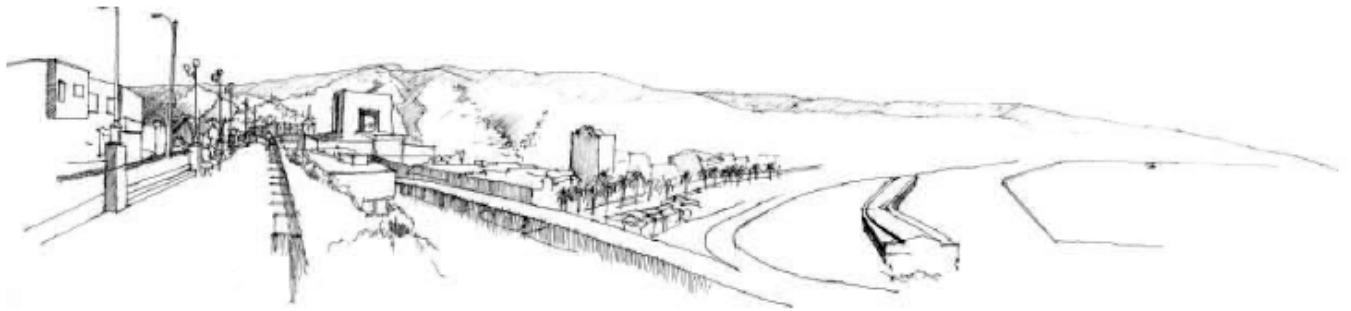




Desde la ciudad hacia el Borde
Una intervención urbana en Valparaíso

José Alberto Cuevas Hevia - Prof Guía: Carlos Lopez Zepeda



Para ganar terreno al mar la construcción de un muro que separó ciudad y mar valparaiso perdió la orilla y el borde

Desde la ciudad hacia el Borde **Una intervención urbana en Valparaíso**

José Alberto Cuevas Hevia - Prof Guía: Carlos Lopez Zepeda

INDICE

Introduccion	pag 03
Abstract	pag 03
Encargo_1	pag 06
Origen del encargo_1.1	pag 09
Actualizacion del encargo_1.2	pag 11
Importancia del encargo_1.3	pag 11
Objetivo_2	pag 14
Objetivo general_2.1	pag 14
Objetivo especifico_2.2	pag 14
Fundamento_3	pag 16
Fundamento teorico_3.1	pag 16
Fundamento creativo_3.2	pag 23
Propuesta_4	pag 29
Dársena de Avenida Argentina_4.1	pag 29
Imagenes Objetivo Dársena Avenida Argentina_4.2	pag 34
Terminal intermodal de Pasajeros y Cruceros sector Baron_4.3	pag 38
Imagenes Objetivo Terminal de Cruceros_4.4	pag 40
Conclusiones	pag 42

INTRODUCCION

Valparaíso no cuenta con una propuesta de integración urbana estructurada y sistemática, limitándose los proyectos la mas de las veces a resolver problemas sectoriales sociales, es por esto que el precio que la ciudad a pagado por esta omisión es el no reconocer e intervenir consecuentemente en la naturaleza compleja, no lineal, sistemática y solidaria del fenómeno urbano, por fuerza conduce a soluciones esquemáticas, pobres y por consiguiente equivocadas, las cuales no sólo no benefician a la Ciudad y los ciudadanos, sino que son la causa del deterioro, degradación y éxodo demográfico que padece desde hace tiempo la Ciudad.

Por lo tanto, se exploró la posibilidad de plantear, estudiar y evaluar en forma aproximativa la Imagen Objetivo de un Proyecto local, aunque de significación e influencia urbano-regional, que permitiera el desarrollo simultáneo y auto reforzante de sus componentes ambientales y geográficas, urbanos y arquitectónicos, sociales y económicos, de transporte e infraestructura, de espacio público y desarrollo de barrios, y la creación de un paisaje urbano inédito en un lugar susceptible de propagarse por toda la Ciudad.

En esta primera aproximación se exploran y se entregan las pre-factibilidades fundamentales del Perfil de Proyecto Si embargo, por motivos prácticos, de recursos y de tiempo, en esta primera aproximación longitudinal, macro y monumental de la nueva dársena de Av. Argentina, que constituye la presente propuesta no se han incluido las transversales, micro e íntimas de los barrios aledaños a ella. De este modo esta primera aproximación longitudinal macro debe ser complementada, completada y validada por otra transversal micro, antes de poder proponerla como Imagen Objetivo Definitiva.

03

ABSTRACT

1. ENCARGO:

Origen del Encargo:

Surge de la necesidad de dar un nuevo destino a la ciudad, esto como consecuencia a la obsolescencia del rol marítimo portuario de esta y producto de la acción directa del funcionamiento del Nuevo puerto comercial cabezal del Aconcagua.

Actualización del Encargo:

Valparaíso es por un lado puerto y por otra parte la ciudad complementaria, dicho de otro modo es una instalación (características técnico-portuarias) y a su vez un establecimiento o fundación (ciudad complementaria).

“Instalación y establecimiento distinguido originario de cada territorio, su destinación es unitaria y su operatividad complementaria, más su desarrollo es antagónico”.

Valparaíso no tiene construido el borde ni el libre acceso a la orilla, y por lo expuesto de su bahía pierde las playas y queda privado del desarrollo náutico.

Importancia de Resolver el Encargo:

La habitabilidad del espacio marítimo de Borde y la consolidación de un nuevo Destino para la ciudad

04

2. OBJETIVOS:

Recuperar la originaria relación ciudad-mar construyendo el libre acceso a la orilla, e integrando el agua como elemento urbano constituyente del espacio público; un borde sobre el mar, encerrar un trozo de mar como un patio para así mirar el mar, mirar la ciudad, correr junto al mar, comprar junto al mar, encontrarse junto al mar.

3. FUNDAMENTO:

Fundamento Teórico:

El proyecto pretende replantear Valparaíso desde la oportunidad generada por la consolidación de Concón como Capital Portuaria y centro de la gran rada de la región, construyendo su condición de ciudad de mar perdida por la acción de las franjas de velocidad (Avenida Errázuriz) y de acciones portuarias (instalaciones puerto de Valparaíso) afirmando que el destino de Valparaíso es de una ciudad turística con aspiraciones de volverse ciudad universitaria y que nada tiene que ver con el actual desarrollo industrial que por alguna nostálgica añoranza pretende cobrársele a la ciudad puerto, sin mencionar la carente infraestructura vial adecuada para el traslado de contenedores.

05

Fundamento Creativo:

...1906 Valparaíso sufre su mayor desastre natural, un terremoto destruye gran parte de la ciudad, pero el mayor daño fue que Valparaíso pierde su costanera es decir “Valparaíso pierde su espacio público”.

“Una costanera a lo largo” así era su costanera, la potencia de Valparaíso es “A lo largo” vivir hacia el horizonte una ciudad enfrentada. Hay que abordar el mar fundarlo como un maritorio, y devolverle a la ciudad un lugar donde desarrollar la vida pública.

ENCARGO_1

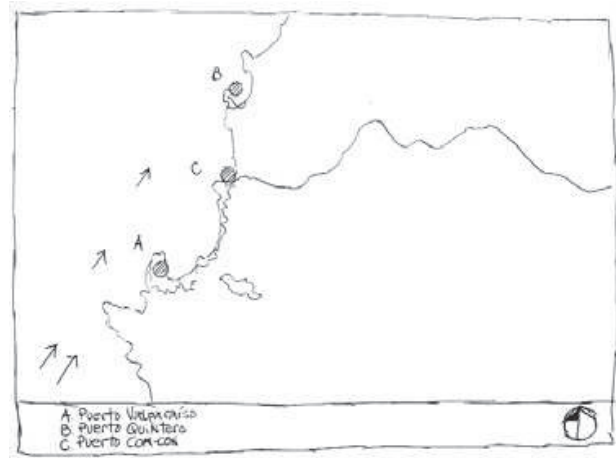
ORIGEN DEL ENCARGO_1.1

La presente tesis forma parte de un estudio que tiene como objetivo la proyección de nuevo espacio portuario para la región de Valparaíso, ubicado en la desembocadura del río Aconcagua. Esta idea nace como una propuesta alternativa al Plan Maestro que el puerto de Valparaíso proyecta para el año 2045 con extensas intervenciones en el borde costero y nuevas instalaciones en Yolanda y San Mateo que no se ajustan a la realidad. De esta manera el Puerto Aconcagua se constituiría como un puerto exclusivo para movimiento de contenedores, cubriendo así la demanda regional que se proyecta para 35 años más. Cabe destacar la ubicación privilegiada que tendría este nuevo terminal, un puerto fluvial ubicado al interior del río protegido por una cuenca natural ante oleajes y marejadas, brindando seguridad a las embarcaciones y conectividad regional enclave que permitirá la realización expedita de faenas extra portuarias

PUERTO FLUVIAL CABEZAL DEL ACONCAGUA

El puerto parque Aconcagua busca integrar el puerto en la ciudad, siguiendo la tendencia de los puertos actuales que hacen de estos espacios antes cerrados al ciudadano parte de la trama urbana enriqueciéndola con espacios recreativos y deportivos con gran presencia de áreas verdes y de naturaleza.

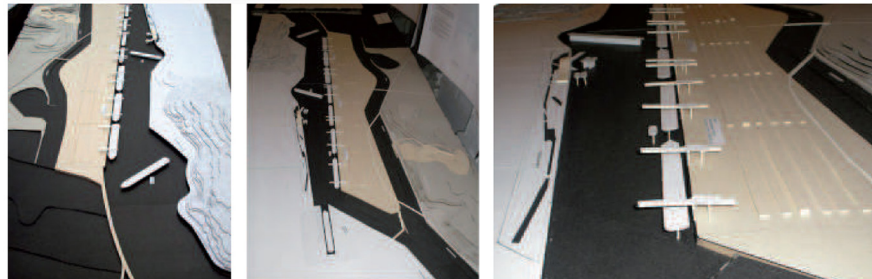
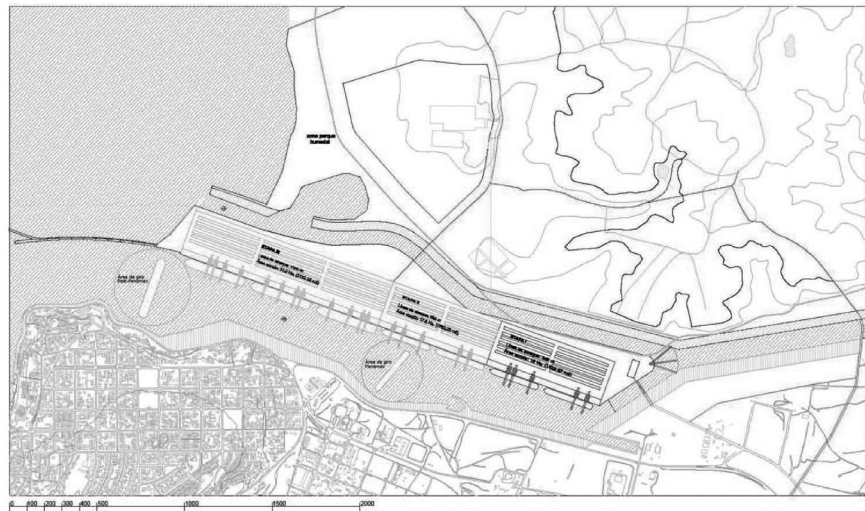
De este modo el puerto propone coexistir con tres tipos de parque; uno de crecimiento urbano otro deportivo y uno industrial, todos en paralelo, de ahí lo capital del proyecto en esta



La Gran Rada de Valparaíso
Jorge Ferrada Arq. PUCV

multiplicidad de hacer aparecer el puerto como un espectáculo, es así como se integran al canal de 250 m de ancho, dos áreas de giro una para cada tipo de buque, estas áreas en la rambla se contemplan como miradores de las áreas de giro consolidando a las faenas portuarias como espectáculo. En la propuesta se consideran las expectativas de crecimiento de los puertos de la región, así se genera una línea de atraque de 2,54 Km de largo que dará cabida a 4 buques Panamax y 3 del tipo Post Panamax.

Esta asociada a un área de acopio de 67,4 Ha resultan en un movimiento total de 3,81 millones de unidades de contenedores que se lograrán con tres etapas de crecimiento desde el oriente hacia el poniente. (Fig. 1, 2, 3, 4)



**Puerto Fluvial Cabezal del Aconcagua,
Jorge Ferrada Arq. PUCV**

Carente Puerto de Valparaíso no satisface la demanda actual

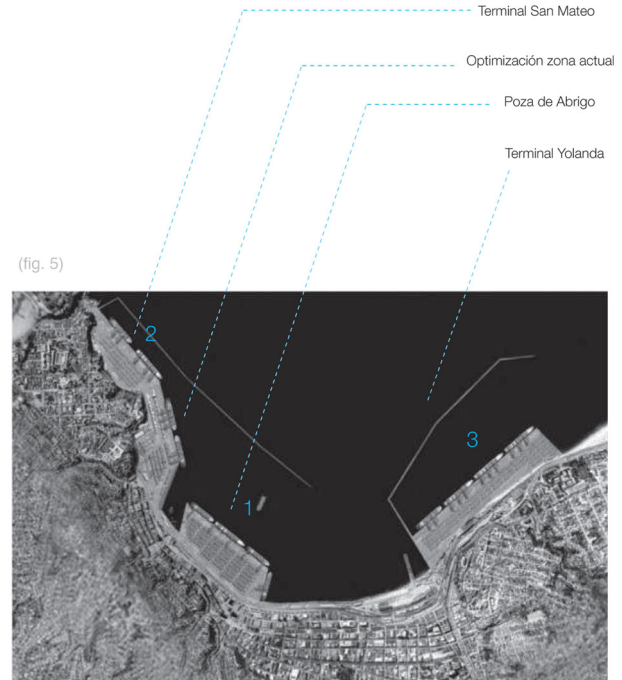
Actualmente, el puerto de Valparaíso con sus instalaciones no es capaz de sostener la demanda de comercio industrial ni de recibir el flujo marítimo existente, menos permite la coexistencia entre su uso turístico y comercial ni más aún el aumento del flujo marítimo esperado para los próximos años. Por ello, las autoridades locales y nacionales han encargado un proyecto de ampliación de las zonas portuarias para albergar ambas actividades, y otorgarles el espacio adecuado en metraje, para su desarrollo, aumentando de manera considerable el suelo destinado a recibir contenedores. Ello sin embargo tiene dos consecuencia inmediatas: la aniquilación del borde costero de Valparaíso, impidiendo el acceso a la orilla, el uso y desarrollo de balnearios, y la saturación de una zona que no logra separar actividades turísticas de aquellas netamente industriales, sin reconocer las carencias de la actual ciudad portuaria, que además de haberse convertido ya en una ciudad puramente turística con aspiraciones de volverse ciudad universitaria, nada tiene que ver con el actual desarrollo industrial que por alguna nostálgica añoranza pretende cobrarse a la ciudad puerto, sin mencionar la carente infraestructura vial adecuada para el traslado de contenedores.

08

Proyecto Puerto Valparaíso

A través de su plan maestro, puerto de Valparaíso postula la satisfacción de la demanda por transferencia de carga en el corto, mediano y largo plazo, maximizando en una primera etapa el uso de las aguas que otorga el molo de abrigo actual para luego implementar nuevos sitios portuarios a lo largo de la orilla (fig 5)

Plan Maestro Puerto de Valparaíso:
Etapas de propuesta de ampliación puerto EPV



El plan estratégico quedaría entonces del siguiente modo:

A) Terminal 1:

Extensión de su frente de atraque principal en 120 metros, correspondiendo a una ampliación que pasa de 620 en la actualidad a 740 metros que permiten la atención simultánea de 2 Post Panamax₍₁₎

B) Terminal 2:

Extensión y ampliación de su frente mediante pronta concesión

Inversión estimada : U\$ 300 millones

Capacidad de transferencia : 1.2 MMTEUS₍₂₎

Superficie máxima estimada : 20 ha

Sitios de atraque : 2 post-panamax y 1 panamax

Sitios de atraque : 2 post-panamax

C) Terminales Outer-Port Yolanda y San Mateo:

Se plantea como alternativas de crecimiento para la capacidad de transferencia portuaria fuera de la poza de abrigo actual, la incorporación de ellos dependerá de la evolución de la demanda futura.

Terminal Outer-Port Yolanda:

Para su desarrollo se habilitara un nuevo acceso por Cabritería desde variante Santos Ossa.

Inversión estimada	: U\$ 1200 millones
Capacidad de transferencia	: 22 MMTEUS
Superficies	: 40 ha
Sitio de atraque	: 4 post-panamax y 2 panamax

Terminal San Mateo:

Inversión estimada	: U\$ 310 millones
Capacidad de transferencia	: 1.1 MMTEUS
Superficie	: 11,3 ha
Sitios de atraque	: 2 post-panamax

10

Notas:

(1) Post-panamax:

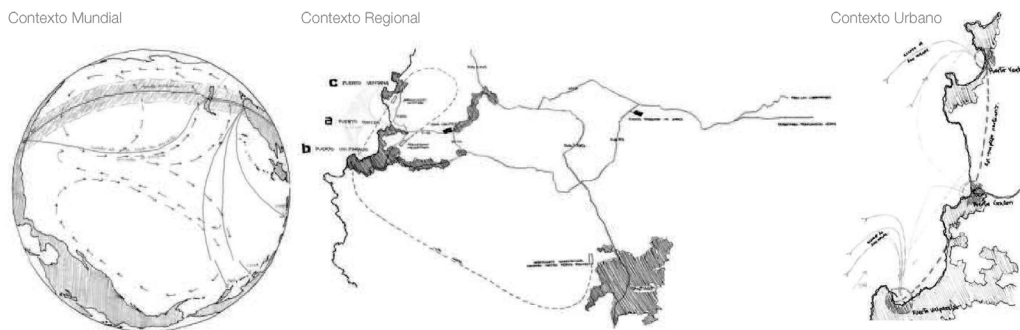
Término utilizado para denominar a buques de mayor tamaño que los Panamax, y que por tanto no pueden utilizar el actual Canal de Panamá; cuentan con 340 metros de eslora y 40 metros de manga.

(2) MMTEUS:

Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies; MMTEUS por tanto significa millones de TEUS.

Contexto del Encargo:

Contexto mundial - regional - urbano



(fig. 6)

Valparaíso no se deja pensar sólo

a) La gran rada

Valparaíso ha dejado de ser la rada que era para convertirse en una gran rada, en la comprensión del territorio de la bahía de Valparaíso como aquel que se extiende desde ventanas, hasta laguna verde.

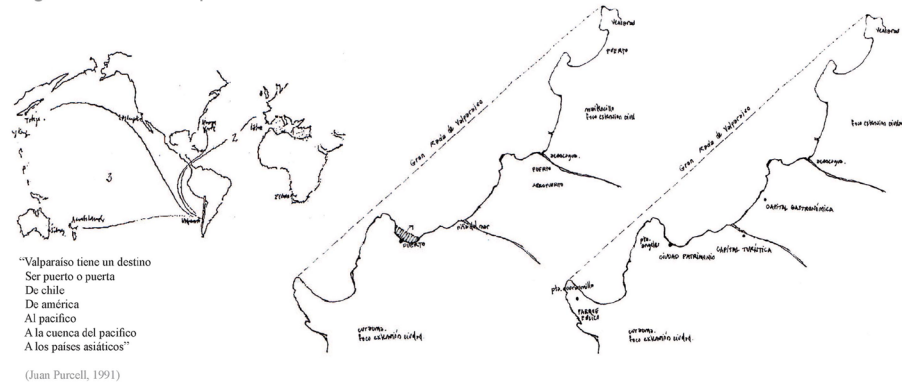
Esta gran rada se compone de una sucesión de núcleos de desarrollo y actividad potenciales para la región y el país: punta Curaumilla como potencial parque eólico, Valparaíso como capital patrimonial con su puerto, viña del mar como capital del turismo, Concón como capital gastronómica y ventanas con su puerto; que en su comprensión unitaria aparecen esta magnitud como un tamaño a escala nacional. (Ver fig. 6 y 7)

b) El continente interior

Y no sólo una rada costera, esta se arma con Quillota, Los Andes y otros puntos del valle para dar forma con su conectividad a la extensión del continente interior, en la construcción de un eje transversal que vincula Chile y Argentina, Pacífico y Atlántico por tierra, inscribiéndose así en una escala continental.

Valparaíso es frente pacifico del sur

La gran rada de Valparaíso



(fig. 7)

Valparaíso es frente pacifico del sur.

Como en la costa se aborda la magnitud del pacífico es algo que la ciudad no tiene pensado. Hoy en Valparaíso disociado el ser ciudad y el ser puerto. Se ha olvidado el destino marítimo que junta la ciudad. La ciudad se ha dispersado hacia el interior, se ha vuelto una lejanía que poco tiene que ver con el borde. Y en su mismo borde, la variedad de actividades y una morfología policéntrica ha dejado de pensar la ciudad como un sistema, reunido desde su ser puerto.

Valparaíso se arma como ciudad compleja en la multiplicidad de actividades que nacen de su geografía y ubicación, y como puerto y ciudad compleja, ambas dimensiones deben conciliarse para conformar una gran y unitaria sede portuaria, legislativa y turística.

c) La gran rada náutica

La rada marítima se extiende desde San Antonio a Quintero, en una coincidente relación portuaria náutica y pesquera de los 4 cabezales: Quintero, Concón, Valparaíso, San Antonio.

Cada uno de ellos, en la medida de 1 puerto con 1 marina y 3 caletas; y en Valparaíso la integración de una nueva dimensión, lo público de una marina que integra al ciudadano reconociendo una dimensión de proximidad ciudad-mar. Valparaíso reclama construir lo público en lo marítimo un tamaño urbano como centro público de la rada náutica.

La evidente ineficiencia en la capacidad de resguardo en el puerto de Valparaíso, en donde los barcos deben salir a capear el temporal en aguas abiertas la falta de espacio para el crecimiento portuario de este, la excesiva profundidad de la bahía de Valparaíso que requiere monumentales obras portuarias de protección y la enorme competencia del puerto de San Antonio, requieren generar un nuevo espacio portuario.

Valparaíso, como ciudad portuaria, se ha visto hoy en día complementada en su que hacer portuario por el puerto de Ventanas, abocado a la manipulación de sustancias peligrosas, esto permite pensar que el gran puerto de Valparaíso esta formado por varios puerto especializado y complementarios entre si, donde el puerto Aconcagua vendría a reestructurar y completar la rada portuaria.

A escala Continental:

La necesidad de generar una nueva alternativa al crecimiento portuario para Valparaíso sin que esta atente contra su destinación de ciudad patrimonial como las actuales, potenciando la interacción entre puertos de la región. Además de dar un destino a concón como ciudad portuaria con una trama urbana abierta a las faenas del puerto

A escala Nacional:

Potenciar el desarrollo turístico, consolidando la relación Viña del Mar – Valparaíso como un todo asociado

A escala Urbana:

Valparaíso no ha desarrollado ni consolidado un borde, un modo de habitarlo y mucho menos de establecer sus términos o límites. De este modo la propuesta pretende recuperar la habitabilidad del borde y su espacio marítimo, consolidación de la nueva pieza urbana surgida de la penetración del brazo de mar hacia la ciudad, y a su vez dar respuesta a la carencia de conectividad y fluidez vial. Para así lograr la consolidación de un nuevo Destino para la ciudad.

OBJETIVOS_2

OBJETIVO GENERAL_2.1

Recuperar la originaria relación ciudad-mar construyendo el libre acceso a la orilla, e integrando el agua como elemento urbano constituyente del espacio público; un borde sobre el mar, encerrar un trozo de mar como un patio para así mirar el mar, mirar la ciudad, correr junto al mar, comprar junto al mar, encontrarse junto al mar

OBJETIVO ESPECIFICO_2.2

Plan Maestro:

114

1. La propuesta se extiende a lo largo de la bahía de Valparaíso, las diferentes situaciones de contorno de la ciudad hacen que se divida en 3 áreas diferenciadas:

Área 1:

Sector Puerto Histórico; en esta zona se articulan un gran auditorio exterior, auditorio interior y la casa de la música y las artes en un gran gesto continuo.

Área 2:

Sector Costanera; zona de carácter longitudinal cose dos importantes polos de atracción, el viejo puerto histórico (actual parque de la música) y la dársena de Barón junto con el terminal de cruceros. Construir la rada verde, parque recreativo frente al mar que a partir de programas de ocio den nueva vida a los terrenos recuperados transformándose en uno de los puntos de sustento económico del proyecto, todo esto complementado con ciclo vías y paseos peatonales.

Área 3:

Sector Av. Argentina - Barón; la propuesta de diseño esta basada en la idea de desarrollar un nuevo y paralelo sistema urbano, la necesidad de combinar y establecer relaciones medioambientales entre el entorno del área y la ciudad, mediante la yuxtaposición, traslape y repetición de una nueva trama es posible organizar un ambiente residencial único con la integración del agua, espacios verdes y áreas de encuentro social y esparcimiento y el tejido preexistente de la ciudad creando un sistema en armoniosa coexistencia entre lo urbano y natural.

El carácter simbólico del proyecto queremos lo obtenga por el uso que haga el ciudadano de Valparaíso de él y por como poco a poco se va incorporando en la ciudad como un lugar de vida y de posibilidades.

2. Construir vías estructurantes y transversales de conectividad y acceso a la orilla como ejes de penetración urbana que extiendan la ciudad al mar.

3. Construcción de una estación de intercambio modal la cual consistirá en una terminal de cruceros y una estación de transferencia de transporte de tierra, de modo que el transporte publico urbano que entre a Valparaíso llegue solo a dicha estación. A partir de este punto salen e ingresan dos circuitos de tranvías que circulan por el plan de Valparaíso.

15

FUNDAMENTO_3

FUNDAMENTO TEORICO_3.1



Dimensión marítima de la ciudad

Se ha perdido la relación plaza - mar. Las plazas nacidas en conjunto con la orilla quedan inmersas entre el plan, volcadas al interior. El relleno y abovedamiento de las quebradas en zonas de inundación genera explanadas a pie de cerro, que son utilizadas como plazas, siguiendo la corriente europea de adornar la ciudad e incorporar naturaleza. Luego con la incorporación del automóvil y sus tiempos, las plazas quedan desoladas los fines de semana y la gente viaja al interior o a viña, en busca de una relación con la naturaleza y vida al aire libre.

16

Antiguamente el malecón, reunía las actividades portuarias y el comercio. En él la complejidad de la ciudad, toda su gente presente sin distinguir estratos sociales: trabajadores, paseantes, extranjeros, el que en lo cotidiano de su jornada toma el tranvía; un lugar que dice de la ciudad y su ritmo en lo ordinario de su jornada. Lo que la Av. Victoria había logrado, con su malecón de comercio se perdió al ganar terreno al mar, pues se traslada borde y puerto, y se mantiene geográficamente el paseo y el comercio. Ahí la disociación de comercio paseo y borde.

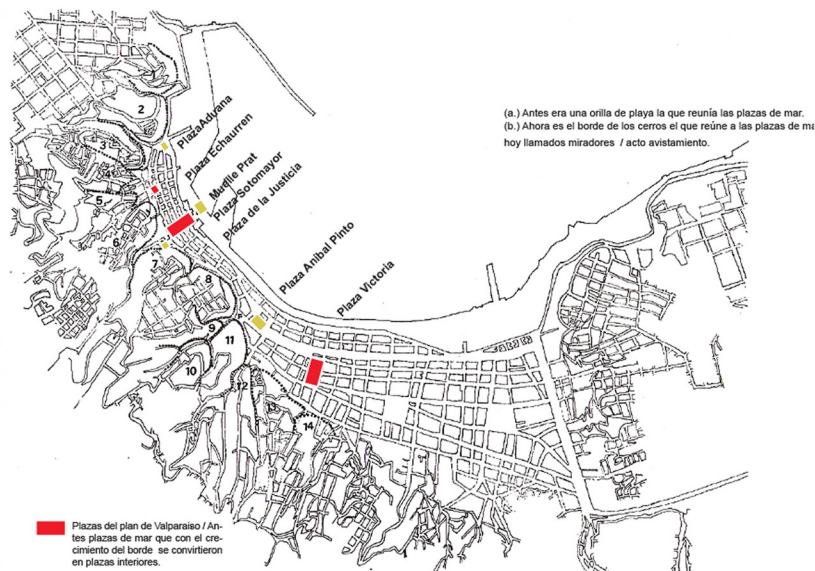
Ya no el paseo por el malecón ni los balcones, las orquestas y los teatros remplazaron al mar como espectáculo. El mar queda asociado nada más que a cuestiones laborales “el espacio sin significación” (A.Cruz, Achupallas) Los espacios públicos, antes accesos al mar y su orilla quedan naufragantes al interior del plan. La plaza victoria que antes era una continuación de la playa, Terminal de la ciudad donde llegaban las carretas de Santiago, es ahora extensión interior sin vistas. La plaza soto mayor, abierta al mar, queda vedada por la edificación, desvinculando visualmente sus partes. “Valparaíso la ciudad que ha perdido su destino” y “cuando se ha perdido el borde, dado nuestra más profunda metafísica espacial, hemos perdido la forma” (Cruz, Alberto. Achupallas).

“Debido al poco espacio disponible, desde un comienzo los espacios públicos del plan tienen un fuerte carácter urbano” (Jorge Ferrada, Juan Purcel. Tesis visión de Valparaíso). Valparaíso debe fundar en el mar ese carácter urbano.

LAS PLAZAS DE MAR DE VALPARAISO

Plazas de Mar:

Relacion de plazas de mar originarias en el contexto actual



18

2. Luego de catástrofes como terremotos y dinamitaciones de terrenos acantilados para conectar el vallecito del Quintil con el Almendral, estas plazas de mar quedaron en una franja dentro de la ciudad, volviéndose plazas de interior. perdiendo la relación con el mar antes mencionada, quedando como un detrás, dejando junto a un paseo por el malecón.

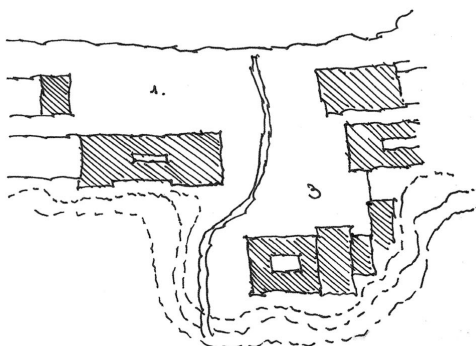
3. Cierre del borde costero .

4. Las plazas de mar se van al interior, a los cerros, para llamarse miradores, es un cambio de proximidad por altura y lejanía, es en ellos donde hoy se esta frente al mar donde uno se apropia de este pero con el ojo /quizás este fue el anhelo de mercado puerto con su terraza.

Hoy las plazas del plan son ordenadoras del centro y pórtico entre cerro y plan, pero ya no son de mar. Hoy en día la escalera del Muelle Prat es el único lugar donde se constituye un modo de llegar al agua, es el umbral de esta ciudad que le permite seguir siendo una ciudad marítima.y a su vez dar respuesta a la carencia de conectividad y fluidez vial. Para así lograr la consolidación de un nuevo Destino para la ciudad.

Plaza Soto Mayor:

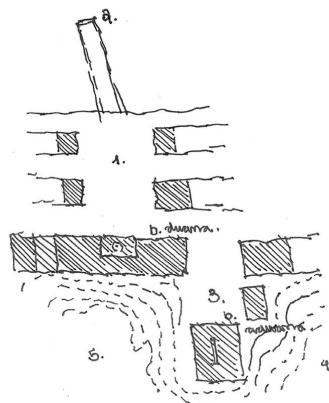
Evolucion de la ex plaza del pueblo



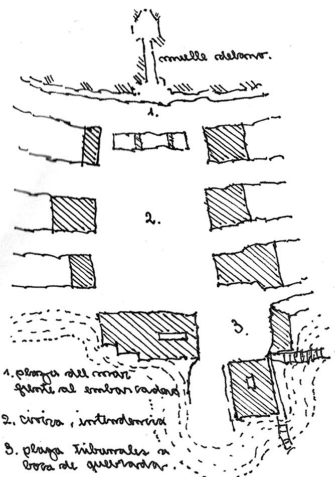
La plaza del plan Sotomayor originalmente fue un puerto.

Se constituía como una plaza de mar, abierta hacia él, donde los barcos llegaban a la ciudad, era el lugar de arribo donde se mezclaba el recién llegado con los porteños residentes.

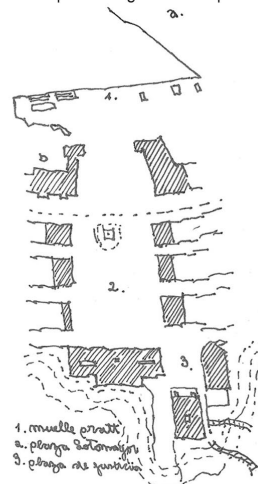
Esta plaza tenía un propósito fundamentalmente abocado al mar, dado que en ella se comercializaban los productos al arribar los botes.



Luego en su segundo momento se construyó el muelle Déllano, se dejó de hacer entrar el mar con la llegada de los botes a la orilla y se proyectó la ciudad hacia el mar, el modo de habitar este muelle es visible hoy en día en la escalera del muelle Pratt dado que esta posee las mismas escalinatas inundables que el antiguo muelle que era de espacio público.



En tercer momento se hicieron los rellenos al mar y se construyó el edificio de la bolsa en lugar donde se ubica el monumento a los héroes de Iquique, generando una plaza interior empedrada y formal lugar de fiestas y ceremonias de la ciudad, una exterior, plaza de mar que funcionaba como embarcadero, y la plaza del palacio de justicia, de este modo se articularon tres plazas en un largo así se constituía la transversalidad de mar a cerro que hoy se a ido perdiendo al vedar el borde.



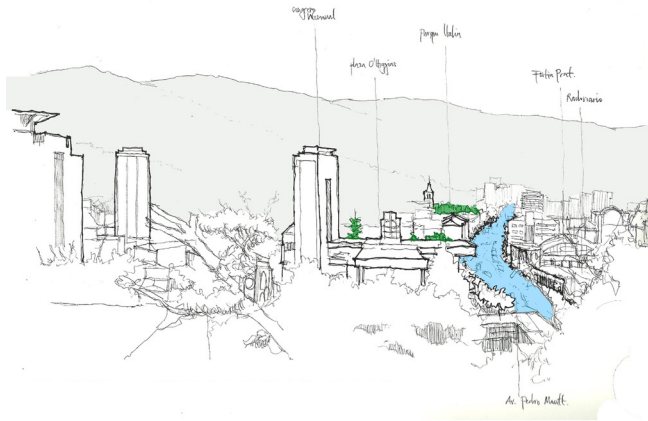
El último momento es el actual, en el cual se retiró el edificio de la bolsa generando en su lugar el monumento antes mencionado, se realizaron varios rellenos ampliando el espacio del Muelle Prat. El Muelle Déllano fue usado como base para estos rellenos, esta nueva plaza construye su encuentro con el mar por unas escaleras que permiten el arribo y zarpe de embarcaciones a lo largo de el puerto muy parecidas a las del muelle anterior, así la plaza Sotomayor aparece en verdad como la articulación de tres plazas, la del palacio de justicias, la de la intendencia, y la de mar que arma la escalera en el Muelle Prat.

RELACIONES URBANAS BARRIO EL ALMENDRAL

Relaciones Urbanas:

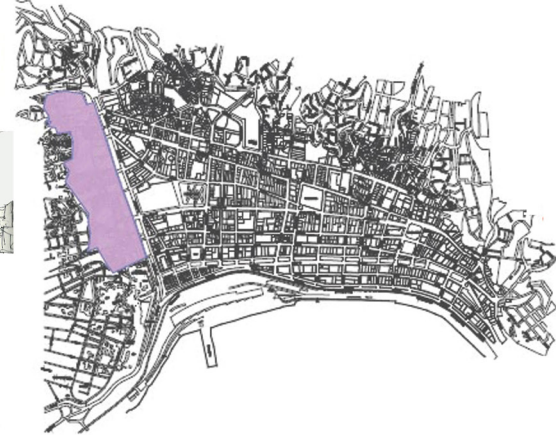
Origen de la trama Barrio El Almendral.

Av. Pedro Montt como eje ordenador de El Almendral, se reconoce por su ancho y por su uso. Aparecen las plazas como **espacios intermedios** que rompen la continuidad densa de las construcciones
HITOS VERTICALES DAN CUENTA DE LA APARICION DE LAS PLAZAS



Barrio El Almendral:

Area a intervenir



Se trata de establecer una Ley que de cuenta de la forma en que se abarca la extensión longitudinal en El Almendral. El Eje de Pedro Montt en conjunción con distintas transversales sitúan las plazas, un vacío concéntrico que aparece en el espesor horizontal denso que conforman las cuadras, condición que se potencia a través de la fachada continua.

Tratar de dar cabida a la comprensión del ordenamiento del barrio de El Almendral a partir de dos objetos de estudio:

1. La Disposición de la trama urbana entendida a partir del ordenamiento de los ejes longitudinales y transversales más importantes del barrio, que constituyen sus bordes y sus circulaciones interiores principales.
2. La conformación de espacios intermedios entendidos como la manera en que el vuelco de vertical a horizontal conforma la articulación desde la trama urbana al espacio público-plaza.

ORDENAMIENTO DE LA TRAMA URBANA A TRAVÉS DE LA PLAZA - NUCLEO VINCULADOR

Nucleo Vinculador:

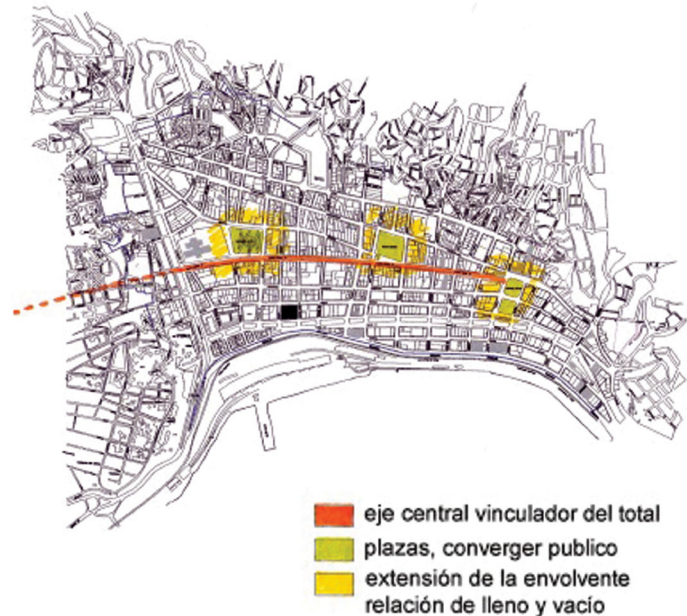
Ordenamiento de la Trama Urbana a través de las plazas

Las plaza ubicadas en el eje central del sector de almendral, dan cuenta de una continuidad que se genera a través de la misma calle y la disposición de las plazas como espacios abiertos de gran tamaño que albergan actividades propias de la ciudad y cada plaza. Son centros articuladores de los HABITOS Y HABITAR en el centro del almendral; son puntos referentes y de permanencia. Se determinan 3 momentos dados por las plazas:

1. Plaza O'Higgins determina un límite acceso del almendral desde Av. Argentina, es una extensión del acontecer público. - ACCESO UMBRAL -

2. Parque Italia, al ubicarse al centro de la Av. Pedro Montt da cuenta de un tiempo y distancia en el recorrer el Almendral, de lo abarcable que es el recorrer el plan de Valparaíso. La plaza como un descanso de este atravesar continuo.

3. Plaza Victoria- Simón Bolívar; plaza de dos instancias , centro convergente del vacío generado por la envolvente continua , un vacío que genera su propio interior a través del borde de árboles que se genera entorno a la plaza victoria. La plaza al estar ubicada cerca de Av. Brasil da cuenta de la relación con el borde-límite del almendral; da cuenta del término en su límite norte.- PROXIMIDAD QUE SE ANTICIPA- En conclusión el Almendral tiene 3 momentos de permanencia, permanencias que determinan un ANTECEDER DE LO PÚBLICO y dan cuenta de la magnitud abarcable del total.



ORDENAMIENTO DE LA TRAMA URBANA A TRAVES DE LAS CALLES

TRAMA LONGITUDINAL

La trama longitudinal esta determinada por 3 calles principales (Brasil- Av. Pedro Montt y Av. Colon) las cuales atraviesan el sector del Almendral de tal manera de crear una continuidad desde el límite oriente (determinado por el pie de cerro) y el límite poniente (determinado por la plaza Victoria).

1. EJE AVENIDA BRASIL : eje que expande el espacio, en cuanto al acceder en un doble borde - se tiene la calle como acceso de flujo rápido y el bandejón central como un acceso peatonal de flujo en demora-

2. EJE AVENIDA PEDRO MONTT: de este eje se vinculan las 3 plazas importantes del Almendral. Eje central de la traza urbana, marca la relación entre el área comercial que va desde Pedro Montt al norte y el área más residencial (con mayor cantidad de hogares) que va desde Pedro Montt al sur.

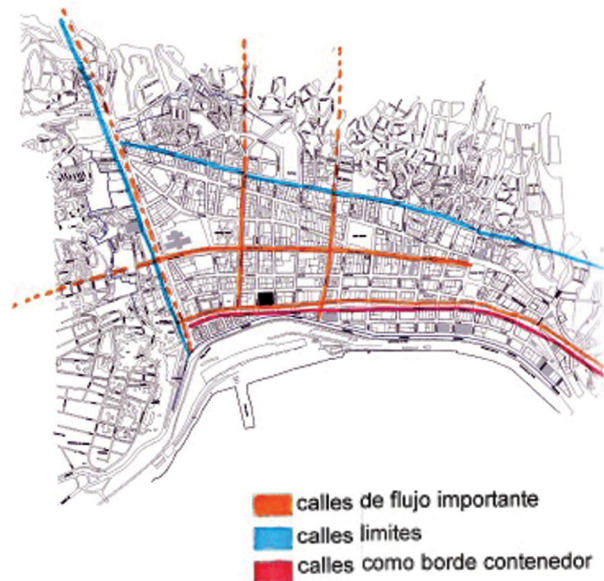
3. EJE AVENIDA COLON: marca el límite del sector del Almendral ya que es un punto donde se aísla de la parte central de la ciudad y pasa a ser un área netamente residencial. Además la relación entre calle y envolvente esta determinada por un aislamiento de la actividad, los vacíos se vuelven mas privados que públicos. La envolvente se vuelve discontinua, donde se retira de la calle y genera un borde de detención por el vacío generado por el descalce de las fachadas.

TRAMA TRANSVERSAL

Calles: Av. Argentina – Uruguay - Francia Los ejes se vuelcan a la acción publica de la ciudad; son calles de alto transito y tienen gran densidad de placas comerciales. Lo que las hace ser ejes convergentes importantes de la trama urbana. Además son ejes que atraviesan el almendral en su ancho determinando el término de la calle como limite del sector. El converger publico se da en el entre borde de los ejes principales.

Vialidades:

Ordenamiento de la Trama Urbana a través de las calles



La carencia como in-abordado mar

Abordar el mar

Lo abordable del mar en la construcción de un horizonte próximo. La ciudad tiene un límite invisible, umbral entre el mar y la extensión que queda fuera de la comprensión de ciudad, el océano; y su medida, un asunto de distancias en cuanto a la percepción del borde.

Cuando se navega hay un momento en que se está dentro de la ciudad y otro en que se queda fuera. El primero, en lo reconocible de la orilla como borde a través de su tránsito, ahí aparece lo de ciudad; el segundo, cuando el borde se vuelve orilla. Desde el mar a la ciudad, cuando se ha perdido la circulación, el tránsito, se ha perdido el borde.

Proposición marítima

Consecuente con lo anterior, el proyecto, sostiene diversos modos de abordar el mar. Lo primero es salvar el margen entre la ciudad y la orilla; los accesos se constituyen a partir de estas alturas, volviendo la adversidad del margen el espacio habitable. Así un acceso que permite abordar el mar desde su avistamiento, y un acceso que salva la separación calle-mar a modo de borde sobre el mar.

23

Entre ambos, el vacío habitable y en él una apertura, un tajo abierto a la rompiente, que deja decir el mar con su fuerza para traerlo al interior, reformado cada vez en cada canal de agua. Luego un modo más directo de hacer presente el mar, unos suelos flotantes que arman recorridos y accesos dejando sentir el oleaje suavizado, que siguiendo la línea de marea mantienen siempre la continuidad entre el suelo construido y el mar que se hace suelo. Bajo la línea de nivel de mar nuevos interiores que permiten abordar el mar desde dentro, haciendo visible lo que desde la ciudad no se revela.

Y por último el ofrecimiento del paseo en bote, como parte del programa de recuperación de espacios obsoletos de la vieja rada que lleva a la máxima relación de temporalidad y paso que sostiene el mar.

OBSERVACIONES DE VALPARAÍSO

Relación borde orilla

Construcción de la ciudad y su trama urbana en relación al mar

La ciudad debe recuperar el espíritu de lo ancho

- Carece de una dimensión transversal
Actualmente el frente litoral de Valparaíso de casi 10 km, y sus accesos públicos a la orilla restringidos al muelle Prat, Barón y a las playas Portales, Torpederas y san Mateo, playas de situación periférica en que se realizan actividades periféricas, un total de 1.500 mt.

- Valparaíso es puerto y es ciudad a la vez
En la ciudad lo terminal de la dimensión cívica y lo terminal de la dimensión espacial de ciudad no coinciden. Para acceder a Valparaíso hay que llegar hasta el agua, ir al encuentro con el mar, salir a dar una vuelta en bote y volver.

En el muelle Prat lo terminal para quien visita. Ahí donde recibe la ciudad. Lo puerto. Este lugar sin embargo es un espacio público turístico, que no tiene pensado el modo de recibir al oriundo. Es espacio público más no terminal cívico. La vida cívica aparece en esplendor en la Av. argentina, ahí el encuentro de la gente de Valparaíso de los flujos y sus ritmos. La densidad de ciudad.

Entonces llegar en el avistamiento de su rada, en altura o en la distancia que otorga el mar, y acceder en dos momentos, el encuentro con la ciudad con su mar y el encuentro con el otro. Hay que conciliar su modo de ser puerto y ciudad, para volverse ciudad puerto.



Escalera Muelle Prat



Vista aerea del Muelle Prat

El fotógrafo consagra el acto del arribo, el cual se ubica justo antes de subir la escalera, para recibir a los que llegan con su propia foto, al modo de los aeropuertos en los cuales esperan a la gente con su nombre, es parte de el modo en que el lugar recibe a la gente que l (a.1) construcción de una continuidad de suelo entre la escaleta y el bote, este artefacto da cuenta del oficio de mar de la escalera, el paseo es con la continuidad de suelo lega desde el mar.

MUELLE PRAT - Es espacio público más no terminal cívico



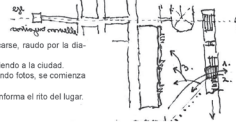
En primer Muelle Prat.
El muelle es un espacio público que se genera en el borde del agua, en el punto de llegada de los buses y de los turistas que vienen a comprar y mirar hacia arriba.

Feria artesanal, muelle Prat.

Mercado para turistas (1a.) Letreros en inglés, ningún portafolio compra en él, es para el que llega a la ciudad, el forastero que al llegar del bus no ven nada, van directo a el embarcadero, los apremia el no poder el bote, al llegar vienen mas calmos y comienzan a recorrer y comprar, visible en que comienzan a sacar fotos y mirar hacia arriba.

Para entrar a Valparaíso se debe salir para entrar desde el mar, este es el acto de arribar, el muelle es un umbral para Valparaíso Es esto lo que la convierte en una ciudad de mar.

Esquema de planta.



1. El que llega directo a embarcarse, raudo por el diagonal.
 2. Arribar por la escalera, emergiendo a la ciudad.
 3. Desambular comprando y sacando fotos, se comienza a recorrer la ciudad.
- Pero luego de (1y) (2), así se conforma el rito del lugar.

Escalera muelle Prat.



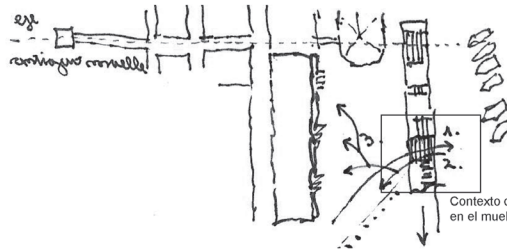
(a) Tanto del que está en el agua, como del que está en la ciudad, el muelle es un espacio público que se genera en el borde del agua, en el punto de llegada de los buses y de los turistas que vienen a comprar y mirar hacia arriba.

(b) Tanto del que está en el agua, como del que está en la ciudad, el muelle es un espacio público que se genera en el borde del agua, en el punto de llegada de los buses y de los turistas que vienen a comprar y mirar hacia arriba.

- (a.) Rampa del embarcadero, la gente extranjera para embarcarse se ordenan en la rama para llegar al agua y los botes, nunca bajan por la escalera que es mas directo.
(b.) Escalera del muelle, la gente de Valparaíso transita por la escalera, nunca por la rama (a)(b) Los turistas al llegar suben por la escalera de este modo emergen a la ciudad, es como si pasaran a ser portafolios.

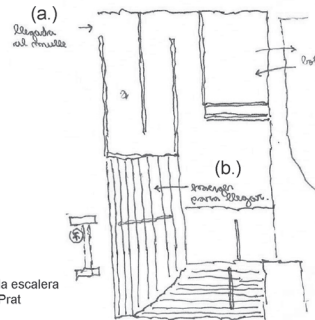
Escalera plaza de mar.

Este muelle es en verdad una plaza de mar, por que es el único espacio con oficio de mar. Desde un comienzo fue un puerto, que ahora permite continuar el paseo del muelle en el mar.



Contexto de la escalera en el muelle Prat

Esquema de planta.



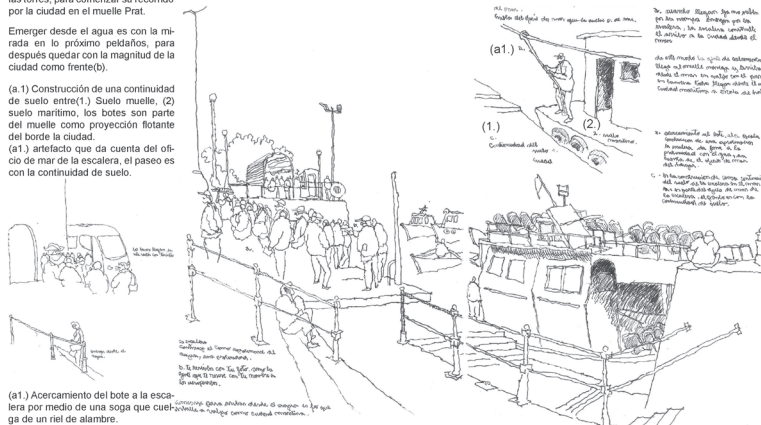
25

Los buses con turistas llegan entre las torres, para comenzar su recorrido por la ciudad en el muelle Prat.

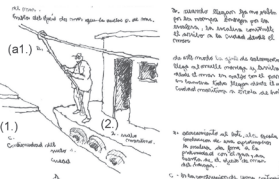
Emerger desde el agua es con la mirada en lo próximo pedaños, para después quedar con la magnitud de la ciudad como frente(b).

(a.1) Construcción de una continuidad de suelo entre(1) Suelo muelle, (2) suelo marítimo, los botes son parte del muelle como proyección flotante del borde la ciudad.

(a1) artefacto que da cuenta del oficio de mar de la escalera, el paseo es con la continuidad de suelo.



(a1.) Acercamiento del bote a la escalera por medio de una soga que cuelga de un rol de alambre.



(a1.) Construcción de una continuidad de suelo entre(1) Suelo muelle, (2) suelo marítimo, los botes son parte del muelle como proyección flotante del borde la ciudad.

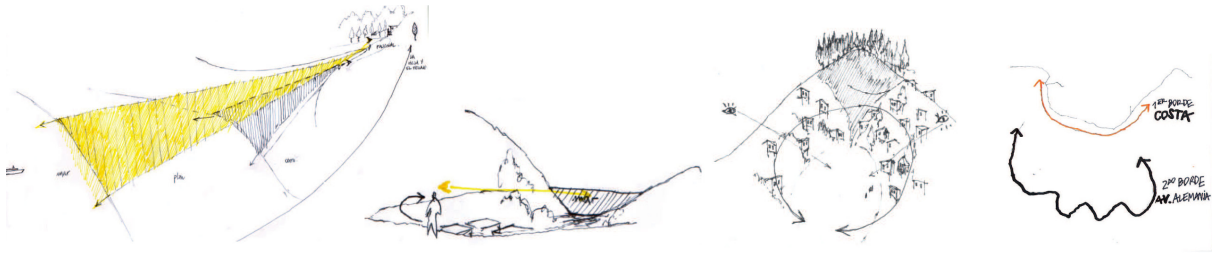
(a1) artefacto que da cuenta del oficio de mar de la escalera, el paseo es con la continuidad de suelo.



Escalera muelle Prat.

- a. Diagonal de mástiles y firantes que lleva a la ciudad, esta entra por el comercio al puerto.
b. La ciudad, como fondo.
c. El fotografiado a la espera del regreso de los botes.

EN EL CERRO, LO CÍVICO Y EL LUGAR RECIBEN SIMULTÁNEAMENTE



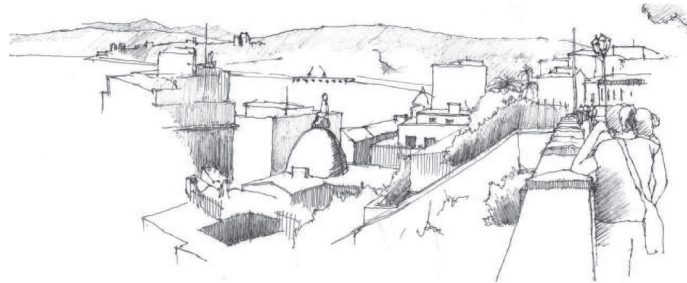
Esquemas proximidad y lejanía, los dos bordes. Esquemas del autor.

Dice de la ciudad y su acontecer en compañía del mar pues coincide el ancho y el avistamiento, que se constituye el borde.

La gente del cerro tiene su propio borde, vive en un borde, y es que su condición es equivalente a la de estar “junto al mar”. Y es que lo que tiene el cerro es su modo de quedar cercano al mar sin estar junto a él.

Valparaíso tiene lo cercano al mar en sus cerros y lo junto de la ciudad en el “borde”.

Lo cercano y lo junto. Un asunto de medidas, que son determinación de distancias. Es la comprensión de la medida en el espacio desde el pie y el ojo. En la ciudad de Valparaíso los fragmentos: el cerro y el plan. En la continuidad de la trama lo cercano del barrio con respecto a los centros urbanos. Estos, los centros, en el plan de la ciudad. Y todos juntos en el borde. Valparaíso entero, se comprende como un contenido de partes. Llega al borde y se junta, se conforma. Entonces la ciudad aparece en lo unitario.



El borde de Valparaíso está en el cerro, entre la Av. Alemania y los miradores

Desde el siglo XVIII Valparaíso intentando ganar territorio al mar. Lo gana, pero no se aproxima a él, se distancia. Y es que construye una frontera entre el borde construido naturalmente en las playas a partir de su orilla y la ciudad, renunciando a la posibilidad de acceder al mar.

Valparaíso junto al mar, construye la orilla y pierde el borde.

Y es que orilla y borde son dos cosas distintas.

La orilla es consustancial a las cosas, es aquello que permite distinguirlas. Todas las cosas tienen orilla, no así borde. Borde trae consigo el acto, dice de una magnitud espacial que construye el modo de habitar un ancho. El borde de mar, un modo de habitar el ancho con el mar y no junto a él. Valparaíso y sus playas han perdido ese modo de ir a lo ancho del borde, con proximidad al mar.

Relación borde orilla Valparaíso.



DÁRSENA DE AVENIDA ARGENTINA_4.1

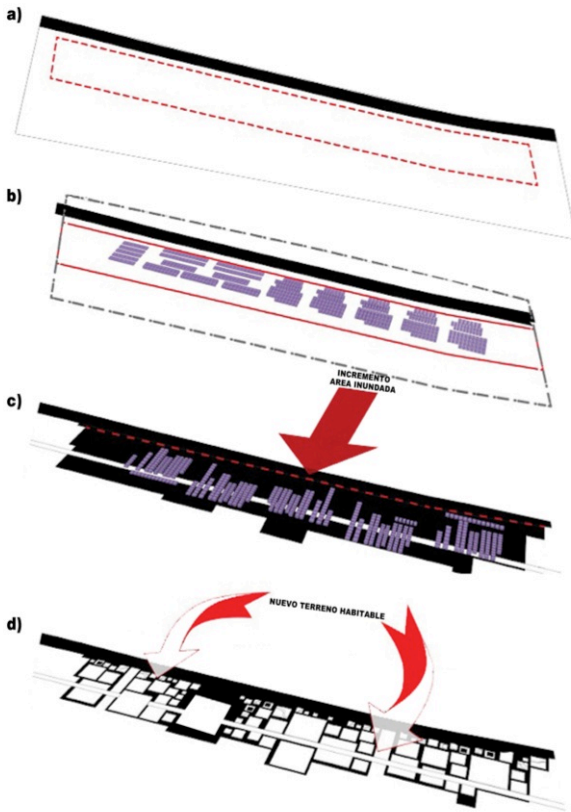
Sector Av. Argentina - Barón; la propuesta de diseño esta basada en la idea de desarrollar un nuevo y paralelo sistema urbano, la necesidad de combinar y establecer relaciones medioambientales entre el entorno del área y la ciudad, mediante la yuxtaposición, traslape y repetición de una nueva trama es posible organizar un ambiente residencial único con la integración del agua, espacios verdes y áreas de encuentro social y esparcimiento y el tejido prexistente de la ciudad creando un sistema en armoniosa coexistencia entre lo urbano y natural.

El carácter simbólico del proyecto queremos lo obtenga por el uso que haga el ciudadano de Valparaíso de él y por como poco a poco se va incorporando en la ciudad como un lugar de vida y de posibilidades.

La idea de conjunto se debe desarrollar como un lugar ENCLAVE, un volumen que se inserte en la ciudad como espacio que permita abrirse a la ciudad y que de paso a la relación con lo publico, a modo de incluir la actividad y ritmo de la ciudad al conjunto habitacional.

La disposición formal y elementos del conjunto darán paso al VACIO URBANO el cual permite una relación entre el calce y descalce del conjunto a escala urbana. Los espacios de medicación entre conjunto y ciudad, ya sean un espesor de borde, un cierre o un mismo espacio publico definen la vinculación espacial entre CONJUNTO Y VACIO URBANO, vinculacion que se define como el momento de integración tanto del volumen al vacío, y viceversa





La conformación del conjunto se determina por las características de la trama urbana tanto de los ejes importantes de la ciudad que dan paso a las relaciones urbanas directas, como a las características de los espacios netamente públicos, que son las plazas.

a) DELIMITACION DE LA PROPUESTA

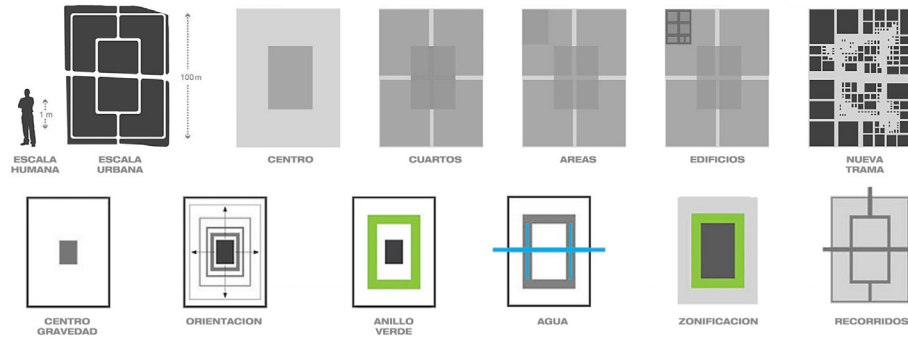
b) LIMITES Y REQUERIMIENTO PROGRAMATICO SEGUN FUNCION Y USO

c) REORDENACION DEL PROGRAMA EN TORNO A UN EJE CENTRAL VINCULADOR

d) ESTILIZACION Y ARTICULACION DEL NUEVO FRENTE DE AGUA

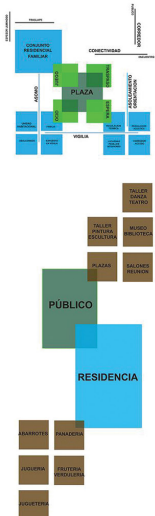
CONCEPTO DE DISEÑO DE LA NUEVA TRAMA

El foco principal del desarrollo, la ordenación y planificación de la propuesta se llevó a cabo teniendo en cuenta la lógica de la escala del barrio. Las necesidades programáticas de la página se dividen en tallas S, M, L y XL, que se subdividen y dispuestos de acuerdo a funciones específicas. Esta lógica escalar integra diversas escalas de lo urbano a nano y proporciona oportunidades para que los edificios interactúen con los usuarios a una escala humana íntima, así como la creación de grandes lugares emblemáticos dentro del sitio



PROGRAMA Y ESQUEMA DE USOS

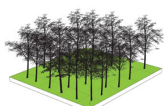
PROGRAMA



USOS



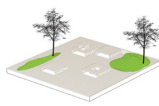
PLANIMETRIA - DETALLE URBANO



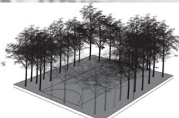
TIPOLOGIA BOSQUE
CONVERTIR CO2 A O2



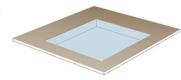
AREAS VERDES
GAMINATAS CICLISMO



AREA SOCIAL Y ENCUENTRO
RELAJO ESPARCIMIENTO



AREA DEPORTIVA
BASKET, FUTBOL



PISCINAS PUBLICAS
NATACION, BUCEO



VISTAS DETALLE URBANO

V1 - Vista centro comunitario



V2 - Rivera poniente



V3 - Equipamiento Rivera poniente



V4 - Tratamiento pasajes aledaños



IMAGENES OBJETIVO DARSENA AV. ARGENTINA_4.2

PARQUE REMATE DE AVENIDA ARGENTINA Y VISTA DE LA DÁRSENA



34

**NUEVA RIVERA ORIENTE DE DÁRSENA DE
AVENIDA ARGENTINA.**



35

**RIVERA PONIENTE Y ENCUENTRO DEL BORDE
CON EL BRAZO DE MAR**



36

**VISTA INTERIOR DE LOS CANALES Y AREAS DE
USO PUBLICO**



37

TERMINAL INTERMODAL DE PASAJEROS Y CRUCEROS SECTOR BARON _4.3

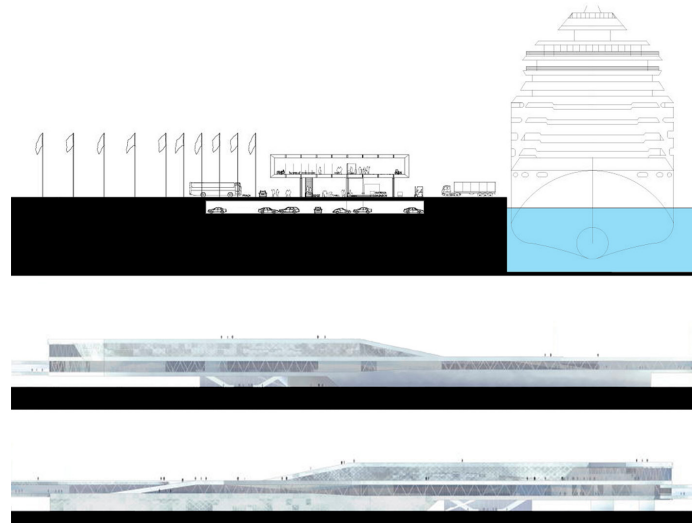
Los frentes costeros son tal vez la condición urbana mas singular de una ciudad por tanto los edificios frente al mar siempre jugaran un papel urbano importante, independiente de su programa ó arquitectura. El desafío común del diseño es entonces el de mantener el acceso del público a la orilla del agua mientras se va creando densidades y urbanizaciones a lo largo de la línea de costa en el caso de Valparaíso la seguridad agrega un nuevo giro a una situación ya difícil.

La propuesta es un intento de preservar la continuidad del acceso público a la orilla frente al mar como tambien la creación de un centro de servicio.

El desafío del diseño es la creación de la convivencia entre el edificio y la orilla que permita a cada uno dar vitalidad a la otra sin la complicación de unos a otros, como de flujo y la funcionalidad.

La terminal está dividida en dos niveles: el nivel del suelo, se accede desde la calle, que ofrece espacios para funciones relacionadas con la tierra (facturación de equipajes y manipulación) y el nivel elevado que contiene las funciones directamente relacionadas con el embarque y descarga de los cruceros. El nivel elevado es un único edificio de una planta expansiva que está flotando sobre el paisaje.

Este edificio elevado proporciona el espacio para la sala de salida y de llegada, explanada de embarque, comercial libre de impuestos y el salón de usos múltiples para el terminal.

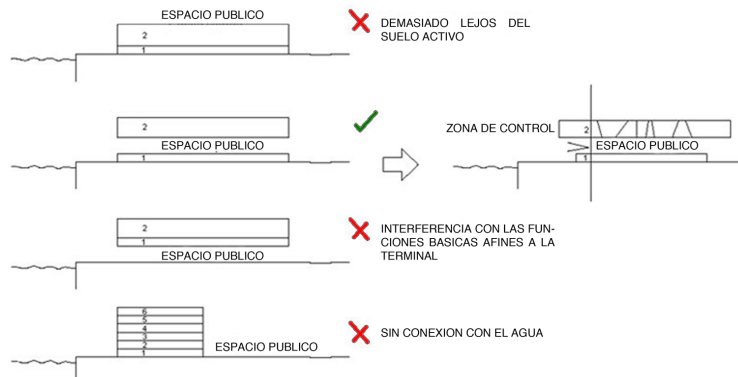
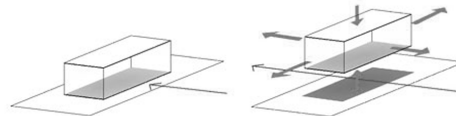
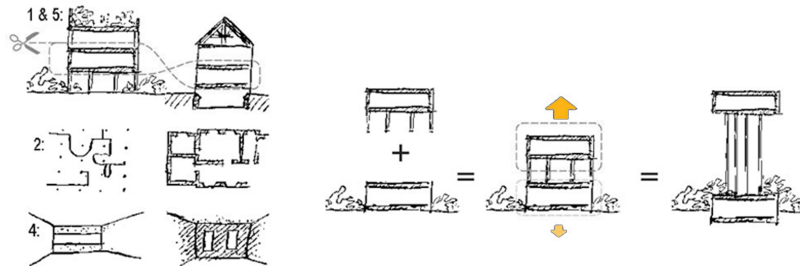


CONCEPTO DE DISEÑO:

Al infundir el aire y la luz en la mayor parte de un edificio a través de una cosa expansivamente delgada y levantada que puede reparar la temerosa reputación de los pilotes de Le Corbusier y crear activos y cálidos espacios públicos cubiertos (1&5)

El Terminal cuenta con un máximo de 150 counters para el uso de check-in por los operadores turísticos para atender el desembarco de simultaneo de 3 navios con un maximo de 9000 tripulantes

$$\text{N}^\circ \text{ Counters} = \frac{\text{N}^\circ \text{ pasajeros embarcados} \times 3,5}{4 \times 60}$$



IMAGENES OBJETIVO TERMINAL DE CRUCEROS_4.4

VISTA ANDEN DE ATRAQUE DE CRUCERO E INTERIOR DE ZONA DE EMBARQUE



40

VISTAS DE ARRIBO A LA TERMINAL DE CRUCEROS



41



Desde la ciudad hacia el Borde una Intervención Urbana en Valparaíso

CONCLUSIONES

Este trabajo busco generar un master plan del nuevo borde costero, este se lleva acabo en base a tramos los cuales quedan nombrados y con el destino que tendrán, cada uno es un gran proyecto en si mismo, al igual que desarrollo de los ensambles entre estos tramos. Pero se deja el desarrollo del tramo Avenida Argentina - Baron, ellos son los pormenores de esta tesis encargados de dar luces de lo que se busca al plantear un espacio recreativo que da cabida al ocio junto al puerto potenciando las existencias del lugar, consolidando así un nuevo Destino para Valparaíso resguardando su forma de ser ciudad.

Es un proyecto de varias escalas; continental, país, regional, urbana el estudio de esta tesis busca desarrollar una imagen global de este proyecto, generando una intervención urbanística centrada en una mirada y vocación arquitectónica, que lo sitúa como un bien para la ciudad generando una relación con la extensión por medio de parques, un brazo de mar, y lo mas importante un borde consolidado para la ciudad.

Podríamos decir que el puerto aparece como un medio universo para Valparaíso, que le es complementario y que le da destino como ciudad cultural y turística potenciándolo como pórtico de la Bienvenida esto gracias a su ubicación como enclave debido a su gran conectividad y cercanía a instalaciones como aeropuertos, pasos fronterizos, etc. y con una buena infraestructura vial de soporte.

De este modo esta tesis busca abrir una nueva postura frente al tema del crecimiento de la ciudad y la región, desde ese punto de vista viene a abrir un planteamiento de estudio nuevo que en ningún caso esta terminado, Al ser una tesis que tiene un punto de vista arquitectónico queda pendiente estudios de disciplinas complementarias como la ingeniería, construcción, comerciales, de factibilidad, además de medio ambientales