito peatonal y de bicicletas, mientras que se reduce el tránsito peatonal, dejando una pista en la primera y tercera calle dentro del proyecto, la central queda completamente peatonal y es la de mayor ancho.

Además, se generan cuadras pequeñas (menores a 100 metros cada una), por lo que la distancia entre calles es menor para los peatones que para los automóviles, debido a que las calles peatonales se encuentran en todas las cuadras, mientras que las calles para automóviles se encuentran en los extremos del proyecto.



Calles peatonales y vehiculares dentro del proyecto

TRANSPORTAR

El proyecto se inserta a menos de 500 metros (considerando el punto más lejano) de una zona intermodal, que contempla variados modos de transporte, como trolebús, ascensor, metro, taxi, colectivo y micros., Resolviendo el problema de la última milla y permitiendo que todos los usuarios puedan acceder a éstos.

Radio cada 100 metros desde la estación intermodal, que permite observar a que distancia se encuentra el lugar más lejano del proyecto de ésta.

MEZCLAR

El proyecto busca generar un equilibrio entre las zonas de trabajo, ocio y habitar, de forma que se puedan abastecer las necesidades diarias de las personas y generar suelos vibrantes que se encuentren activos en diferentes horarios, y con variados tipos de usuarios.

Además se inserta frente al parque, lo que trae múltiples beneficios a los usuarios, ya que las áreas de juego y parques mejoran la calidad de aire y tienen menor efecto insular de calentamiento urbano, hasta otorgan mayor comodidad y salud física y mental para los residentes. El acceso a los parques y áreas de juego es particularmente importante para las personas de bajos ingresos, pues tienen menor acceso a instalaciones privadas y menos oportunidades de escapar momentáneamente de la vida urbana.

Esto último es súper importante, debido a que el proyecto contempla variados tipos de viviendas que buscan generar una diversidad de características demográficas.

Algunos de los programas surgen del contexto, como la extensión del mercado, que se encuentra frente al mercado actual, la biblioteca, el centro de innovación y viviendas de estudiantes, se ubican ahí por la cercanía con la universidad católica de Valparaíso, y las otras casas de estudio cercanas, tanto a pie, como en locomoción colectiva, como lo es por ejemplo la Universidad Federico Santa María, entre otras.

DENSIFICAR

Las altas densidades residenciales y laborales poseen transporte de calidad y actividad en el espacio público, por lo que el proyecto propone un uso mixto de programas conectados a la red de transporte de alta densidad.

Se pasó de 11.056 m2 en viviendas a 36.944,7 m2 y de 2473 m2 en programas públicos/comercio a 21.954,8 m2.

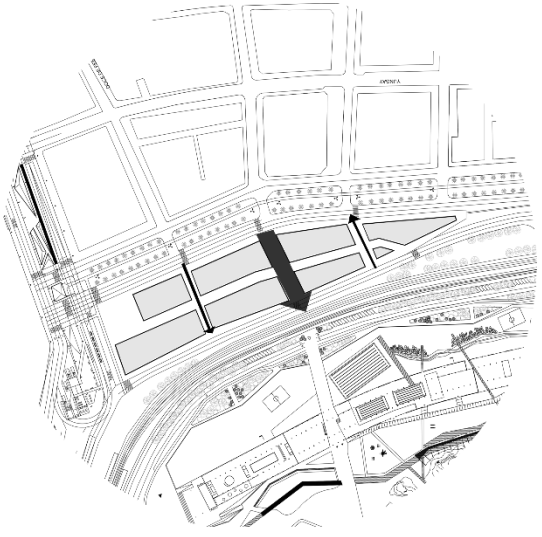
COMPACTAR

El proyecto se inserta en el sector del almendral, barón, una zona urbana existente en el plan de la ciudad, buscando cambiar la baja densidad del lugar trayendo altas densidades de vivienda y programas públicos a ésta zona que se encuentra rodeada de distintos modos de transporte.

Información obtenida del INE

CAMBIAR

Se reduce al mínimo el uso del automóvil en el proyecto, dejando solo dos calles vehiculares en cada extremo de la propuesta, de una pista cada una, y se genera un estacionamiento subterráneo para suplir la cantidad de espacio utilizado por los autos actualmente en las calles perpendiculares a Errázuriz y Brasil.

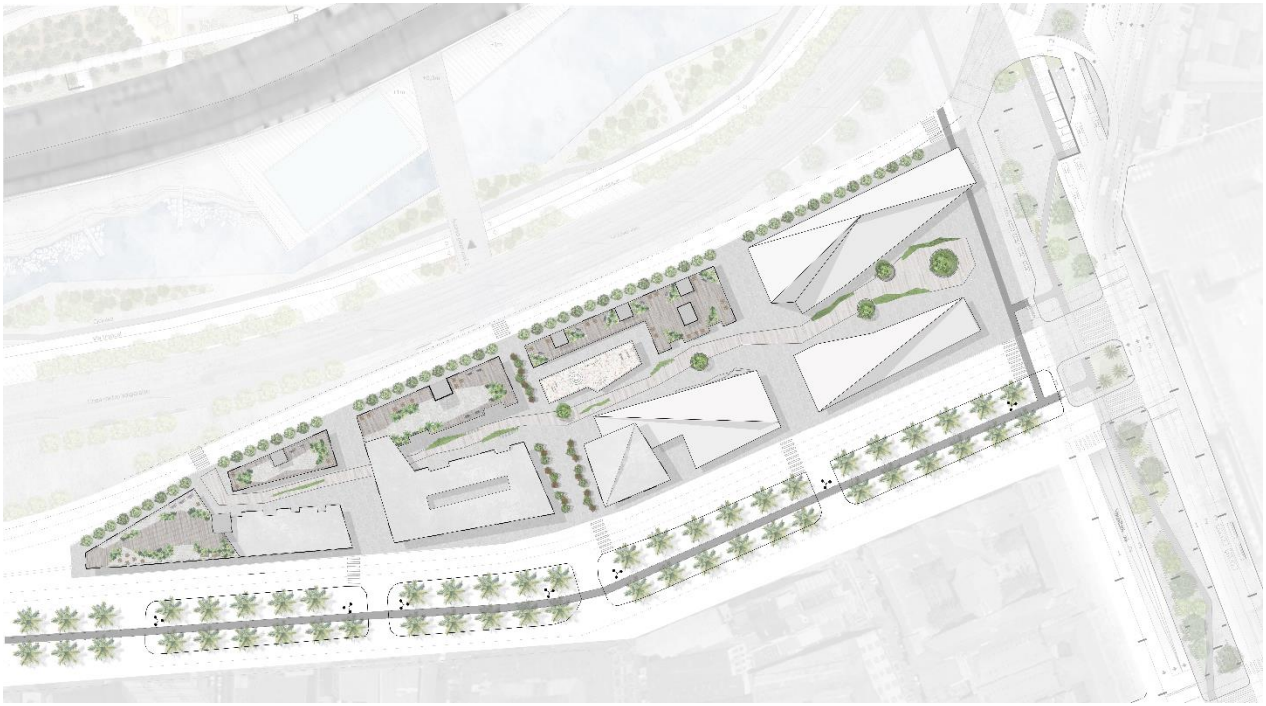


CAPITULO 12

PROYECTO FINAL

78

PLANTA DE UBICACIÓN



PLANTA GENERAL 1:500

PLANTA AUMENTADA, CALLE CENTRAL

IMÁGENES OBJETIVO

ACCESO AL PROYECTO DESDE AVENIDA ARGENTINA. VISTA DEL CENTRO DE INFORMACIONES, EL ESPACIO PARA ARRIENDO DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO Y LA TERRAZA DE LA ZONA DE RESTAURANTES Y BAR. SE OBSERVA EL CENTRO DE INNOVACIÓN Y COMO ÉSTE SE ELEVA PARA ENMARCAR LA BODEGA Y EL ESPACIO PÚBLICO QUE ESTA OFRECE. ADEMÁS DEL GRAN ESPACIO CENTRAL QUE SE ENFRENTA A LA ZONA INTERMODAL, QUE REUNE MICROS, TROLEBUSES, TAXIS Y QUE SE ENCUENTRA A POCA DISTANCIA DE LA ESTACIÓN DE METRO BARÓN Y DEL ASCENSOR.

VISTA DESDE LA CALLE CENTRAL QUE ATRAVIESA EL PROYECTO, REUNIENDO LOS PROGRAMAS PÚBLICOS EN SU CENTRO, PERO QUE A LA VEZ PERMITE A LAS VIVIENDAS OBSERVAR LA ACTIVIDAD URBANA, Y DE ESTA FORMA SER PARTE DE LA VIDA DE LA CIUDAD.
EN EL CENTRO DE ESTA IMAGEN SE PUEDE OBSERVAR UN VOLUMEN QUE PASA POR SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO, SON LOS ESPACIOS COMUNES DE LAS VIVIENDAS DE ESTUDIANTES, QUE MIRAN LAS ACTIVIDADES URBANAS. A LA IZQUIERDA, SE ENCUENTRA EL MERCADO, A LA DERECHA UNO DE LOS ACCESOS A LA VIVIENDA DE ESTUDIANTES, ASÍ COMO EL ÚNICO ESPACIO COMÚN QUE SE ENCUENTRA EN CONTACTO DIRECTO CON EL ESPACIO PÚBLICO DE TODO EL EDIFICIO.

VISTA DESDE LA CALLE CENTRAL QUE ATRAVIESA TODO EL PROYECTO, SE OBSERVA EL JARDIN INANTIL A LA IZQUIERDA, DESDE EL ESPACIO PÚBLICO. A LA DERECHA, LA BIBLIOTECA Y SU ACCESO CON ESCALINATA AL SEGUNDO NIVEL, ADEMÁS DE MOSTRAR PARTE DE LA PRIMERA TORRE QUE PROPONE EL PROYECTO. ESTE ES UN ESPACIO DONDE CONVERGEN DISTINTAS SITUACIONES Y PROGRAMAS PÚBLICOS, SE ENCUENTRA LA CALLE CENTRAL QUE ATRAVIESA TODO EL PROYECTO, CON LA CALLE PEATONAL QUE CONECTA CON EL ACCESO AL PARQUE, ADEMÁS DE REUNIR EN SU CENTRO PROGRAMAS VARIADOS, DESDE LOS MENCIONADOS ANTERIORMENTE, HASTA UN MERCADO Y UN CENTRO CULTURAL. TODO ESTO CONVIVE JUNTO A LAS VIVIENDAS, DE FORMA QUE SE GENERA UNA DIVERSIDAD PROGRAMÁTICA Y SUELOS VIBRANTES.

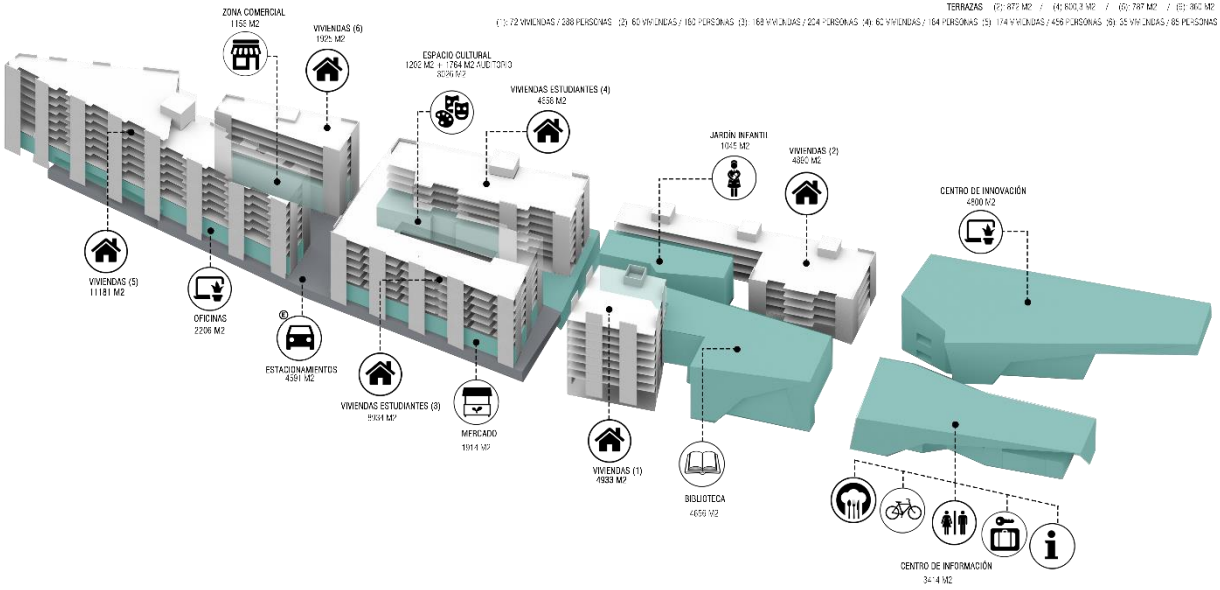
VISTA DEL MERCADO Y SU RELACIÓN CON EL EXTERIOR, ÉSTE SE UBICA FRENTE AL ACTUAL COMO UNA EXTENSIÓN, CON CALLES MÁS AMPLIAS QUE PERMITE LA LIBRE CIRCULACIÓN, Y CON ZONAS DE COMERCIO QUE DAN TANTO HACIA EL EXTERIOR COMO EL INTERIOR. ADEMÁS SE PUEDE OBSERVAR COMO BAJAN LOS MUROS DEL EDIFICIO HACIA EL ESPACIO PÚBLICO, GENERANDO UN ESPACIO INTERMEDIO ENTRE LA CALLE Y LA PIEL DEL EDIFICIO, ÉSTO SE REPITE A LO LARGO DEL PROYECTO HACIA LA CALLE BRASIL, GENERANDO UNA CONTINUIDAD URBANA A TRAVÉS DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LOS EDIFICIOS PROPUESTOS.

CALLE PEATONAL CENTRAL, QUE CUENTA CON UN GRAN ESPACIO DISPONIBLE PARA EL TRÁNSITO, ADEMÁS DE TENER ZONAS PARA DEJAR BICICLETAS Y PODER ACCEDER DE FORMA MÁS SIMPLE Y RÁPIDA A LOS PROGRAMAS PÚBLICOS QUE SE ENCUENTRAN CERCANOS. ADEMÁS, ESTA CALLE CONECTA CON UNO DE LOS ACCESOS PRINCIPALES AL PARQUE “ECOSISTEMAS PÚBLICOS”.

ENTRE PROGRAMAS: HACIA LA IZQUIERDA EL ESPACIO CULTURAL, QUE EN EL PRIMER NIVEL TIENE UN LUGAR PARA EL DESARROLLO DE ARTES CIRCENSES, Y QUE EN RESTO DE LOS ESPACIOS CUENTA CON LUGARES PARA DISTINTOS TIPOS DE TALLERES, COMO DANZA O COCINA EL CUAL SE ASOCIA AL MERCADO, ENTRE OTROS. ADEMÁS DE CONTAR CON UN AUDITORIO EN EL SUBTERRANEO, AL CUAL SE PUEDE ACCEDER DESDE UNA ESCALA EN EL PRIMER NIVEL DE LA ZONA CULTURAL, COMO DESDE LOS ESTACIONAMIENTOS QUE SE ENCUENTRAN EN EL SUBSUELO. A LA DERECHA SE PUEDE VER PARTE DEL MERCADO Y CÓMO ESTE SE RELACIONA VISUALMENTE CON EL ESPACIO CULTURAL Y CON EL ESPACIO CENTRAL QUE REUNE ESTOS DOS PROGRAMAS. EL ATRAVESAR POR AQUÍ ES DIVERSO, SE REUNEN ESTAS DOS SITUACIONES QUE ADEMÁS CONVIVEN CON LAS RESIDENCIAS DE ESTUDIANTES, QUE SE ASOMAN A TRAVÉS DE SUS BALCONES AL ESPACIO PÚBLICO CENTRAL.

VISTA DESDE LA CALLE CENTRAL, HACIA LA ZONA DE RESIDENCIA DE ESTUDIANTES Y PARTE DEL MERCADO, DONDE SE PUEDE OBSERVAR A MANO IZQUIERDA EL ÁREA DE COMIDAS DEL MERCADO QUE SE ENCUENTRA EN LA PRIMERA PLANTA, MIENTRAS QUE A MANO DERECHA SE OBSERVA EL ESPACIO COMÚN DE LA RESIDENCIA DE ESTUDIANTES EN EL PRIMER NIVEL.

ISOMETRICA


TERRAZAS (7): 872 M2 / (4) 800,3 M2 / (5): 787 M2 / (6): 360 M2
(1): 72 VIVIENDAS / 288 PERSONAS (2): 60 VIVIENDAS / 160 PERSONAS (3): 168 VIVIENDAS / 224 PERSONAS (4): 62 VIVIENDAS / 164 PERSONAS (5): 174 VIVIENDAS / 456 PERSONAS (6): 35 VIVIENDAS / 85 PERSONAS
ZONA COMERCIAL
1158 M2
VIVIENDAS (6)
1925 M2
ESPACIO CULTURAL
1202 M2 + 1764 M2 AUDITORIO
3226 M2
VIVIENDAS ESTUDIANTES (4)
4636 M2
JARDIN INFANTIL
1045 M2
VIVIENDAS (2)
4882 M2
CENTRO DE INNOVACIÓN
4900 M2
VIVIENDAS (5)
11181 M2
OFICINAS
2206 M2
ESTACIONAMIENTOS
4591 M2
VIVIENDAS ESTUDIANTES (3)
9934 M2
MERCADO
1914 M2
VIVIENDAS (1)
4939 M2
BIBLIOTECA
4650 M2
CENTRO DE INFORMACIÓN
3414 M2

CAPITULO 13

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

Arteaga R., Ávila M., Batzenschlager T., Bosch A., Carvajal F., Chateau F., Cortés M., De La Cerda E., Fernández A., Figueroa C., Gambarra T., Garcés E., Gray S., Huratado M., Iturriaga S., Ivelic I., Ivelic B., Izquierdo E., Katz C., Labbé M., Lyon A., Miranda M., Moletto A., Mondragón H., Ojeda L., Oyarzún S., Paredes S., Poduje I., Puentes M., Schlack E., Segura E., Squella A., Stutzin N., Texido A., Ulloa M., Undurraga G., Vergara F. (2015). ***Proyecto Ciudad: Valparaíso*.** Santiago, Chile. Ediciones Arq

Álvarez L., Soto M. (2009). ***Infra_paisajes.*** Valparaíso, Chile. Fondo editorial USM

Araya M. ***Las aguas ocultas de Valparaíso. Valparaíso, Chile.***

Álvarez L. ***Origen de los espacios público en Valparaíso: El discurso higienista ya las condiciones ambientales en el siglo XIX***

Vásquez P. **Plaza de Mar del Distanciamiento en Puerto Barón: Estudio y propuesta del llegar del muelle Barón a Valparaíso**