

TEMA DE ARQUITECTURA



UNIVERSIDAD
DE
VALPARAISO
C H I L E

PROFESOR GUIA: EDUARDO EMPARANZA M.

ALUMNO: RODRIGO CHAVEZ RODRIGUEZ

2 0 0 8

***LA TRANSFORMACION FORZADA DE UN
BORDE COSTERO AISLADO A UN BORDE
COSTERO UNITARIO***

De costanera a paseo costero urbano

INDICE

paginas

INTRODUCCION

1-2

HIPOTESIS DE TRABAJO

3

OBJETIVOS

4

DESARROLLO DEL TEMA

5-81

REFLEXIONES FINALES

82-84

BIBLIOGRAFIA

85

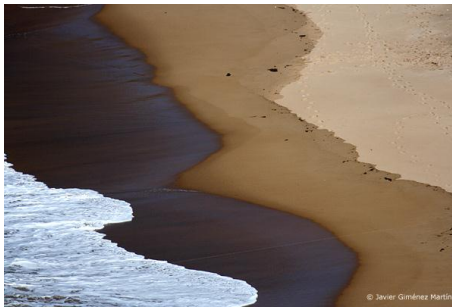
INTRODUCCION

Las situaciones de límites son situaciones críticas, indisociables de transformaciones, de transgresiones.

Ellas constituyen también aperturas:

"El límite no es donde alguna cosa cesa, sino, como los griegos lo habían observado, es a partir de lo cual alguna cosa comienza a ser"

SOBRE LOS ELEMENTOS DE BORDE ENTRE TIERRA Y MAR



Los elementos que se encuentran en el límite entre dos territorios diferentes , sufren la tensión que se genera por el contacto de dos situaciones de características distintas. La diferente función, utilización y materialización en el espacio de esas condiciones produce un contacto que , de no existir soluciones de continuidad que aminoren los efectos, producen una situación grave de tensión para los respectivos elementos de borde .

Cuando los bordes de la urbanización no están bien acondicionados , cosa que sucede bien a menudo, presentan las características de los territorios fronterizos, pues constituyen, a ambos lados del límite , una especie de tierra de nadie así es cuando a ambos lados del borde no hay un uso concreto y vivo , se produce una degradación grave .

El borde costero es frontera y lugar de encuentro entre la tierra y el mar .

Los bordes de las áreas costeras deben ser tratados como elementos de transición entre áreas de características distintas

El elemento de estudio, es la relación del fenómeno urbano de la ciudad costera ,con el frente de agua a través de construcciones urbano-arquitectónicas que materializan el límite urbano.

Los paseos costeros son proyectos que han ido apareciendo en las ciudades costeras por todo el mundo a partir de principios del siglo XX, hasta la actualidad el seminario estudia una problemática histórica de la transformación de la ciudad costera, la evolución histórica de ciertos elementos, el espacio publico costero como una situación compleja de relaciones urbanas , para saber realmente como es la figura del paseo costero dentro del contexto del sistema mayor **borde costero** en la ciudad , establecer como se conforma este espacio publico , cuales son los elementos que lo conforman y lo hacen tal .

En la actualidad se concibe la ciudad, desde la separación programática, se recorre con el auto, locomoción publica, se transporta del trabajo hacia la residencia, esparcimiento.

La ciudad se ha ido dividiendo en sus usos y de este modo, el paseo comienza a concebirse como un lugar, al cual uno puede pasar a través del auto, estacionarse, recorrer ciertos tramos a pie, acompañados por un programa recreativo

Por otro lado, se comienza a pensar la ciudad desde otros modos de transporte ,bicicletas, patines, peatón.

Que comienzan a marcar huellas, senderos recorridos que van quedando entre áreas verdes, jardines de descanso y juego.

A través de un estudio de proyectos , determinar como ha llegado a ser hoy el borde costero urbano
Es por esto que mi seminario busca, entender mejor el proyecto de paseo costero, como un elemento de la composición de la estructura urbana de la ciudad costera, dejando de existir la orilla, el borde costero, como un elemento natural que por si mismo existe, entendiendo este encuentro entre el agua y el continente, como un lugar de proyecto, que comienza a integrarse a la ciudad.

El tema tiene que ver con una Problemática de la evolución histórica de la ciudad estudiar ,los elementos de espacio publico costero , desde la arquitectura y sus relaciones urbanas, entendiendo su emplazamiento como un lugar limite de borde ,que da continuidad, establecer si realmente son elementos de conexión o no en la estructura de la ciudad , establecer cual es la composición espacial del paseo de costa , cuales son los elementos de diseñabilidad y los criterios que se están teniendo al momento de proyectar

El tema por una parte se comienza a estudiar desde el punto de vista de una mirada **histórica**, como han ido apareciendo en la historia de la ciudad , origen y contexto urbano , la relación del hombre con el mar y la evolución histórica en las distintas épocas de este espacio publico como un tema en el mundo y en chile

Por otra parte se comienza a estudiar también ,desde el punto de vista de una discusión **teórica** que tiene que ver con la discusión actual en relación al borde costero y la ciudad, también con la complejidad del paseo costero en cuanto a su conformación como: elemento borde urbano de espacio publico para el ocio, como elemento de protección del litoral a la erosión marina , como elemento que conforma la trama vial de la ciudad (peatonal y/o vehicular) , como elemento que se consolida como parte del paisaje natural de una ciudad .

Por otro lado se estudia en relación a la **territorialidad** que genera el paseo ,del territorio costero en general y sus tipologías morfológicas geográficas

Luego se estudia sobre el **espacio publico** en general , **la costanera** y **el paseo costero** , estableciendo características y tipologías generales .

Luego se define un territorio de estudio y se definen los proyectos, para establecer los nuevos elementos tipologicos del paseo integrado a la ciudad costera.

HIPOTESIS DE TRABAJO

Existe una transformación forzada del borde costero que se ha venido dando en el ultimo tiempo ,de un borde costero aislado a un borde costero unitario, fenómeno que se produce por la aparición de ciertos elementos y fenómenos en la estructura urbana de la ciudades costeras

De un elemento aislado a un elemento continuo parte de la estructura urbana de las ciudades costeras

OBJETIVOS

Identificar los **elementos** y **fenómenos** que han incidido en la transformación del borde costero

Comprender cual es el rol de las transformaciones urbanas en los frentes costeros de agua

Conocer las características y tipologías de los paseos costeros , su relación con la ciudad , conocer todos lo elementos que lo conforman , conocer algunos paseos ejemplares y establecer clasificaciones tipologicas según ciertos criterios

Saber realmente como es la figura del paseo costero dentro del contexto del sistema mayor **borde costero** en la ciudad

Establecer como se conforma este espacio publico , cuales son los elementos que lo conforman y lo hacen tal .

Cuales son los elementos de diseñabilidad y los criterios que se están teniendo al momento de proyectar

Saber como ha llegado a ser hoy el paseo costero urbano un elemento estructurante en la composición urbana del gran Valparaíso costa

“ Comprender el rol de las transformaciones urbanas en frentes de agua degradados o de uso obsoleto, como acción estratégica para la revitalización de ciudades costeras

DESARROLLO DEL TEMA

LA TEORIA

ANTECEDENTES TEORICOS

sobre el tema del borde costero y su discusión actual con la ciudad

LA GEOGRAFIA

ANTECEDENTES TERRITORIO COSTERO

sobre la tipologias y elementos de la geografía costera

LA HISTORIA

ANTECEDENTES HISTORICOS GENERALES

sobre el borde costero y la génesis de la ciudad costera

EL ESPACIO PUBLICO

ANTECEDENTES DEL ESPACIO PUBLICO

EL PASEO COSTERO

ANTECEDENTES DEL ELEMENTO PASEO COSTERO

ANTECEDENTES DEL DISEÑO DEL PASEO COSTERO ()

EL TERRIOTORIO DE ESTUDIO

RECONOCIMIENTO DEL TERRITORIO DE ESTUDIO

ESTUDIO DE PROYECTOS

EL PASEO COSTERO URBANO

del espacio aislado a el espacio unitario

reconocimiento de los fenómenos y elementos del proyecto con el contexto urbano de la ciudad

LA TEORIA

ANTECEDENTES TEORICOS

la discusión **teórica** que tiene que ver con la complejidad del paseo costero en cuanto a su **conformación como: elemento borde urbano de espacio publico para el ocio, como elemento de protección del litoral a la erosión marina , como elemento que conforma la trama vial de la ciudad (peatonal y/o vehicular) , como elemento que se consolida como parte del paisaje natural de una ciudad**

Los bordes naturales de la ciudad son elementos particulares de su configuración ,que cumplen un papel orientador del trazado y los recorridos de sus habitantes. Pero también los frentes de agua son generadores de una identidad colectiva, en tanto que junto a ellos se emplazan relevantes espacios para el encuentro público, que cargan la huella de la evolución histórica de su entorno.

Las intervenciones en el borde marítimo son una herramienta de elevada importancia para realizar recuperaciones o cambiar de condiciones de uso, como para detonar la renovación física, económica y cultural de la ciudad.

Para el desarrollo de los proyectos de los paseos costeros, de manera que no se cree solo una nueva imagen , sino también la integración del nuevo proyecto con el resto del tejido de la ciudad, se requiere introducir nuevos usos y equipamientos, que constituyan un programa atractivo para los habitantes y los inversionistas. para que de este modo no se produzca el aislamiento, la desvinculación o desvalorización ambiental, social, económica y urbana de estos sectores.

“ Materializar la transformación de estos bordes, requiere de una mirada multidisciplinaria. Las consideraciones técnicas y políticas que en simultáneo necesitan en un proyecto urbano costero, se harán efectivas desde el enfrentamiento integral de la problemática y del reconocimiento y potenciación de las pre-existencias valóricas de la ciudad y su paisaje.”

La transformación de los frentes de agua como detonante de la revitalización de los tejidos urbanos y de la creación de una nueva imagen de ciudad.

De modo que los proyectos de paseo costero urbano influyan hacia un área mayor de ciudad, de manera que traspase e impacte fuera de sus límites administrativos de la intervención misma, lo cual implica una necesidad de abordarlas con una mirada integral del territorio en el cual se insertan.

La zona costera nacional posee una alta vulnerabilidad , debido a que se concentran gran cantidad de actividades que sin un manejo adecuado , poniendo en riesgo la sustentabilidad de sus recursos.

Por otro lado en la actualidad no existe una política integrada que regule la ocupación de esta franja de territorio.

“ Los instrumentos normativos y legales que rigen las ocupación de las costas, se distribuyen de manera sectorial y desvinculada, lo que desemboca en una planificación de extremos ineficientes y sin criterios definidos. A veces sus alcances son demasiado generales como para guiar un desarrollo efectivo, pero en otras por lo contrario, la superposición de aspectos obstaculiza su intervención.”

“Importantes estudio y proyectos ha realizado el Estado en su interés por impulsar la renovación de ciudades y su frente de agua, de cara a la celebración del Bicentenario de la República el año 2010.

Algunos de ellos: la renovación urbana del borde costero de Puerto Montt, la gestión inmobiliaria y urbana del Puerto de Iquique, la redefinición del muelle Arturo Prat y borde costero de Punta Arenas, y la recuperación de la ribera norte del Bío-Bío, entre otras.”

Todos estos proyectos han tenido en común la intención de lograr una redefinición de la imagen urbana, teniendo distintas reflexiones, nuevos roles e impactos que repercuten directamente en la configuración de los tejidos de las ciudades y por consecuencia en la habitabilidad de estos espacios públicos.

El frente de agua como motor de ciudad:

La recuperación de un borde costero que, en ambos casos , configura la fachada principal de ciudades donde el turismo juega un rol económico clave, se convierte en una herramienta fundamental para el desarrollo sostenido del sistema urbano en conjunto.

Un proyecto de ciudad con mirada de futuro

Proyectos ancla como elementos dinamizantes, que vinculan atributos turísticos con zonas deterioradas, favoreciendo su renovación, donde el elemento aglutinante es el borde costero que conecta los cabezales mediante programas comerciales y un espacio público

Para la transformación de los frentes de agua en la ciudad, existen 6 criterios importantes de observar

1 que forma parte de un proyecto de ciudad

2 aprovechar el impulso de oportunidad dada o inventada

3 integrarse al tejido de la ciudad consolidada

4 reactivar lo existente o construir nuevas centralidades

5 reforzar la polivalencia urbana en la mixtura socio-económicas

6 innovación formal y tradición conceptual en el diseño urbano

7 modalidad de gestión adecuada al contexto

LA GEOGRAFIA

ANTECEDENTES GEOGRAFICOS DEL TERRITORIO COSTERO



CARACTERISTICAS DE LAS ZONAS COSTERAS

Las zonas litorales son un tipo de espacio con características particulares sobre la superficie de la tierra debido a que surgen de la intersección de tres importantes factores geográficos, como son **el relieve, el mar y el clima**, por lo cual la dinámica de estos tipos de paisajes resulta en sí más compleja. A esta interrelación de factores debe incluirse la presencia ocasional de otros factores (como presencia de estuarios, desarrollo de suelos, actividad humana, hielo) que puede hacer más complejo aún su estudio.

Las zonas litorales llegan a ser especialmente complejas, ya que debido a la posición relativa de la costa en un mismo banco de arena pueden haber diversos tipos de playas determinados por su tipo de zona de rompiente. La fuerza variable del oleaje (debida en condiciones normales a olas de mar local o de mar de fondo) determina procesos de agresión o destrucción, éstos últimos de especial fuerza ante eventos meteorológicos que pueden hacer cambiar el tipo de rompiente, la playa y en gran parte un paisaje litoral.

LA COSTA

La costa es la parte de un continente o de una isla que linda con el mar. Tiene un paisaje inestable, donde en los sectores de playa su perfil bidimensional puede crecer debido al depósito de sedimentos y en otros casos puede disminuir por los procesos de erosión marina. Pero las costas también son modificadas por otros factores, como el clima, el viento, el oleaje, actividad biológica y las actividades humanas.

El borde litoral es constantemente remodelado por el mar que lo azota.

La arena que aportan los ríos al litoral, se mueve a lo largo de este, longitudinalmente.

El viento produce un continuo movimiento longitudinal de las arenas litorales.

Las mareas y corrientes aportan a la zona costera parte de la energía del mar, pero las olas son el principal factor en la formación de las costas, al entregar la mayor parte de la energía que erosiona, transporta y deposita los sedimentos. Las olas que recorrieron largas distancias tienen una energía considerable como modeladoras de las costas.

TIPOS DE COSTAS

Según la estructura geológica del litoral, se distinguen los tipos siguientes:

Costa longitudinal (también llamada pacífica), en la cual la estructura del terreno y la orilla del mar coinciden o son paralelas

Costa transversal (o atlántica), con accidentes estructurales perpendiculares a la costa

Costa oblicua, que constituye el caso intermedio entre los dos anteriores.

También suelen ser calificadas las costas recurriendo a oposiciones:

Costa de emersión y **costa de sumersión**, dependiendo si el cambio de nivel que originó la formación costera se produjo en el mar (emersión) o en la tierra (sumersión).

Costa abierta (sin cabos ni accidentes) o **costa desmembrada** (irregular y accidentada)

Costa rocosa

Costa alta

Costa rasa



PAISAJES COSTEROS



Entre los accidentes geográficos que alteran la continuidad de la costa y determinan el paisaje de ésta, los hay **salientes**: cabo, promontorio, puntas, deltas, etc.

Otros son **entrantes**: golfo, estuario, fiordo, ría, bahía, ensenada, etc.

Además de depender de los procesos de sedimentación y de la erosión, los paisajes costeros dependen también de la posición relativa de la línea de costa

LAS PLAYAS

Las playas son el resultado de los depósitos de olas constructivas, en general en zonas costeras de escasa energía, dependiendo en gran medida de la posición relativa de la línea de costa. Las playas pueden ser de sedimentos finos, como limo y arena, o de materiales más gruesos, como cantos rodados o también como combinación de estos tres elementos.

El tipo de zona de rompiente, el tipo de sedimento, la energía de las olas, la amplitud de la marea y el efecto del viento determinará la forma de la playa

Una playa es una forma geológica consistente en la acumulación de sedimentos, por efecto de la dinámica local del oleaje. Estos sedimentos son normalmente arenas, si bien también hay playas de gravas y de bolos.

Existen muchas clases de playas, pudiendo existir varias de ellas sobre un mismo banco de sedimentos, debido a que en unos metros el tipo de rompiente puede variar dando origen a un tipo de playa distinto.

Una playa se forma cuando el oleaje y las corrientes del mar propician la llegada de sedimento a una zona de la costa.

Entonces una playa se forma bajo dos supuestos: el primero, que la forma de la costa sea tal que haya una zona donde entre' una determinada cantidad de sedimento y que sea estable con los diferentes estados de clima marítimo.

El segundo, que exista una zona en la que si bien el sedimento se va perdiendo por algún lado, haya un aporte de sedimento por otro que lo pueda compensar. Una vez que se han depositados los sedimentos, la playa es modelada según el tipo de rompiente que la afecta.

La playa es una geoforma dinámica por lo cual está en permanente cambio, sujeta en todo momento a la acción que cada ola, que cada marea y que cada temporal le provocan, con grandes e importantes transportes del propio sedimento que la componen.

LA HISTORIA

ANTECEDENTES HISTORICOS GENERALES



EL MAR Y EL HOMBRE

El mar es testigo y el medio que marca la existencia de gran cantidad de pueblos , se nos presenta como un medio que define territorios que también permite la relación de territorios distante y entre pueblos de cultura diferentes .

Por un lado ha existido un temor bastante generalizado hacia el mar mientras que de otro lado , el mar ejerce sobre nosotros una inmensa atracción , del mar venían los grandes males para la salud producidos por las humedades y en el acechaban peligros de invasiones de desconocidos que se adueñaban de las riquezas y de los víveres, pero al mismo tiempo, el mar ofrecía y facilitaba el conocimiento de otros modos de comportarse frente a la vida.



Como dice corbin” mejor que en cualquier otro lugar , en las riberas se puede efectivamente llevar a cabo la lectura de la multiplicidad de los ritmos temporales , experimentar el alargamiento de la duración geológica , observar la indecisión de las fronteras biológicas , la incertidumbre de los reinos y las asombrosas transformaciones que les anudan “

En ningún sitio como en los mares o frentes de mar se puede sentir lo que es el vacío o la inmensidad , es donde se siente con mayor fuerza la furia de los elementos naturales.



Las riberas de los mares han sido consideradas como unos lugares privilegiados de meditación , espacios apropiados para el reposo e incluso para los placeres colectivos, son lugares mas apropiados para el ocio , pero entendiendo este como el otium de los antiguos , referido al descanso en busca de lograr encantarse con uno mismo .este concepto se altera a partir del siglo XVIII y se empieza a interpretar como ociosidad, como reposo necesario por la imposición del tiempo , es decir, en el sentido que le damos a nuestras vacaciones.

CONTEXTO HISTORICO MUNDIAL



Se perfila una serie de usos urbanos de las costas a lo largo del tiempo, un modo de apropiación del espacio que tendrá un desarrollo en la historia de las ciudades, y que en su despliegue adquirirán formas precisas materializadas en artefactos arquitectónicos.

El proceso de ocupación y uso de las costas urbanas, junto con la construcción y complejización de los dispositivos materiales que vinculan esa intervención en el espacio, se vinculan a la larga lucha entre el hombre y el medio, entre la cultura con sus posibilidades y limitaciones técnicas y el dato natural.

En la historia de las ciudades que nacen y se desarrollan a la vera de cursos de agua se verifica esta lucha en la que pueden establecerse distintas etapas.

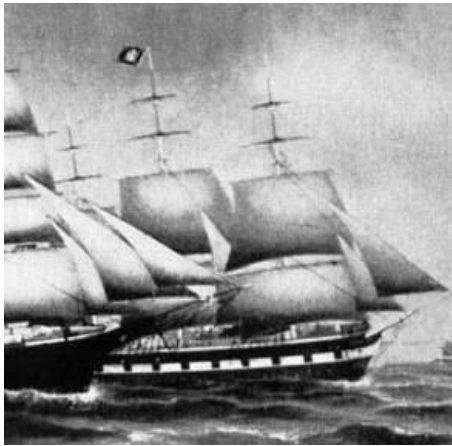
Hasta hace más de un siglo existía un sentimiento de recelo hacia el mar ya que era el origen de tormentas y piratas e invasores, a la vez que se carecía de una infraestructura de costa, como faros que evitasen catástrofes en la navegación.

Solo a mediados del **siglo XIX** desaparece la piratería, se establece un control sobre las etapas de navegación, se coordinan y programan los viajes y se extienden a lo largo de las costas una vasta red de faros que van apoyando la navegación. a partir de entonces los mares se hacen más seguros, con lo que va creciendo el tránsito marítimo, los puertos se desarrollan rápidamente y se eliminan las fortificaciones y murallas que protegían las ciudades costeras. El mundo termina de ser conocido y se logra disponer de cartas para la navegación, poco después aparece la navegación a vapor.

En cuanto a la sensibilidad personal hacia el mar, esta ha ido cambiando progresivamente y de un temor ante la insalubridad de la humedad del medio marino, se va pasando a destacar los beneficios de una controlada exposición al sol y a la cura de tranquilidad que brindan las orillas marinas.

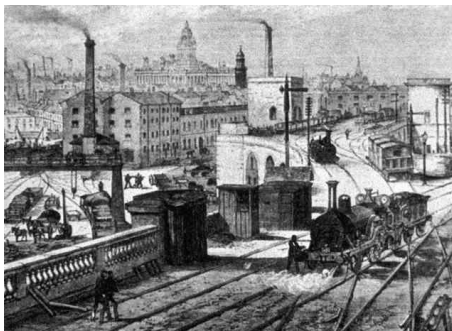
A mediados del siglo XX las posturas personales y colectivas ante el mar han cambiado radicalmente y así se ha perdido el recelo al ambiente marino y ello da lugar a un generalizado crecimiento de las vacaciones junto al mar, el ocio toma un lugar importante en las ciudades.

Las riberas de los mares han venido siendo consideradas como unos lugares privilegiados de meditación, espacios apropiados para el reposo e incluso para los placeres colectivos, son lugares más apropiados para el ocio, pero entendiendo este como el otium de los antiguos, referido al descanso en busca de lograr encontrarse con uno mismo. Este concepto se altera a partir del siglo XVIII y se empieza a interpretar como ociosidad, como reposo necesario por la imposición del tiempo, es decir, en el sentido que le damos a nuestras vacaciones.



La segunda mitad del siglo XIX fue denominada la “era infraestructural”. Luego de la revolución energética, en la cual funciones económicas fueron liberadas y surgió el fenómeno urbano, la “era infraestructural” situada entre 1846-1892- se define por la expansión y desarrollo de la estructura urbana asentada en una trama de infraestructuras que la vinculan a la región y el mundo.

Las ciudades a través de ferrocarriles y puertos modernos, no solo crecieron, sino que simultáneamente definieron una nueva inserción en el territorio, una implantación en el medio natural en que se encontraban asentadas estableciendo relaciones productivas y de dominio sobre el mismo.



Si bien previamente las ciudades establecían un vínculo con su medio natural y desde la antigüedad existían puertos, con la modernización de la era infraestructural esta relación cambió radicalmente en grado y forma, ya que se perfilaban técnicas que otorgaban a las sociedades una progresiva capacidad transformativa sobre el entorno. La construcción de redes ferroviarias y puertos de infinita mayor capacidad y eficiencia operativa, no solo conectó territorios lejanos con la ciudad, sino que con sus emergencias constructivas dentro de ella generaron accidentes artificiales que incidieron en la forma, uso y significación de gran parte del espacio urbano de esas ciudades en expansión.



Los puertos modernos son piezas que mediaron en la relación entre la ciudad y el agua y que pertenecen tanto a la cultura técnica como a la vida urbana. La emergencia de una economía basada en el comercio, junto a los adelantos técnicos y las nuevas formas de gobierno, fueron elementos del siglo XIX que determinaron la renovación de las infraestructuras portuarias a fines del mismo siglo. La tecnología del vapor de las que derivan las nuevas formas de producción industrial de mercancías y las nuevas formas de navegación, instaló la necesidad y la posibilidad de nuevos puertos que sustenten las actividades de comercio que se incrementaban súbitamente entre las incipientes constituciones de Estados nacionales.

“En aquellos momentos la máquina de vapor revolucionaba el transporte marítimo, el transporte terrestre y los medios de carga y descarga de los puertos. La navegación de vapor, los avances en la construcción naval de buques de hierro y el progresivo aumento de capacidad y calado de los barcos exigían unas nuevas condiciones en las infraestructuras e instalaciones portuarias



Hasta mediados del siglo **XIX** los puertos mantenían una cercana relación espacial y funcional con la ciudad, los productos eran almacenados y comercializados en la ciudad, como así también, el muelle era una calle pública, con lo cual, es posible registrar un sinnúmero de vínculos. Sin embargo, y por los cambios reseñados, el registro varía a partir de entonces. Los nuevos puertos se insertan como nuevos y extensos artefactos construidos que varían la relación de la ciudad con el agua, se extienden mas allá de los confines mismos de lo urbano colonizando nuevas áreas naturales, **construyen su propio suelo** y generan grandes extensiones artificiales que cambian la línea de ribera a su vez que la esconden de su contacto con la ciudad.



“Estos desarrollos demandaron una redefinición de la relación entre la red de espacios públicos entre la ciudad existente y la nueva infraestructura de gran escala.(portuaria y de ocio). Una nueva apreciación del paisaje jugó un importante rol en esta cuestión; el tránsito hacia una nueva infraestructura portuaria era construida en un área rural sin ocupar fuera de la ciudad existente, un acto que en sí mismo requirió una redefinición de la interrelación entre la ciudad existente, paisaje e infraestructura”.

Es dentro de este proceso cuando comienzan a formalizarse de forma mas específica, por fuera de los puertos, otros espacios como son los **paseos costeros** que restablecen esa vinculación urbana con el litoral que el puerto -en su incipiente autonomización y especificación funcional- ha roto en su sitio de implantación



CONTEXTO HISTORICO DENTRO DEL TERRITORIO DE CHILE



El mar y los territorios litorales han tenido siempre una decisiva importancia en el desarrollo de nuestra cultura y la historia esta marcada por la relación directa del país con el mar.

Desde una perspectiva global , el mar es un factor determinante en la identidad chilena, ya que es esta relación la que dio un orden particular al territorio. Desde sus orígenes el borde costero , entendido como el área en la que se une la tierra y el mar , donde se comunican .

El país estaba poblado por diferentes grupos indígenas en toda su extensión longitudinal
1542 y 1750 carencia de infraestructura portuaria , negación del borde costero ,Entre los años **1790 y 1850** la estructura urbana de Chile es clara ,expedita y funcional . Debido a esto el aspecto comercial del país con el exterior toma importancia y comienza a considerarse el mar como puerta abierta al mundo .



El transporte comercial , que se daba a través de vías ferroviarias y marítimas de cabotaje en el sentido longitudinal del país , durante este periodo se torna transversal, gracias a la visita de donde Ambrosio o 'higgins en los inicios del siglo XIX, quien lidero un grupo de republicanos que comienzan valorar el potencial marítimo chileno y quienes tuvieron clara conciencia del destino marítimo de Chile .

Así nace la transversalidad de Chile; estructurando vialmente su relación con el litoral ya que se traviesa por primera ves la geografía intrincada de cordillera a mar.

Un ejemplo de esto lo constituye el transporte generado por la industria del salitre y de la agricultura.

El comercio se va estructurando en la costa de Chile, por medio de la creación de puertos , iniciándose hacia 1830 un gran cambio .

Posteriormente ,a causa del auge económico y el descubrimiento científico de los beneficios de los baños de mar : el litoral pasa a ser un espacio para el ocio valorado para el descanso y el esparcimiento .



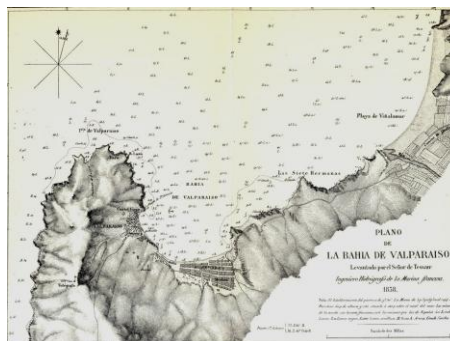


El litoral central de Chile adquiere una nueva cultura urbana particular, esto es, desde el auge económico derivado del desarrollo comercial, el país descubre una nueva mentalidad de esparcimiento, de las familias adineradas en un principio y luego popularizándose con el transcurso de los años gracias a las nuevas accesibilidades, como el ferrocarril. hacia fines del siglo XIX y principios del XX, el mar adquiere gran importancia como espacio para el ocio, reflejando así los nuevos estilos de vida. nacen numerosos balnearios en la zona central de Chile.



Un gran cambio se se inicia en **1830** con la creación de la marina mercante nacional, aparecen servicios en la costa y las haciendas pueden sacar sus productos agrícolas directamente desde las caletas mas cercanas, para lo cual se construyen bodegas junto a la costa y en los lugares mas resguardados o próximos a las rocas. Esta bodegas fueron el origen del turismo en el litoral, puesto que pasan a ser haciendas costinas o segundas residencias de los propietarios adinerados durante el verano invitando amigos y familia. Se desarrollan balnearios y asentamientos costeros en la costa de Chile.

Es a partir de principios del siglo XX que comienza a desarrollarse el paseo costero en la historia de las ciudades costeras chilenas.



se reconocen tres periodos con respecto al mar en relación a su acontecer cultural y urbano, desde la llegada de los Incas y los Españoles hasta el día de hoy.

NEGACIÓN DEL BORDE COSTERO Y CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA XVI-XVIII

fundación de Santiago 1542, y visita de don Ambrosio 1790 siglos XVI-XVIII

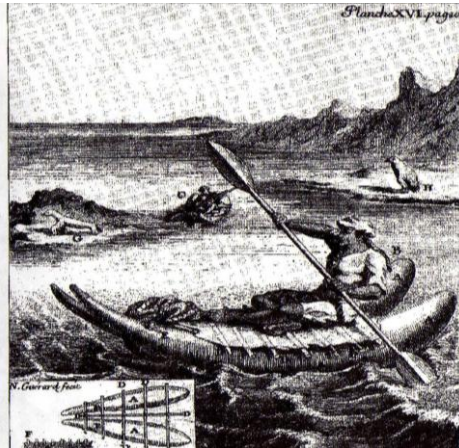
RECONOCIMIENTO DEL MAR COMO PUERTA AL MUNDO (1790-1850) XVIII-XIX

visita de don Ambrosio al litoral central y llegada de los primeros colonos)

EL OCIO EN EL LITORAL XIX-XXI

la recreación y ocio en los balnearios, llegada de los colonos al litoral central con intención de descansar en estos lugares desde 1850 en adelante

NEGACION DEL BORDE 1542-1790



Los primeros asentamientos del borde costero, fueron por parte de pequeños grupos indígenas, **mariscadores, pescadores**, aprovechándose del resguardo que la bahía les otorgaba.

Junto con la colonización de los españoles hasta la independencia de Chile, el borde costero fue relegado solo a fondeadero de naves, las personas dejan de habitarlo y se transforma en **fuertes de defensa** con bodegajes y cañones.

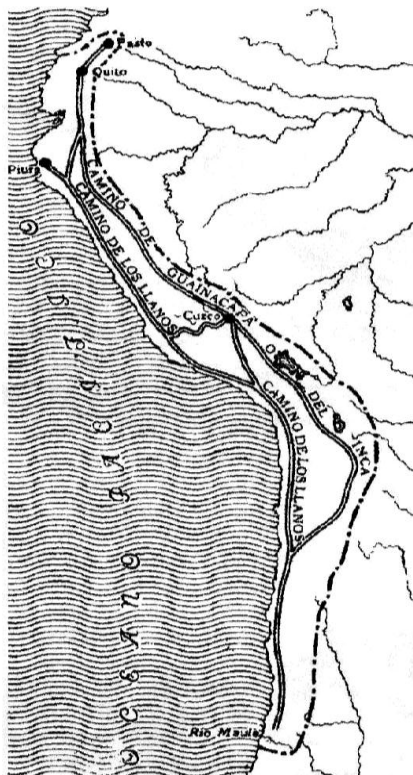
Durante el periodo de conquista española, se niega el litoral como lugar posible para fundar ciudad, por ser un lugar fronterizo y vulnerable a los ataques de piratas y corsarios. Se construyen fortificaciones y recintos militares de acceso restringido, para así proteger el interior.

Por otro lado, se veía el mar como un lugar donde habitaban monstruos y seres mitológicos y como lugar de catástrofes naturales, temporales, diluvios e inundaciones.

Con la llegada de Pedro de Valdivia, quien quería fundar la ciudad desde el río Mapocho la ciudad principal, para así conquistar desde ese punto el norte y el sur. Expedición que fue seguida por mar, siendo Valparaíso el puerto que abastecía a la capital.

Se produce una negación del litoral, donde no existía una continuidad en su recorrido por tierra.

La organización del territorio era interior y mediterránea, habitando principalmente las calles interiores protegidas, con condiciones para abastecimiento de agricultura y agua.



Principales vías de comunicación del imperio Incaico.

RECONOCIMIENTO DEL MAR COMO PUERTA AL MUNDO 1790-1850



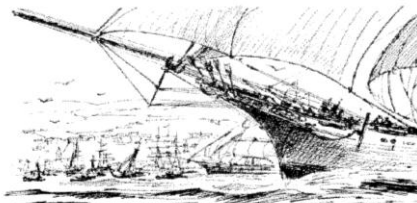
Existe la conciencia del país con el océano pacífico, la cordillera de la costa, los valles transversales, y la cordillera de los Andes.

“Por primera vez se atraviesa la geografía accidentada de cordillera a mar. Se producía en el interior y se transportaban los productos por cauces ferroviarios o ramales hasta la red marítima y viceversa. Las dos redes, la ferroviaria y la marítima corrían longitudinalmente a lo largo del país y se articulaban transversalmente por medio de los ramales. En este período se reconoce el litoral ya no como una frontera vulnerable sino más bien como una puerta abierta hacia el mundo. El mar pasa a ser un medio por el cual la nueva nación se relaciona con los demás países, en un inicio comercialmente y luego culturalmente.”

Desde 1802 los republicanos junto a don Ambrosio Higgins como director reconoce la importancia del borde costero y la importancia de su potencial marítimo chileno, dotando las caletas de vigilancia, reconociendo sus carencias y su poca seguridad ante ataques. Con la necesidad de acceder a la costa se obligó a trazar nuevamente los caminos hacia el litoral. Con las políticas con respecto al litoral se refuerzan las estructuras viales marítimas que pretendían incentivar y agilizar la producción agrícola y transportarla directamente. Descentralizar, permitiendo que cada localidad generara su producción y la enviara al puerto más cercano. De esta manera los productos de cada hacienda, salían y entraban directo al puerto menor que estuviera dentro de su propiedad.

La necesidad de trazar nuevos caminos hacia el litoral, comienza a construir la transversalidad de Chile, con la construcción de la empresa del salitre en el norte y la industrialización en el transporte comienza el trazado de líneas férreas, más tarde se trazarían hacia el litoral con fines recreativos.

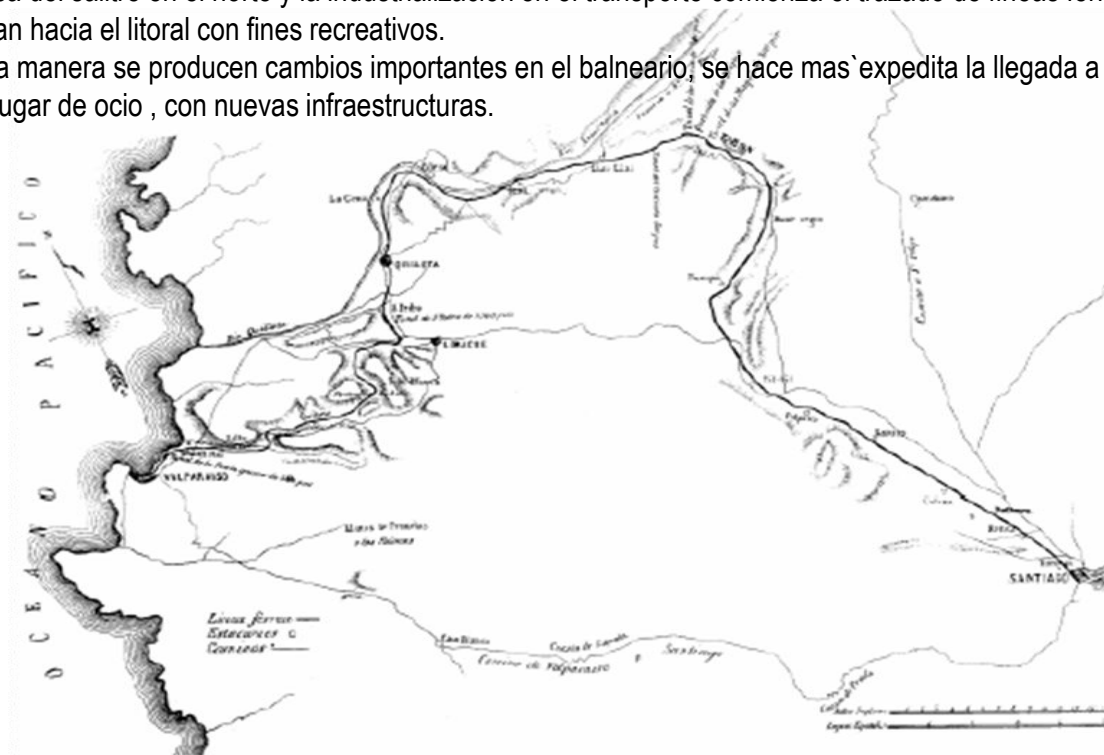
De esta manera se producen cambios importantes en el balneario, se hace más expedita la llegada a los balnearios, en busca de un lugar de ocio, con nuevas infraestructuras.



Barcos a vela llegando a la bahía, según Lukas



Desembarco de mercancía en Valparaíso, según Lukas

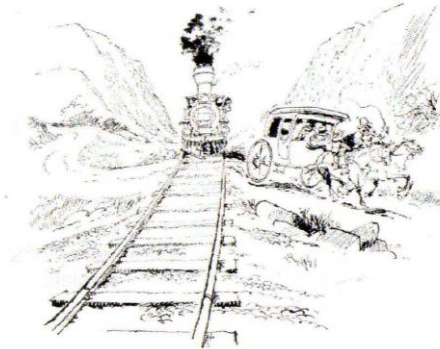


EL OCIO EN EL LITORAL DESDE 1850 EN ADELANTE

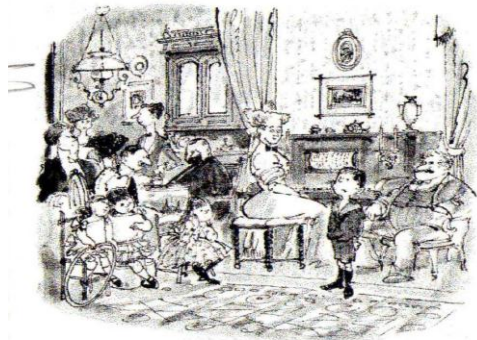
Desde la mitad del Siglo XIX en adelante se produce la migración desde el interior hacia los pueblos costeros, el borde costero comienza a ser habitado con fines recreacionales y de descanso y como forma de escape de la con gestión de las ciudades mediterráneas

Se construye una relación mas expedita y directa con el litoral, las vías transversales desde Santiago hacia la costa ,como también el acceso de las poblaciones al interior de la capital podía acceder.

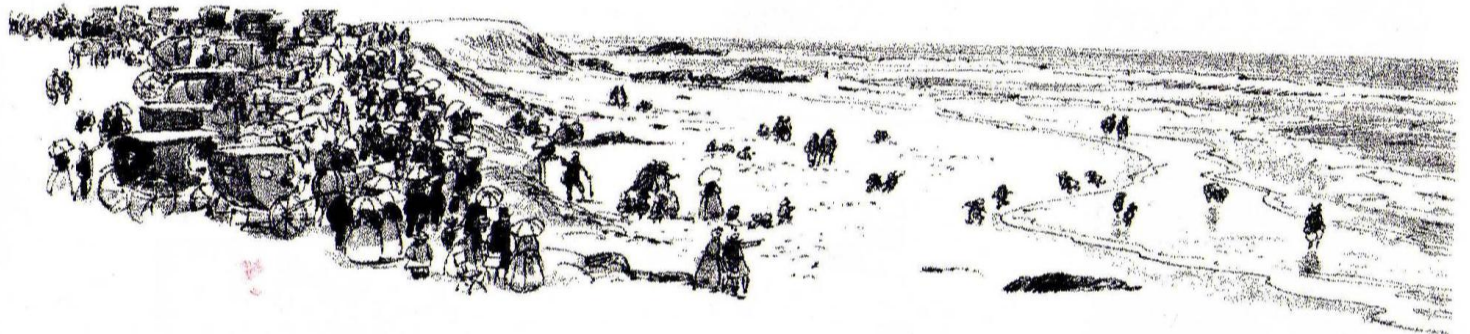
El ocio y el descanso comienzan a ser un derecho para todos, se determinan las horas de trabajo y de descanso, generándose cambios en el rol del litoral central dentro de la geografía del país, frente a la nueva cultura del ocio.

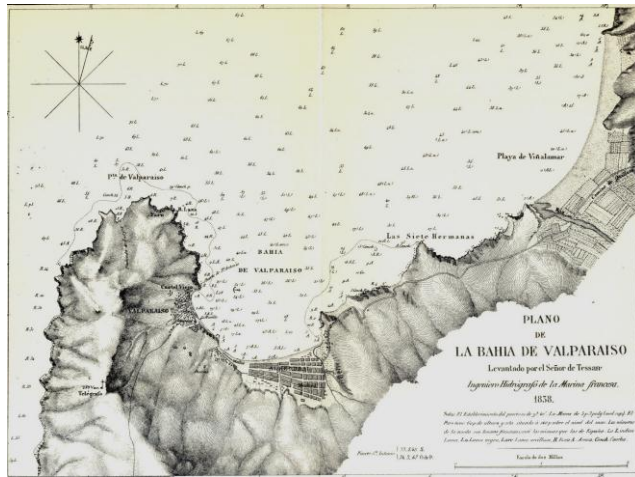


Los nuevos medios de transporte (el tren), permitieron el arribo de un mayor número de visitantes, que antes sólo llegaban en diligencias y por lo tanto era más restrictivo a la clase social alta.



Según Lukas, así vivían aproximadamente la clase alta en los balnearios que ellos mismos fundaron para su descanso y esparcimiento, lejos de la urbe.





SITUACION URBANA 1930-1940

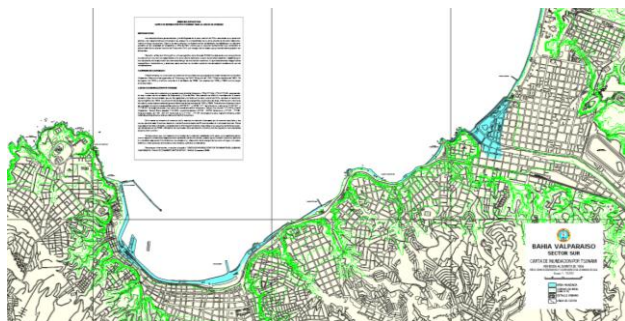
El litoral esta volcándose cada vez más al mar, mientras Valparaíso sólo llega al mar desde sus cerros y ventana de Sotomayor. En Valparaíso se observa una intensificación del proceso de apertura de nuevas calles dentro del límite urbano y del proceso de reposición manifestados primordialmente por la consolidación de poblaciones. Se comienza con la ayuda de las nuevas tecnologías, la Edificación en altura.

Valparaíso sigue extendiéndose, pero de manera mas ordenada debido a la acción Planificadora, en que el crecimiento es a partir de una calle eje que sube por la cima y desde la cual siguen ramificaciones hacia las laderas, ya sea cortando o siguiendo la cota (Cerro Chaparro, Miraflores, Mariposa, De la Virgen, Las Cañas, Placeres y Esperanza.)

El borde costero de Viña del Mar, comienza definitivamente a dejar de ser un deslinde posterior de la ciudad, así los espacios ocupados por industrias e instalaciones de transferencia de carga se transforman en un frente de ciudad turística. Las industrias que abandonan el borde poco a poco comienzan a situarse en lo lejano al centro de la ciudad, apoyado por la línea férrea, lo que da paso al comienzo de una nueva periferia hacia el camino de Quilpue. La periferia en Viña del Mar estuvo fuertemente marcada por las instalaciones industriales. La ciudad comienza a darse cuenta de su potencial de balneario turístico.



En esta década comienza el período de transformación de Viña del Mar en una ciudad moderna. Comienza entonces el esfuerzo por convertir Viña en uno de los primeros balnearios de América Latina Se contrata para esto un empréstito de 12 millones de pesos chilenos que se invertiría en la construcción de un gran hotel, un casino , la construcción de una piscina, la terminación del teatro municipal, construcción de un estadio, terrazas y baños en paseo Miramar, un nuevo puente en Av. Libertad, grandes obras de pavimentación y el alcantarillado, alumbrado público, etc. En diversos barrios de la ciudad. Se le da gran importancia a la construcción de plazas, jardines y paseos públicos. Se organizan los servicios municipales para mejorar el sistema de aseo, el ornato y la urbanización.



En Concón continúan poblándose las lomas costeras, pero ahora se le suma el barrio los romeros.

Concón es un balneario, pero mantiene su faceta de zona agrícola. Los Romeros es el lugar que comienza a lotear como un paño de conexiones natural entre las lomas y el damero por arriba, el trazado es orgánico, siguiendo la cota del terreno.

Reñaca comienza a poblarse frente a la playa con casonas y edificios escalonados gracias a la construcción de la recta frente a la playa

(Camino Reñaca- Concón)

Numero de habitantes Valparaíso-viña del mar : 209.945

EVOLUCION PLANIMETRICA DEL TRAZADO HISTORICO

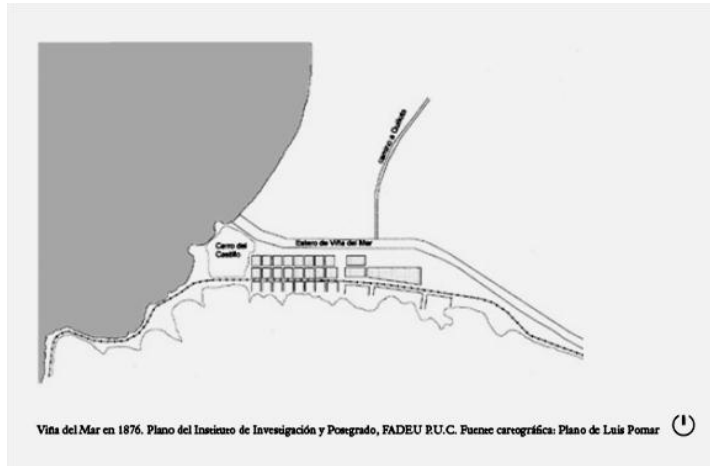


Figura N°2: PLANO DE VIÑA DEL MAR 1915c.

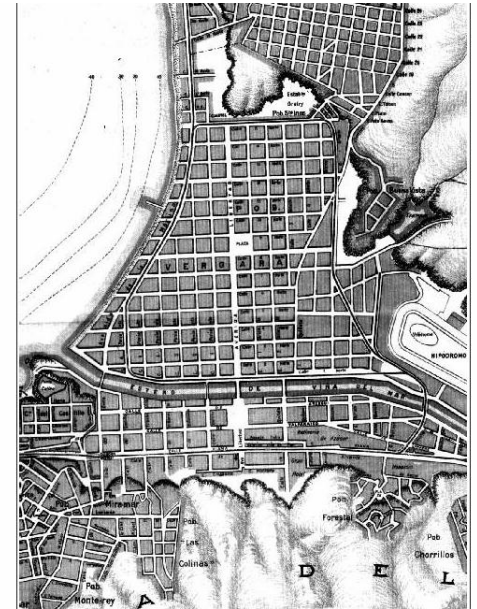
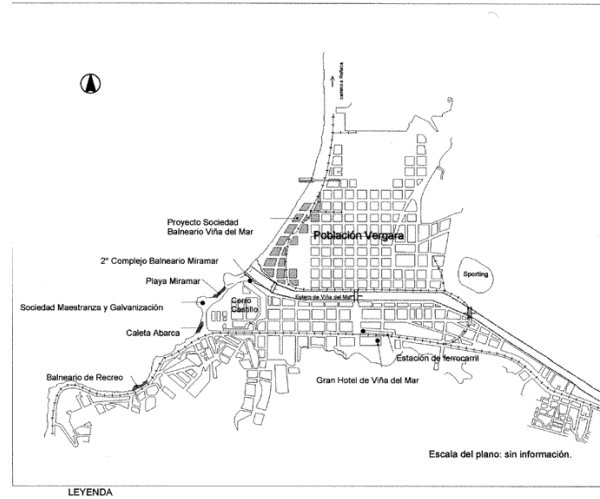
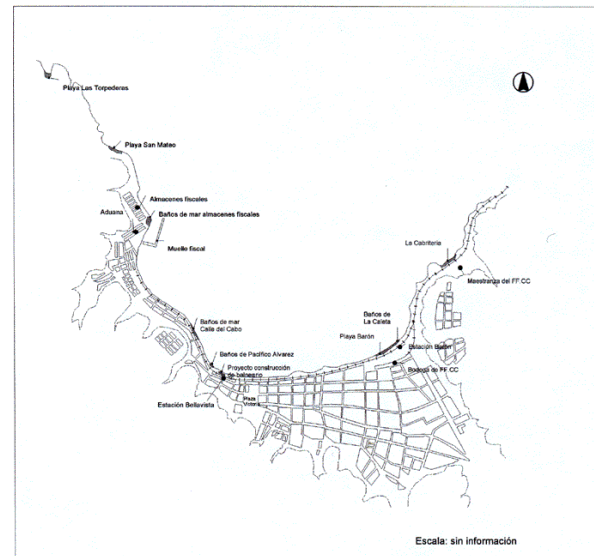


Figura N°1 PLANO DE VALPARAÍSO 1880c.



EL ESPACIO PUBLICO

ANTECEDENTES EN RELACION AL ESPACIO PUBLICO

Tradicionalmente, en nuestras ciudades, el Espacio Público fue concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva.

Es el espacio que da identidad y carácter a una ciudad, el que permite reconocerla y vivirla. Es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios naturales, culturales, patrimoniales.

Estos espacios presentan diversidad de formas, dimensiones, funciones y características ambientales. Sin embargo el espacio público es percibido como un vacío “con forma”, es decir conformado por la edificación y elementos que lo bordean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza, etc.

En los últimos años, los conflictos del Espacio Público están asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del hábitat en la periferia urbana, sin adecuación a las estrategias de desarrollo urbano locales.

Esta situación se manifiesta: a través de una diversidad de formas: en las ocupaciones informales; en la implementación de las políticas de vivienda que resuelven el crecimiento urbano con proyectos de grandes conjuntos que se localizan con una marcada dispersión territorial y una escasa articulación con la trama existente, y con la acción de los privados que se aíslan, a través de los desarrollos suburbanos, verdaderos polígonos cerrados, ajenos a la ciudad existente.

Hay una crisis del espacio público en sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva, en cada zona o barrio, y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana

El **espacio público** está en la esencia de lo urbano, desde la antigüedad hasta nuestros días es el espacio del encuentro y el intercambio, enriquece las prácticas urbanas y alienta la participación de los ciudadanos y su interés por las cuestiones comunitarias. Una ciudad sin plazas, ni parques, ni espacios para el encuentro casual, no solo sería pobre ambientalmente sino también en los aspectos socio urbanísticos.

El concepto de espacio público urbano ha ido cambiando a lo largo del tiempo. Al inicio estaba ligado sobre todo a la existencia de espacios verdes.

Los principios higienistas requerían de espacios destinados a la mejora de las condiciones de salud de la población, a través de adecuados índices de habitabilidad, absorción del agua de lluvia, generación de clorofila; condiciones de iluminación, ventilación y asoleamiento.

En los últimos años surgen otros enfoques que replantean el papel que desempeñan esos espacios en las ciudades ampliando el concepto de espacio verde al de espacio libre.

A los tradicionales espacios verdes: espacios libres en los que predominan las áreas plantadas de vegetación como plazas y parques, se incorpora el concepto de espacio libre: espacios urbanos, al aire libre, de uso predominantemente peatonal, pensados para el descanso, el paseo, el deporte, el recreo y el entretenimiento en sus horas de ocio.

Con un criterio de espacio regulador del medio ambiente, se considera el espacio libre como equilibrante del sistema ambiental. Esos sitios que podríamos llamar de " frontera" actúan a modo de pulmones de la ciudad y la región. Los ejemplos son numerosos: el tratamiento paisajístico del espacio público a lo largo del sistema circulatorio: en avenidas, bulevares, ejes ferroviarios, **en los frentes acuáticos**; en los espacios que rodean a escuelas, hospitales y establecimientos sanitarios; finalmente, los cementerios mismos a veces configuran verdaderos parques naturales.

Desde esta visión ambiental las funciones atribuibles a los espacios libres y verdes son:

Una función social

ofrecer espacios destinados al paseo, la contemplación, los juegos, el contacto con la naturaleza indispensable para el desarrollo de los niños y el equilibrio de los adultos.

Una función urbanística y paisajística

producir un corte, una discontinuidad, en lo posible con masa vegetal, necesaria para la oxigenación de la masa edificada. Atenuar la heterogeneidad de las construcciones con los alineamientos forestales que ponen en valor el paisaje que permiten leer y comprender la organización de la ciudad.

Una función ecológica

la vegetación juega un rol irremplazable en el vasto sistema de la ciudad; es hábitat de la fauna y actúa como reguladora del microclima urbano: fija el óxido de carbono y el polvo contenido en el aire, tiene un importante rol en la depuración microbiana y la regulación térmica y puede contribuir a la regulación hídrica, lo que se relaciona con la acumulación de agua por parte de la vegetación y el suelo y con la posibilidad de la infiltración a través del sustrato hacia la napa de agua subterránea. Los árboles disminuyen la velocidad del viento y pueden servir de pantalla sonora llegando a reducir los ruidos de 8 a 10 decibeles por metro de espesor, en el caso de una plantación de ciertos árboles perennes.

Históricamente, quienes se ocuparon de ese espacio fueron los gobiernos locales, especialmente a través de la regulación, la normativa y el mantenimiento. En general se solía atribuir a lo público (el Estado) los espacios exteriores, las grandes infraestructuras y los equipamientos colectivos.

Las normas urbanísticas trataron de mejorar la calidad ambiental de los Espacios Públicos regulando su uso y tratamiento, buscando compatibilizar los intereses de la diversidad de actores intervinientes en ese espacio, a través de normas de tejido y ocupación, el control del nivel de los ruidos molestos, el control de la publicidad y la polución visual, la reducción de la polución aérea, el cuidado de la forestación, etc.

Algunas actuaciones municipales sobre el Espacio Público a partir de la década del 80, se centraron en la creación, recuperación, puesta en valor y mejora de los espacios urbanos, ya sea renovando áreas degradadas, refuncionalizando grandes fracciones con actividades obsoletas y/ o convirtiendo en peatonales las calles en cascos antiguos y áreas centrales (a veces inclusive con la reducción y/o anulación de las superficies destinadas al tránsito y el estacionamiento vehicular).

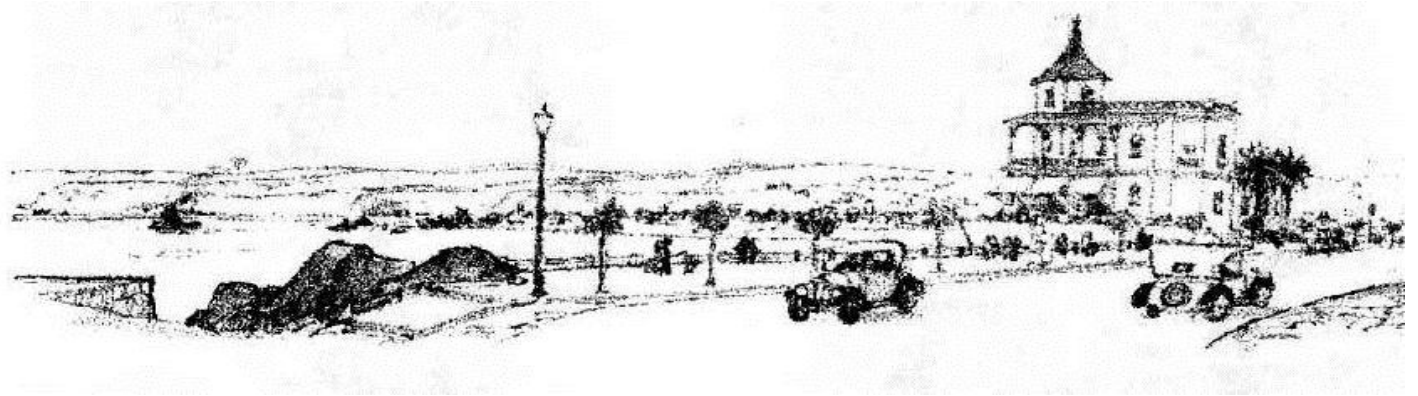
Los criterios de diseño de estas intervenciones fueron variados algunos monumentales, otros imponiendo soluciones y materiales de moda (inclusive vegetales), ajenos a las tradiciones locales. Las actuaciones, especialmente en las ciudades europeas, mostraron un especial cuidado por la mejora de la accesibilidad integral del espacio público, incorporando la discapacidad y sus requerimientos para dar igualdad de oportunidades al acceso de la ciudad.

LA COSTANERA

LA COSTANERA

Es elemento incipiente del paseo costero , es en estado mas natural formada a partir del elemento vial que llega al mar y lo recorre con una calle y una vereda.

Elemento de conectividad vial ocupado como espacio publico litoral



EL PASEO COSTERO

ANTECEDENTES DEL ELEMENTO PASEO COSTERO

“el paseo costero es un elemento urbano que se asienta sirviendo tanto para: dar un acabado a la ciudad al encontrarse con el límite del agua, como para establecer y ordenar un uso determinado de la costa. Estos artefactos se caracterizarán por su condición de espacio público, que facilita la relación social y la recreación a partir del disfrute del entorno natural propio del litoral.”

EL PASEO COSTERO

Elemento físico definidor de la utilización humana del territorio situado en el límite entre el medio terrestre y marino . El paseo para que cumpla con su función de elemento de borde, ha de adecuarse a las condiciones topográficas de cada caso del litoral ,debe atender a las condiciones de utilización del territorio al que sirve, también facilitan la utilización ordenada del borde marítimo, destaca la linealidad, el uso concreto del pasear, contemplar el mar y disfrutar del ambiente marino.

En general su forma viene definida por ser el remate y fachada de la trama urbana hacia el medio marítimo, es un elemento que define el límite de lo urbanizado en la ciudad , sirviendo para materializar de forma neta el dominio público marítimo terrestre y garantizar el uso público del litoral

La construcción de un paseo costero sirve para ordenar el uso del borde litoral de tal modo que pueda atender debidamente a la demanda que origina , pero no debe, en ningún caso, poner en peligro el equilibrio litoral existente ni los valores naturales que guarda el territorio costero

Debe considerarse en su diseño , la incidencia de las mareas, las corrientes marinas y el movimiento de la arena

Por su esencia de espacio público al borde del mar, el paseo costero ha de ser un elemento que favorezca y estimule la vida ciudadana, es un elemento urbano de paseo, descanso y relajación junto al mar .

El paseo marítimo como espacio urbano, debe ordenarse en íntima relación con el conjunto de los espacios libres de uso público y con la red viaria del área a la que sirve (la trama asociada al borde)

El paseo debe facilitar de un modo apropiado el acceso público al litoral, ha de configurarse como un espacio público que permite pasear, disfrutar del mar y acceder al borde del agua , debe integrarse a la estructura del área urbana

Es un elemento urbano que se asienta sirviendo tanto para: dar un acabado a la ciudad al encontrarse con el límite del agua, como para establecer y ordenar un uso determinado de la costa.

Estos artefactos se caracterizarán por su condición de espacio público, que facilita la relación social y la recreación a partir del disfrute del entorno natural propio del litoral. Junto a los paseos, en muchas ocasiones, se integran playas que complementan el uso recreativo y de ocio de la costa.

El objetivo del paseo es poder pasear ,ver el mar y el paisaje marino,descansar en condiciones ambientales optimas ,así como poder acceder al borde del mar y a las playas con comodidad y seguridad .

Así el paseo costero aparece como un elemento de composición urbana para las ciudades costeras en el mundo , perteneciendo a un sistema mayor de relaciones de borde costero .con la ciudad .

Los paseos costeros son elementos de gran importancia en la definición del territorio en que tiene lugar el encuentro entre la tierra y el mar

Elemento complejo en cuanto a su conformación como: elemento borde urbano de espacio público para el ocio, como elemento de protección del litoral a la erosión marina, como elemento que conforma la trama vial de la ciudad (peatonal y/o vehicular), como elemento que se consolida como parte del paisaje natural de una ciudad.



EL PASEO COMO ELEMENTO DE BORDE URBANO DE ESPACIO PÚBLICO

Es el espacio urbano más representativo de las poblaciones costeras, la construcción de un paseo sirve desde el punto de vista urbano para: mejorar la calidad de vida urbana, favorecer la relación ciudadana, acondicionar el borde marítimo de las ciudades, contribuir a mejorar la estructura urbana.



EL PASEO COMO ELEMENTO DE PROTECCIÓN DEL LITORAL

Como elemento que impide futuras alteraciones en la línea de costa de las ciudades, dentro de la defensa de la costa los objetivos que se persiguen en la construcción de paseos son: la protección de la franja costera para evitar la pérdida de estabilidad en las playas y balnearios, la materialización del límite entre el litoral y el territorio urbanizado delimitando el ámbito costero del medio urbanizado, la preservación del carácter público garantizando el uso público de las playas.



EL PASEO COMO ELEMENTO DE INTEGRACION NATURAL CON EL PAISAJE

Se debe tener presente todas las circunstancias naturales del lugar de emplazamiento ,así la conformación topográfica nos puede condicionar su trazado en planta y en sección debiendo aprovecharse las peculiaridades que se presenten para ofrecer tramos o puntos singulares en el recorrido del paseo ,áreas singulares que dan carácter al litoral , el paseo debe resaltar las áreas naturales para protegerlas de usos abusivos, ordenando el acceso y uso de las mismas.

El trazado y características geométricas del paseo han de responder a la voluntad de armonizar con el paisaje natural ,en ningún caso se puede incurrir en una alteración de las características que definen ese paisaje, introduciendo trazados geométricos o construcciones que contrasten debido a su artificialidad en contraposición a la naturaleza .



EL PASEO COMO ELEMENTO QUE SE INTEGRA A LA TRAMA VIAL

El paseo debe ordenarse en relación al conjunto de espacios libres de uso publico y con la red viaria de área a la que sirve ,el carácter peatonal ha de ser potenciado , gracias a una buena articulación con otros espacios libres de la estructura urbana y por una buena solución al trafico rodado que transcurre por la red viaria .

La relación con el sistema de circulación y de los transportes públicos condiciona la accesibilidad de los ciudadanos al paseo y al borde del mar, pero también la relación del paseo con el sistema vial condiciona la tranquilidad del paseo según las características de la circulación rodada que transite por la vía cercana .

TIPOS CARACTERISTICOS DE PASEOS COSTEROS

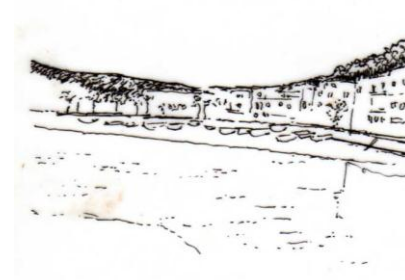
Clasificación Según las circunstancias que en ellos concurren como:

Según la morfología de la costa

las características geográficas del sitio en que se emplaza un paseo condicionan las posibilidades que se ofrecen para su trazado e incluso determinan en gran medida el carácter del mismo



Paseos situados en una bahía abierta-bahía amplia



Paseos situados en costas encajadas o fondos



Paseos situados en en la cornisa de un acantilado

Según las características del borde litoral

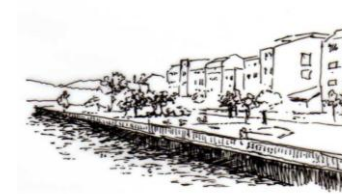
depende en gran medida de las circunstancias que ofrece el frente litoral al que tiene que servir



Paseos frente a una playa ancha



Paseos frente a una playa estrecha



Paseos directamente frente al mar



Paseos frente a rocas

Según su orientación

la orientación incide en las posibilidades de soleamiento que tiene el paseo y la playa como para generar sombras también

paseos orientados al norte

paseos orientados al sur

paseos orientados al este

paseos orientados al oeste

Según su situación en el territorio

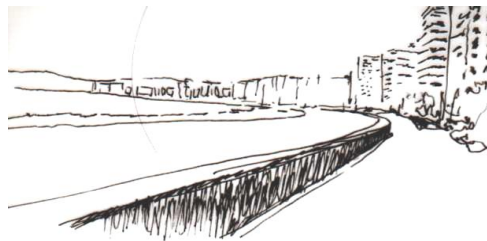
las características territoriales y urbanas del medio en que se encuentra el paseo son básicas a la hora de definir el carácter general que ha de tener el paseo y la forma de contacto con la urbanización



Paseos situados en el frente de un centro urbano



Paseos situados en urbanizaciones turísticas o balnearias



Paseos situados en áreas urbanas de reciente urbanización



Paseos situados en áreas naturales

Según su relación con la red viaria

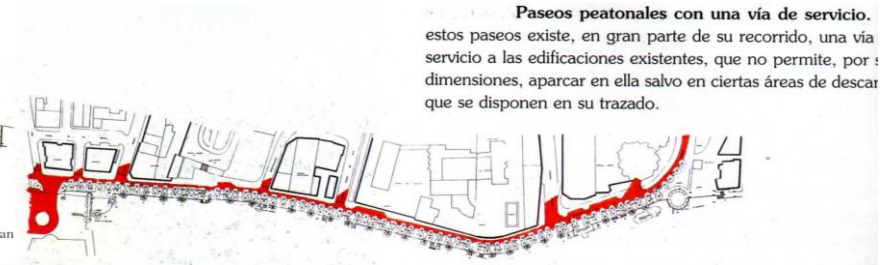
se debe asegurar el carácter público y peatonal del paseo garantizando el acceso público a la costa es importante su relación con las vías de circulación de la ciudad

Paseos exclusivamente peatonales. Son paseos sin contacto directo con la circulación rodada, la cual se desarrolla detrás de las manzanas de primera línea de playa o bien claramente separada del paseo. Cumplen plenamente con el carácter y objeto de los paseos marítimos y resultan ser los más atractivos.



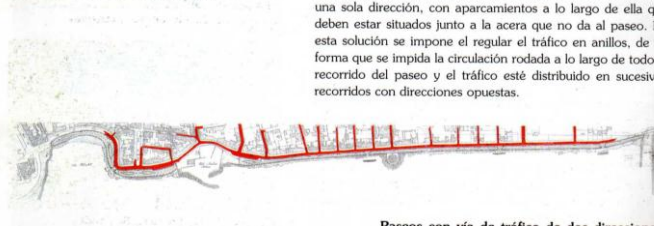
Paseos peatonales

Paseos peatonales con una vía de servicio. Estos paseos existe, en gran parte de su recorrido, una vía de servicio a las edificaciones existentes, que no permite, por sus dimensiones, aparcar en ella salvo en ciertas áreas de descargas que se disponen en su trazado.



Paseos peatonales con una vía de servicio

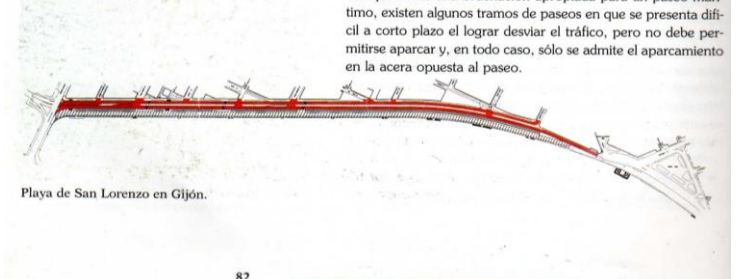
Frete urbano de Marbella (Málaga).



Paseos con vía de tráfico en una dirección. Son paseos junto a los cuales discurre una vía de tráfico rodado de una sola dirección, con aparcamientos a lo largo de ella que deben estar situados junto a la acera que no da al paseo. En esta solución se impone el regular el tráfico en anillos, de tal forma que se impida la circulación rodada a lo largo de todo el recorrido del paseo y el tráfico esté distribuido en sucesivos recorridos con direcciones opuestas.

Paseos peatonales con vía de tráfico en una dirección

Frete de El Molinar en Palma de Mallorca.

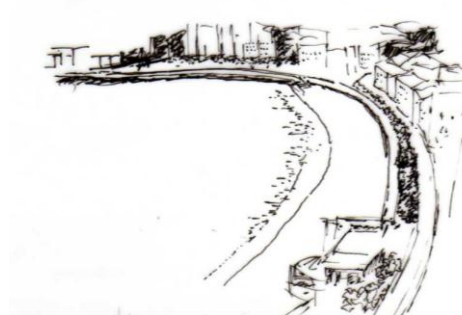


Paseos con vía de tráfico de dos direcciones. Aunque no es una ordenación apropiada para un paseo marítimo, existen algunos tramos de paseos en que se presenta difícil a corto plazo el lograr desviar el tráfico, pero no debe permitirse aparcar y, en todo caso, sólo se admite el aparcamiento en la acera opuesta al paseo.

Paseos peatonales con vías de tráfico en dos direcciones

Según los usuarios dominantes

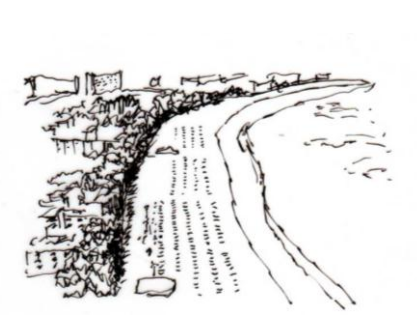
el tipo de usuario debe ser considerado al ordenar el paseo



Paseos de uso local



Paseos de uso regional



Paseos de uso turístico

Clasificación Según las características de su composición :

Según su amplitud

la anchura de los paseos esta condicionada por las caracterí:



Paseos estrechos



Paseos amplios



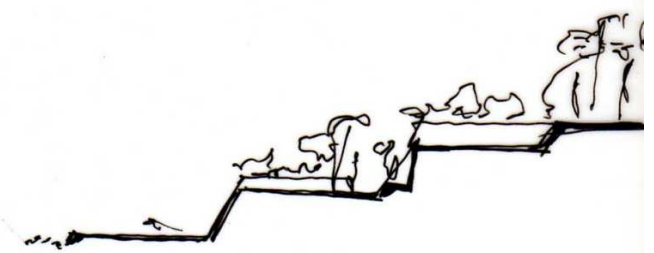
Paseos medios

Según su perfil transversal

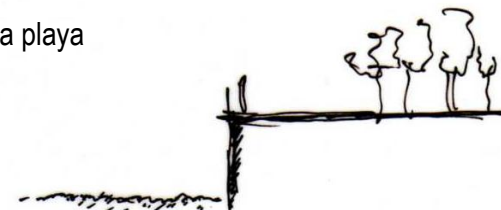
En relación a la situación del paseo con respecto al mar o a la playa



Paseos llanos a nivel de la playa



Paseos aterrizados



Paseos llanos elevados sobre la playa o el mar

Según el tipo dominante de su composición

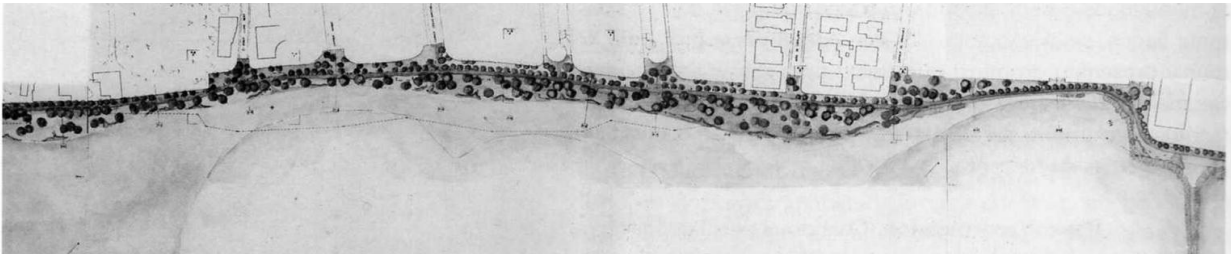
la idea dominante de su composición en relación al emplazamiento con respecto a la ciudad



Paseos de tipo urbano , los situados en el frente costero



Paseos senderos o caminos rústicos



Paseos de tipo parque natural

Según el tipo de diseño

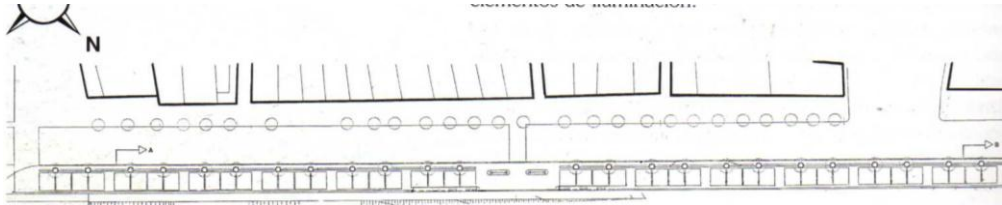
en relación a las circunstancias a las que concurre el paseo



Paseos de diseño poco marcado



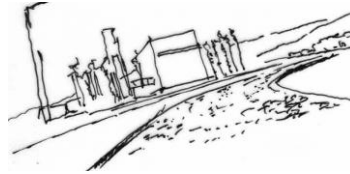
Paseos de diseño de tipo monumental



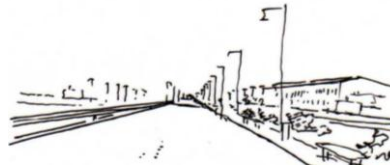
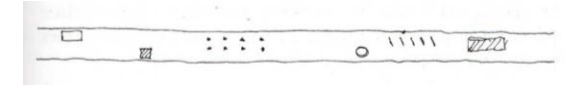
Paseos de diseño basado en el ritmo

Según la disposición de sus elementos

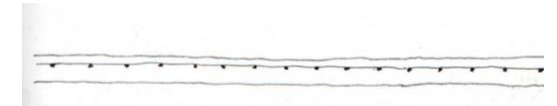
los diversos elementos que integran el paseo, tanto los bancos, papeleras, fuentes de agua potable, duchas, lava pies, señales mástiles y elementos de iluminación, los árboles y arbustos.



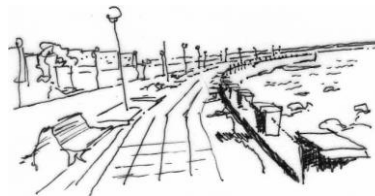
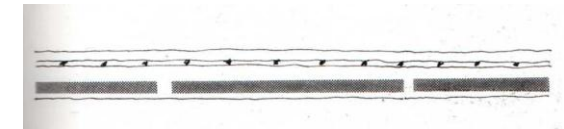
Paseo con elementos aislados



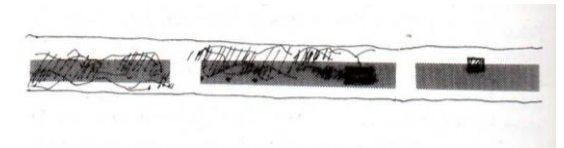
Paseo con elementos dispuestos en una línea



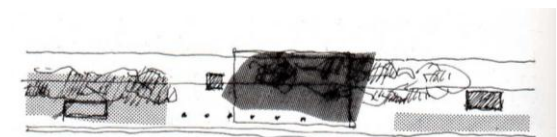
Paseo con elementos dispuestos en líneas paralelas



Paseo con elementos dispuestos en amplias bandas



Paseo con elementos dispuestos en áreas características

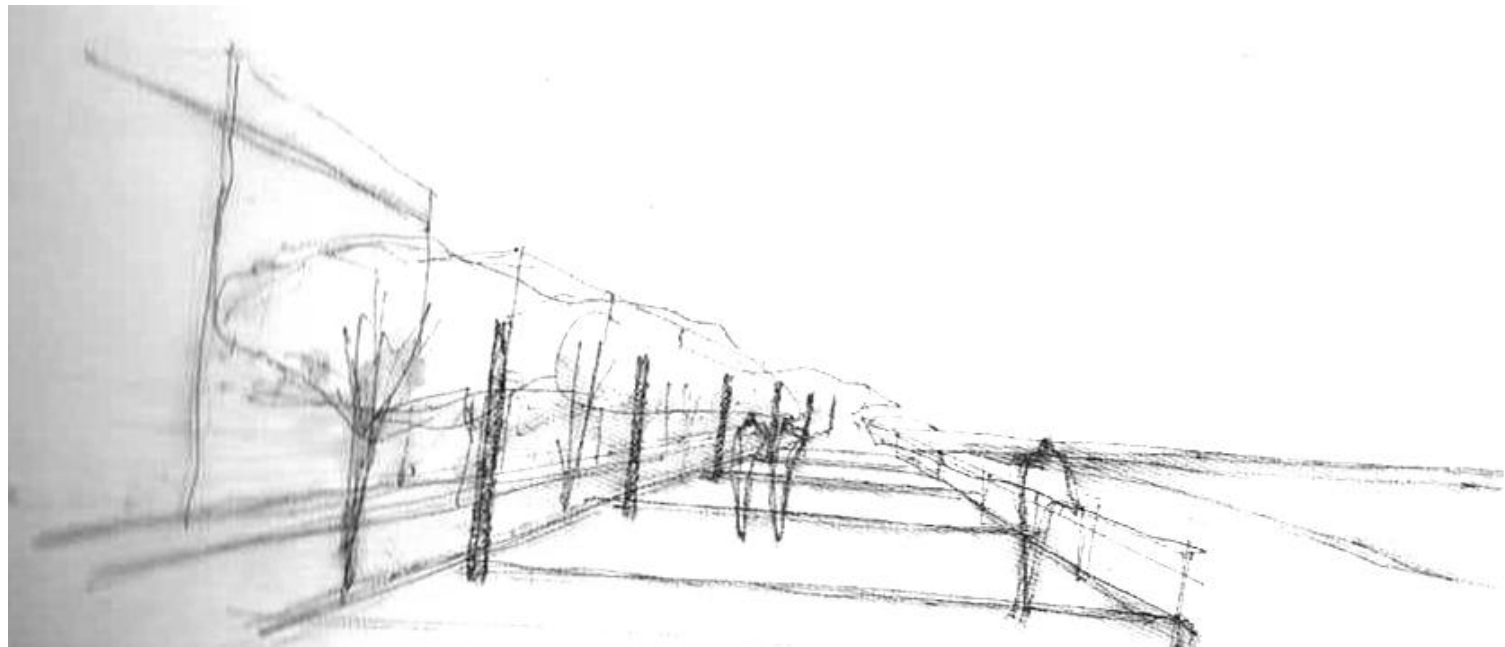


Clasificación según el grado de sencillez o de su complejidad en la superposición de las variables de características de su composición y de los elementos a los que ellos concurren, se clasifican en tres formas de paseos :

PASEOS DE SECUENCIA LINEAL

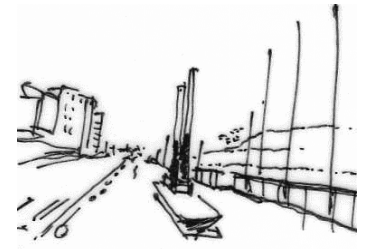
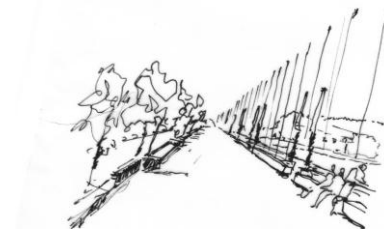
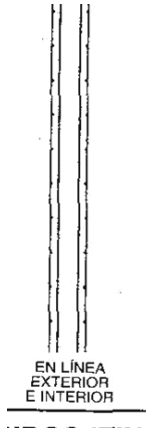
se comprenden los senderos y los paseos costeros estrechos, cuya característica principal es la disposición de los elementos en una sucesión de secuencia lineal, la actividad dominante es la de pasear, complementada con la posibilidad de descansar y contemplar el mar .

Pueden ser de secuencia lineal marcada en los bordes, o de secuencia lineal marcada en el centro, o senderos entre dunas



TIPOLOGIAS DE LOS PASEOS DE SECUENCIA LINEAL

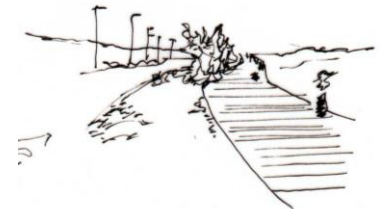
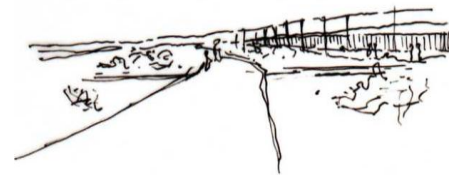
Paseos de secuencia lineal marcada en los bordes



Paseos de secuencia lineal marcada en el centro

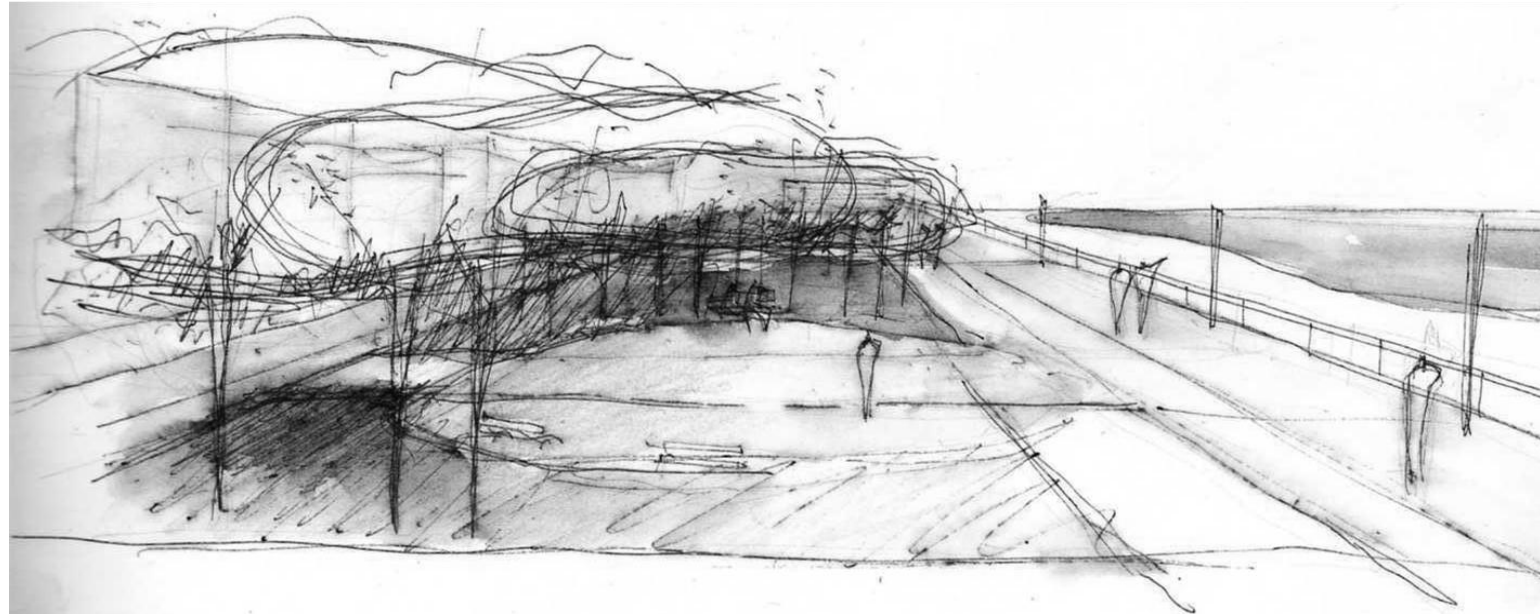


Paseos de senderos entre dunas

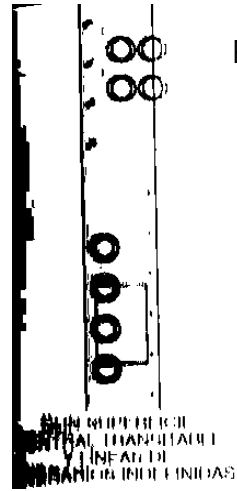


PASEOS CON AREAS CARACTERISTICAS

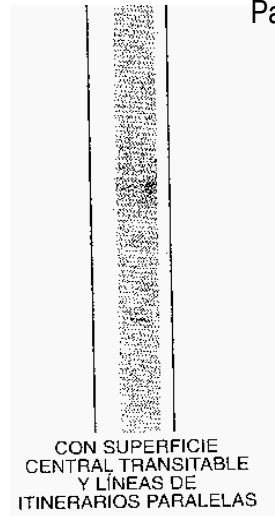
paseos costeros de anchura media que se caracteriza por presentar varios itinerarios que se van relacionando a lo largo de la superficie del paseo , apareciendo normalmente áreas singulares, además del descanso y la contemplación del mar hay áreas para jugar y recorridos para el ejercicio físico ,ofrecen dos o mas recorridos lineales paralelos o cruzados . Pueden haber paseos con áreas características por la disposición de sus elementos y paseos con áreas características por la vegetación y el ajardinamiento.



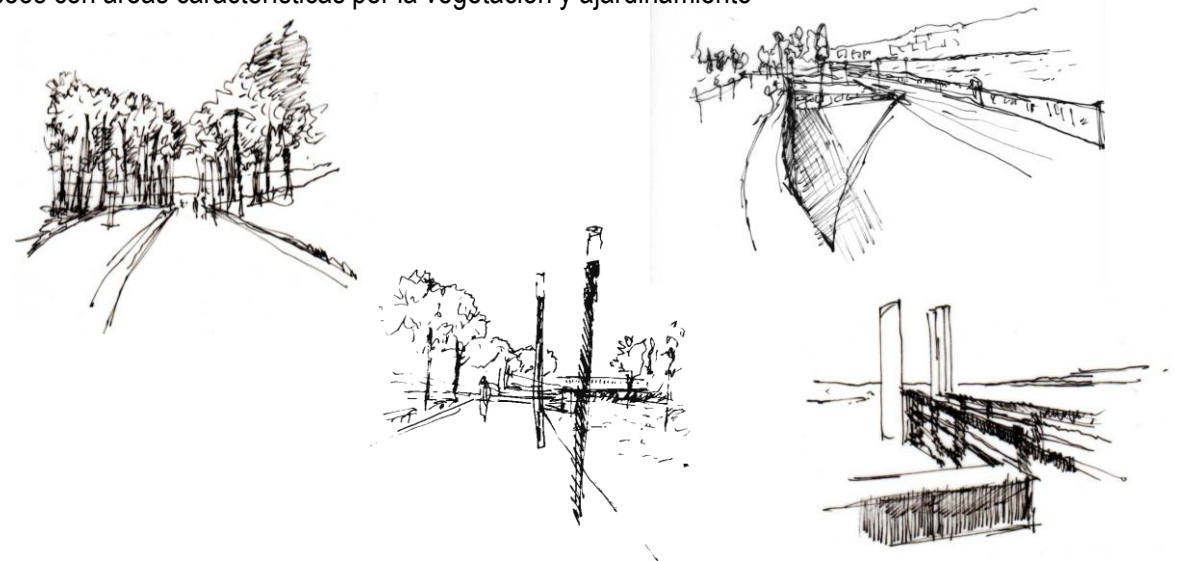
TIPOLOGIAS DE LOS PASEOS DE AREAS CARACTERISTICAS



Paseos con áreas características por la disposición de sus elementos

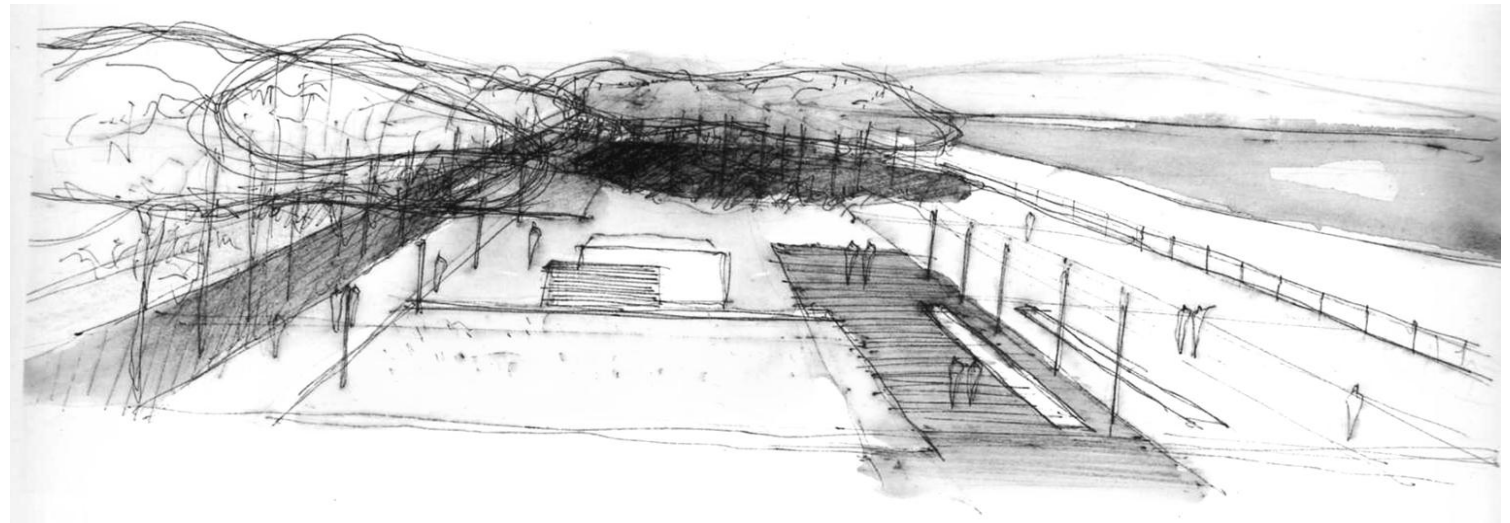


Paseos con áreas características por la vegetación y ajardinamiento

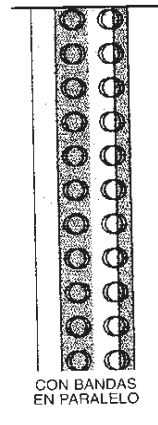


PASEOS AMPLIOS

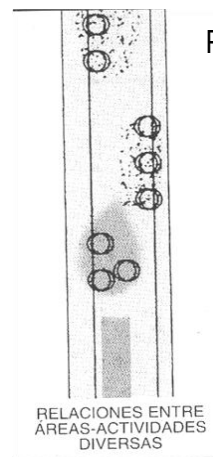
paseos de gran anchura , caracterizados por la mayor diversidad de actividades y la mayor riqueza de áreas diferenciadas que se interrelacionan proporcionando una variedad de oportunidades en el paseo , presentan diversos recorridos que pueden ser lineales o cruzados o bien estar integrados en áreas extensas , tiene áreas diferenciadas a lo largo del paseo con distintas actividades, se basa en el tratamiento de grandes áreas y en la solución de los encuentros entre superficies. Pueden ser ajardinados , escalonados o con itinerarios en paralelo



TIPOLOGIAS DE LOS PASEOS AMPLIOS



Paseos amplios con itinerario en paralelo



Paseos amplios ajardinados



ANTECEDENTES GENERALES EN RELACION AL DISEÑO DEL PASEO COSTERO

ASPECTOS ESPACIALES DE DISEÑO

En el diseño de los paseos costeros deben tomarse en cuenta los siguientes aspectos :

características del trazado

el paseo debe ser diseñado con formas suaves y ha de cuidarse la mayor continuidad entre la playa y el paseo. El trazado, anchura y perfil responden a las características naturales y urbanas de cada tramo, aparecen áreas de descanso y de contemplación

Utilización del ritmo y la geometría

la unidad y el carácter de la composición se logran mediante la utilización del ritmo o la geometría, pero siempre con la relación de cada circunstancia de cada paseo

Tratamiento de distintas escalas de intervención

la escala de intervención responde al significado, funciones utilización y características del paseo

Utilización de la vegetación y el paisaje

aparece el tratamiento paisajístico acorde con el medio natural , una precisión al elegir la especie vegetales adecuadas para cada caso

En el diseño del recorrido de un paseo marítimo es importante lograr una composición general que este en relación con el carácter de cada uno de sus tramos y que ofrezca variedad y atractivos para los usuarios , el diseño debe ser armónico, disponiendo los elementos que integran el recorrido dentro de una composición general que respete y potencie los valores del lugar y los elementos naturales y arquitectónicos , así son muy importantes los elementos de diseño de la composición del paseo ,por su singularidad y por su ritmo

Superficies pavimentadas

tipo de suelo ,textura ,color, forma de pavimento , trazado de pendientes , drenajes y la definición de los remates de bordes y limites y cambios de nivel



Bordes y desniveles

es la definición de bordes y límites , se toma en cuenta las cualidades visuales y tectónicas de los materiales

borde interior : el diseño debe responder a las circunstancias de los terrenos limítrofes

desniveles : sirven para ofrecer itinerarios y áreas de estancia característicos , su tratamiento permite pasear de forma cómoda y segura

borde exterior : su diseño responde las relaciones con el mar o la playa y servirá para contemplar el panorama , los taludes son muy apropiados para prevenir la erosión del mar



Accesos

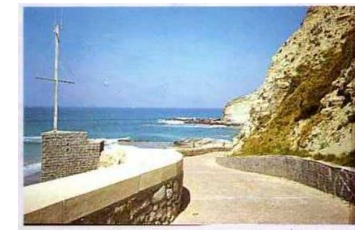
los accesos dependen principalmente de las características de la urbanización que tiene el entorno en su borde interior , es decir, la existencia de edificios , espacios públicos abiertos o una vía de servicio junto al paseo , han de ser continuos y deben estar repartidos a lo largo del paseo , para proporcionar un tránsito cómodo a los usuarios

Acceso al paseo

acceso desde el paseo a la playa

acceso del paseo a masas rocosas

acceso al agua



Vegetación y jardines : mejoran la sensación de confort en un espacio publico , aminoran los ruidos y las molestias del viento



Mobiliario elementos e instalaciones

debe disponerse todo el mobiliario necesario para la utilización cómoda y segura del paseo según la función de cada tramo , bancos ,papeleras áreas de reposo fuentes de agua duchas lava pies, baños señáleticas, mástiles, elementos de separación, iluminación, elementos de ornato, torre de vigilancia , etc.



EL TERRITORIO DE ESTUDIO

DEFINICION DEL TERRIOTORIO DE ESTUDIO

DEFINICIONES PREVIAS

TERRITORIO *desde el espacio asociado a las interacciones sociales*

Tiene que ver con una ocupación concreta del espacio, implícitamente tomando en cuenta la transformación del paisaje natural en un paisaje ocupado y por ello transformado.

hablamos de aquel lugar que alberga la ciudad y lo que no lo es , pero que se constituye como parte de algo mayor .

El territorio como concepto derivado de la territorialidad , es un espacio no necesariamente circunscrito a límites administrativos determinados, es el territorio el escenario donde transcurren procesos de desarrollo local

AGLOMERACION URBANA

Es el fenómeno caracterizado por la expansión de una ciudad, a la que se debe toda la dinámica del área que afecta a varios núcleos y municipios vecinos, los cuales son absorbidos o suburbanizados por la ciudad para formar un todo continuo en el que solamente hay una organización del espacio.

En la aglomeración hay continuidad espacial pero no dependencia funcional, ni dinámica .

CONURBACION

Las interacciones sociales asociadas a una cercanía mediada por vías de comunicación en un espacio determinado .

Es el proceso y resultado del crecimiento de varias ciudades (donde una o varias de ellas pueden encabezar el grupo) , las cuales se integran para formar un solo sistema que suele estar jerarquizado.

Las distintas unidades que la componen pueden mantener su independencia funcional y dinámica .

Desde el punto de vista espacial la conurbación no requiere de la continuidad física de los espacios construidos, aunque es frecuente que los ámbitos suburbanos se contacten mediante las carreteras. el ámbito peri urbano en cambio ocupó todo el espacio entre ciudades de esta forma la conurbación alcanza una escala regional .

TIPOS DE CONURBACION

CONURBACION DEL PRIMER MUNDO

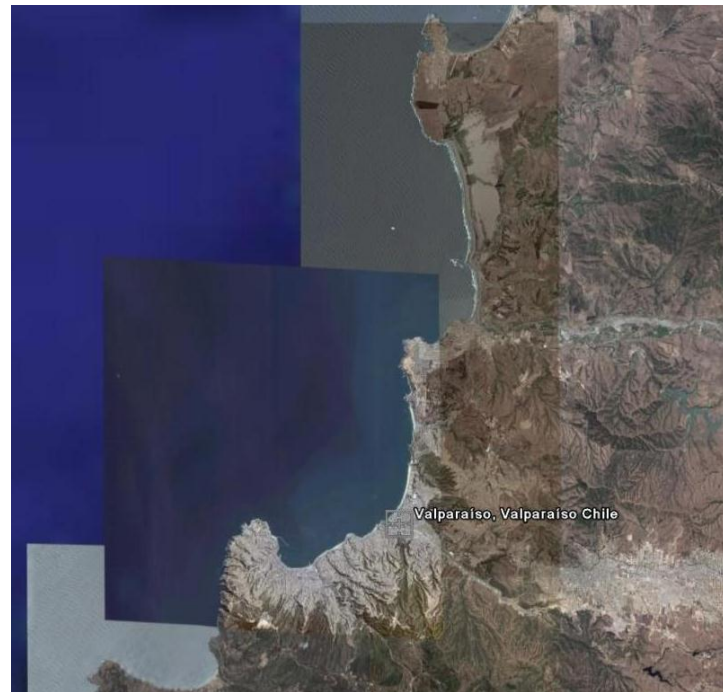
corresponde a un proceso de carácter regional asociado a un modelo de desarrollo industrial

CONURBACION PAISES SUBDESARROLLADOS

no hay un desarrollo de carácter regional sino el mero crecimiento urbano apoyado en la demanda generada por el incremento de población.

CONURBACION DE SUMATORIA DE DESARROLLO

es el que se forma por dos o tres ciudades vecinas cuyo desarrollo y crecimiento acaba convirtiéndolas en un sistema en el que suele ocurrir que una de ellas es de un tamaño muy superior y domina a las otras.



Así entonces defino el territorio el metropolitano del gran Valparaíso ,específicamente el área costera del territorio entre Valparaíso y Viña del mar como conurbación en el territorio debido a la gran cantidad de cambios y proyectos desarrollados en los últimos tiempos , lo que hace un territorio rico como materia de estudio acerca de las transformaciones urbanas.

VALPARAISO

PASEO WHEELWRIGHT

VIÑA DEL MAR

CALETA ABARCA

AVENIDA PERU

PASEO RECTA LAS SALINAS

BARCELONA

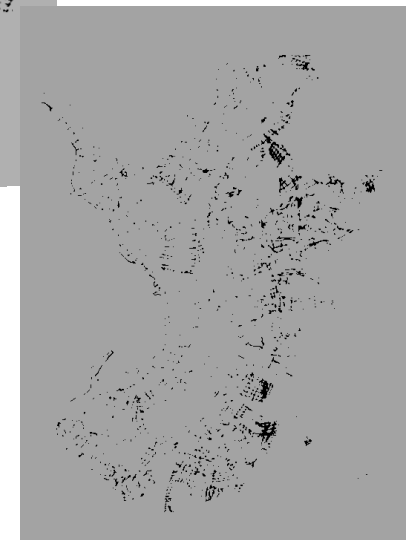
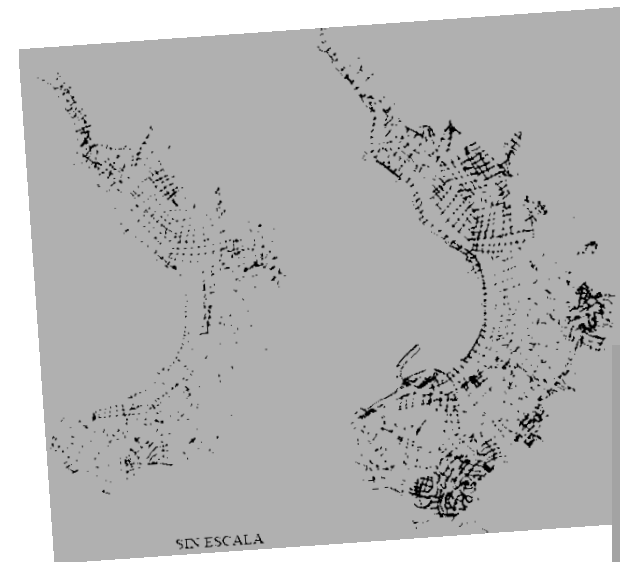
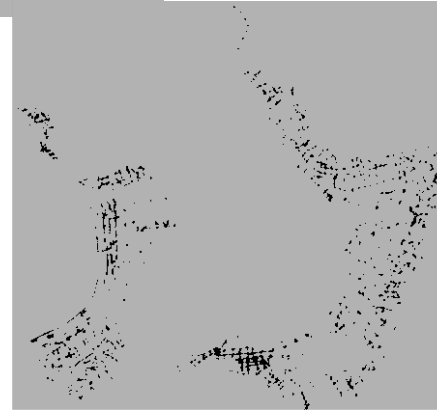
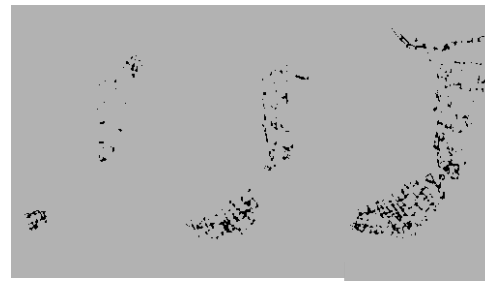
PROYECTO DE RENOVACION URBANA

VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

VALPARAISO

El puerto de Valparaíso, su principal foco de actividad se ubica entorno al puerto, se define por un continuo urbano que conecta las ciudades del valle interior con aquellas del litoral. Valparaíso, Viña del mar, Con con , Quilpue, Villa Alemana y Limache. De ellos un tercio vive en la ciudad de Viña del Mar, **centro articulador de este gran sistema.**

“ Junto a Valparaíso y Con –con , Viña del mar comparten las protegidas Aguas de la bahía costera porteña, y la privilegiada cercanía con Santiago, capital de Chile distante a 120 Km., que a través de una moderna carretera se traduce en una hora de distancia.”



**PASEO
WHEELWRIGHT**

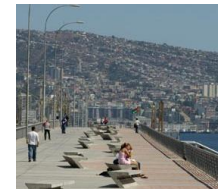


Foto de Valparaíso actual 2008

PASEO WHEELWRIGHT

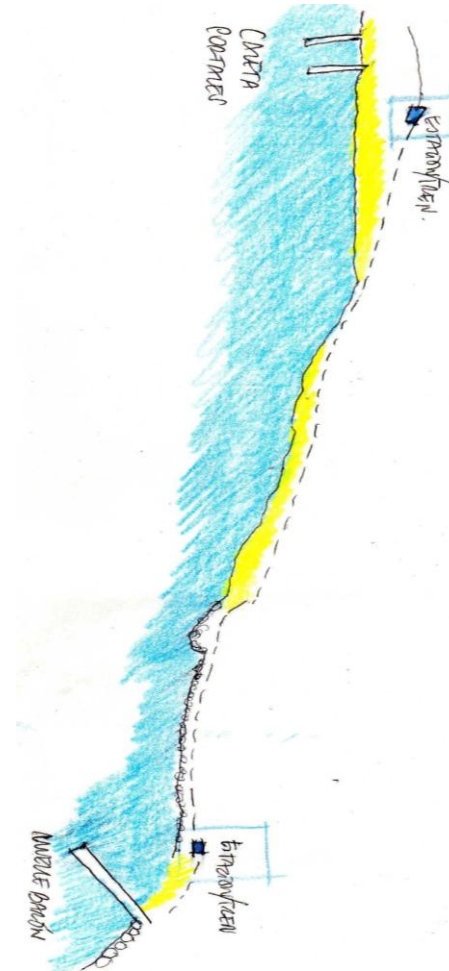


se constituye principalmente como un paseo de estaciones, de puntos de detención, las estaciones van marcando las pausas del paseo, caleta portales y muelle barón, como a la vez la llegada de los autos y estacionamientos también se dan en los mismos puntos. La caleta, con sus restaurantes de marisquerías, balneario, acompañado por espacios recorridos peatonales, asientos, miradores y el muelle barón con su programa deportivo asociado a las universidades del sector, con el muelle y el restaurante del deck. La vías rápidas vehiculares quedan aisladas del paseo, el recorrido del tren constituye un paseo, que va por todo el borde coter, reconoce partes residuales del puerto y el ferroviario. Organizando los espacios residuales, que han ido quedando de antiguos usos de ciudad, torna mesa, los frigoríficos para presentaciones de teatro, exposiciones, el muelle como mirador restaurante. El paseo permite conectar de manera peatonal y bicicleta la ciudad de una manera mas segura y aislada del gran trafico de avenida España. Últimamente han aparecido conexiones del paseo con la red viaria de la ciudad como pasarelas peatonales que cruzan la línea del tren





Espacio publico



vialidad



Edificación programa

VIÑA DEL MAR

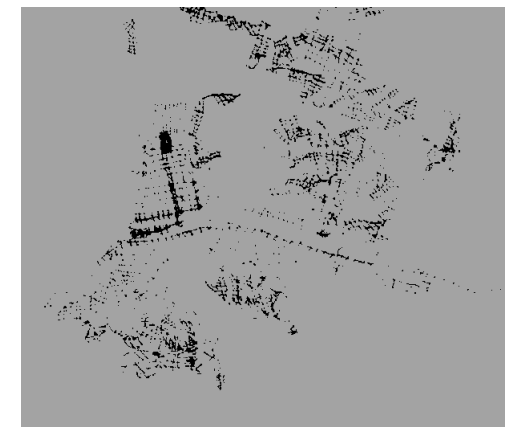
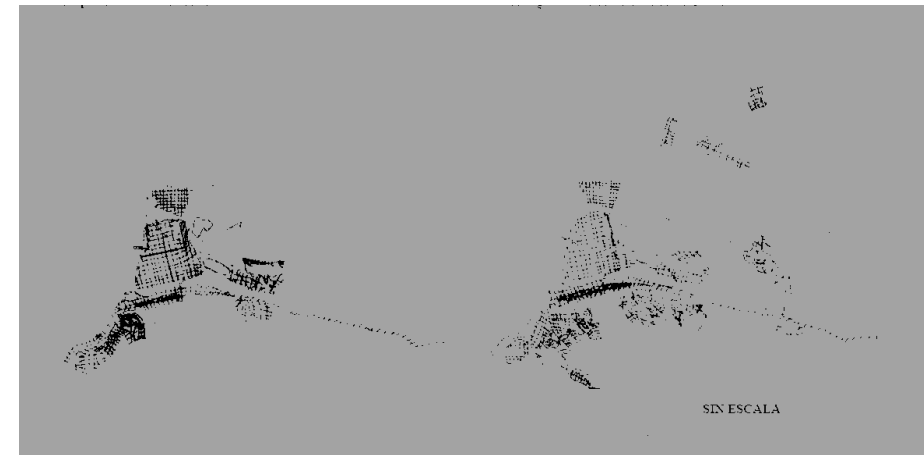
Dos elementos naturales estructuran su trama urbana, el borde costero y el estero marga marga. A través de estos ejes, que se cruzan en la desembocadura del estero al mar, Viña del mar ha orientado su crecimiento y fortaleciendo su interacción y fortaleciendo su interacción como nodo fuerte del del territorio

.Resultado visible es la vialidad metropolitana que se sustenta sobre estas arterias, comunicando el interior del valle con la costa.

Tendencias , problemáticas y desafíos

El borde costero tuvo en un principio un uso industrial como complemento de las maestranzas del puerto.

Solo en 1930 por decisión estatal, viña asume su rol como capital turística a partir de la construcción del casino municipal en los arenales de la desembocadura, marcando un hito en la ocupación urbana de la costa.



**PASEO RECTA
LAS SALINAS**

**PASEO
AV. PERU**

**PASEO
CALETA ABARCA**

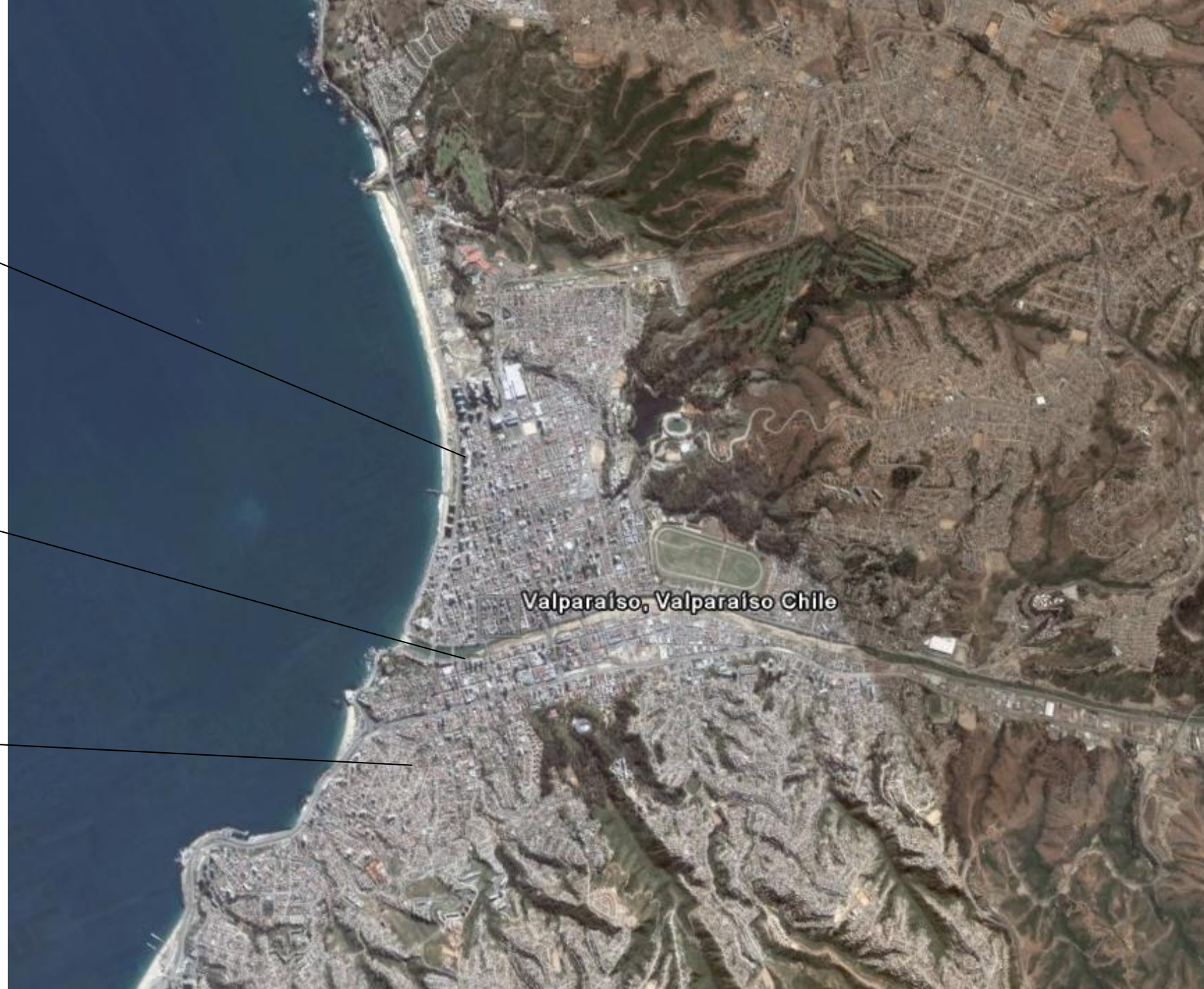
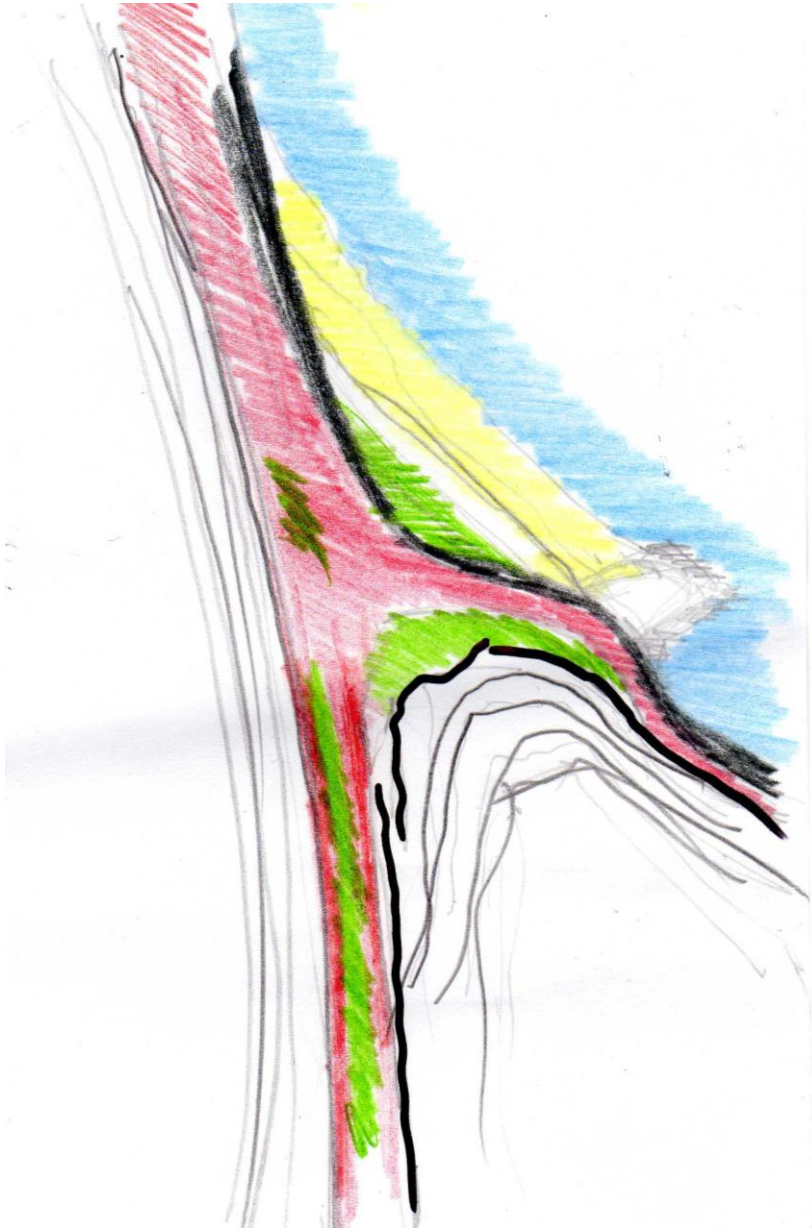


Foto de viña del mar actual 2008

CALETA ABARCA



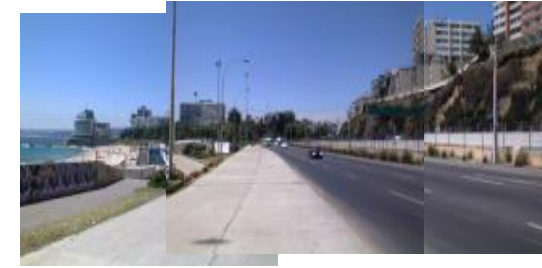
Punto de convergencia, paseo elevado e inmerso, que se va escalonando con la geografía del lugar, va teniendo distintos usos, turístico hitos reloj de flores, hotel Sheraton con su propio estacionamiento subterráneo, terrazas y piscinas.

Constituye la llegada a la ciudad propia, apoyado por un programa de piscinas, balneario .

De uso público y de llegada de extranjeros.

El reloj de flores, apoyado por áreas verdes de paseo, con fuentes de agua y asientos, lugares de descanso y jardines, empalma con Avenida marina , Avenida España y para viana Álvarez, continuando este paseo que se constituye entre áreas verdes en el bandejon central, hacia esta apertura de ciudad.

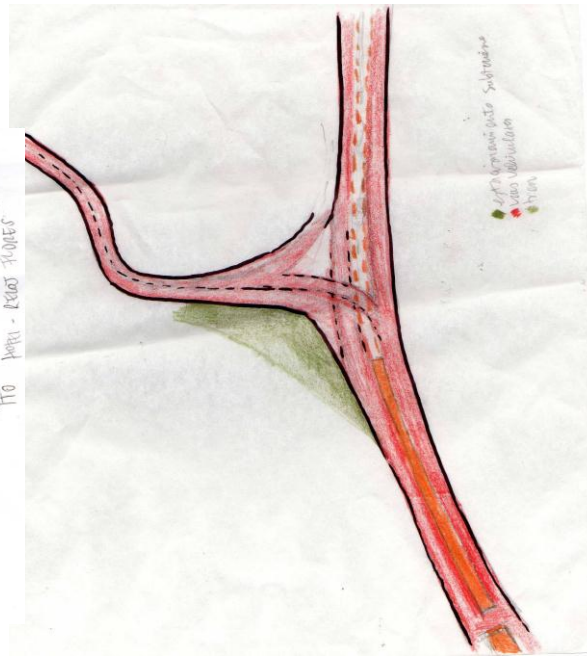




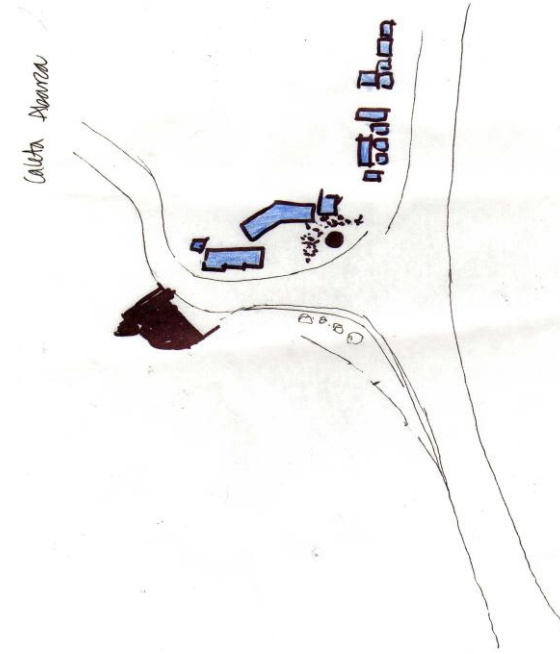
Espacios verdes



Balneario natural

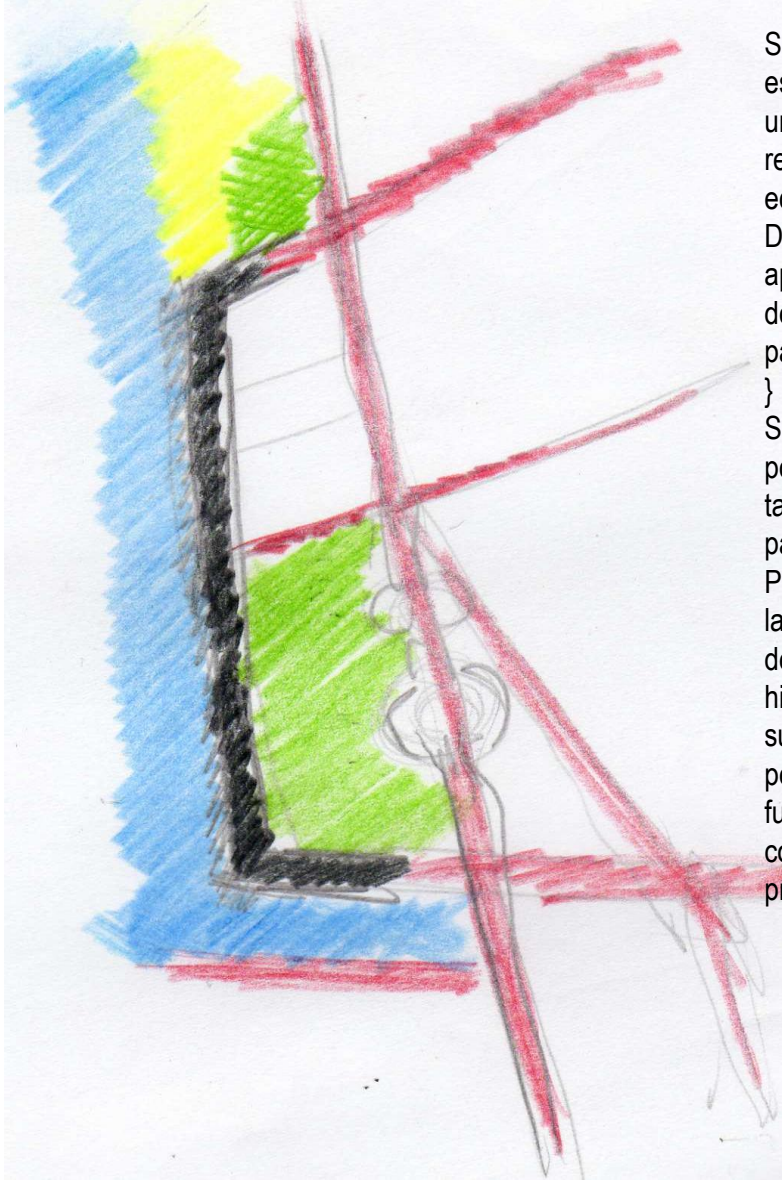


vialidad



edificación

AVENIDA PERU



Se constituye como un paseo disperso de espacios recreativos y de ocio de la ciudad, con un respaldo programático turístico, hotelero y de restaurantes, como también gran densidad de edificios habitacionales en altura.

De esta manera el paseo va teniendo uso, apoyado también por un programa esporádico de kioscos, arriendo de bicicletas, circuitos de paseos en carrozas con caballos.

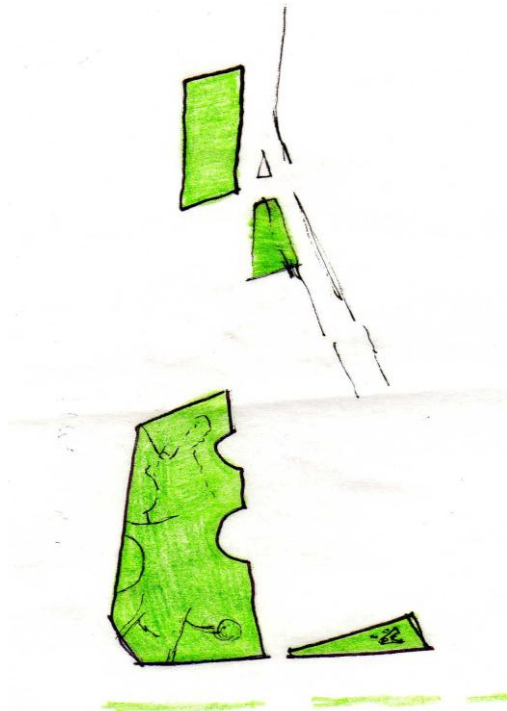
}

Se constituye con una gran gama de posibilidades de restaurantes, bares, disco como también espacios de uso público como son los parques, senderos, áreas verdes.

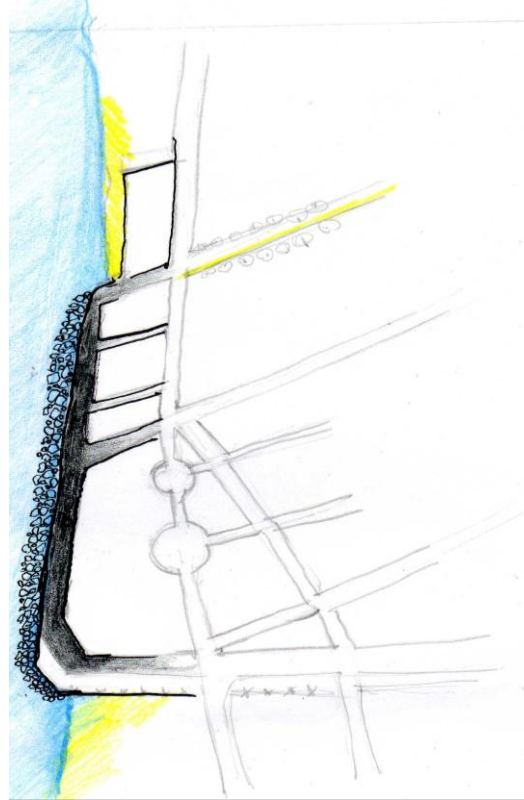
Permite ir armando diversos recorridos, según las necesidades y uso que le vaya dando cada destinatario.

hitos de la ciudad, como son el hotel casino, con su propia llegada de estacionamiento o peatonal, sus áreas verdes asociadas con fuentes y senderos. Enjoy del mar, que construye la punta del paseo, continuando este programa turístico hacia el Cap Ducal.

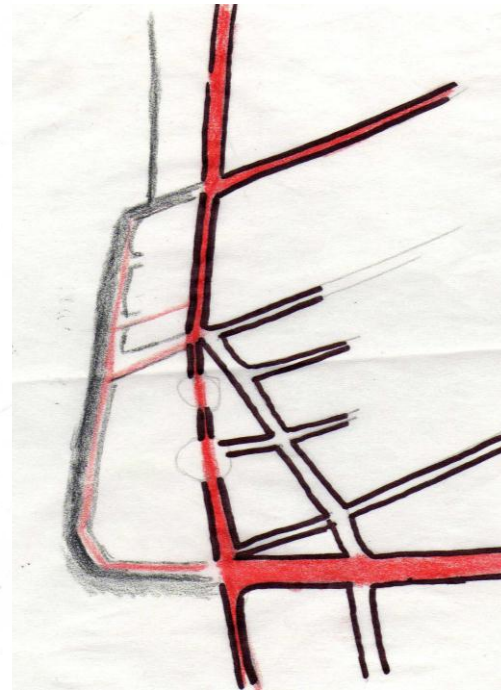




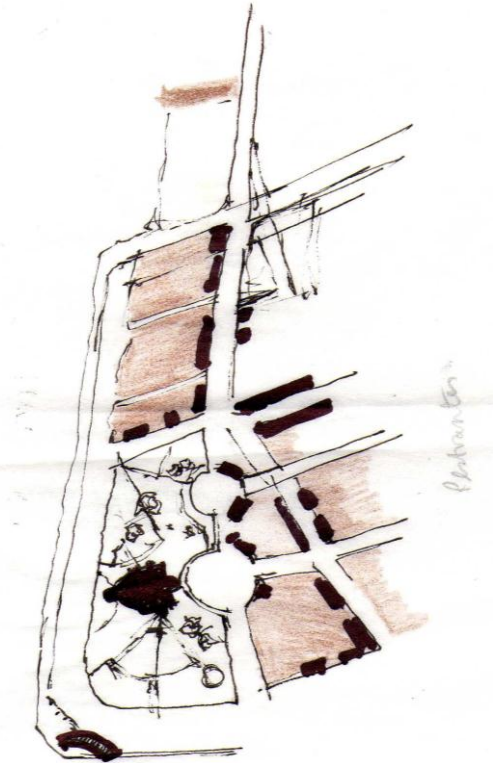
Espacios verdes



Balneario natural
protección litoral



vialidad



edificación

RECTA LAS SALINAS



Paseo extendido lineal, donde los usos de suelos, sus texturas desniveles van marcando los distintos usos. Espacios de juego, de recorridos deportivos para trotar, con estaciones ejercicios, paseo peatonal, ciclo vías que se construyen en continuidad con 8 norte, la bajada al balneario, miradores e hitos de la ciudad. Recta principalmente apoyada por un programa habitacional, un nuevo crecimiento y expansión de la ciudad.

Empalma con Avenida San Martín y con la avenida comercial, que viene desde 15 norte y libertad, mall marina Arauco y viña shopping.

Espacio de esparcimiento y relaxo, con estacionamientos que permite el pasar el día en la playa, recorrerla, de carácter de balneario.

El paseo se construye en una extensión larga, donde se van identificando distintos tramos de proyecto.

Se construye en un largo paseo, acompañado por la orilla natural con su balneario, con bajadas a la playa y estacionamientos.

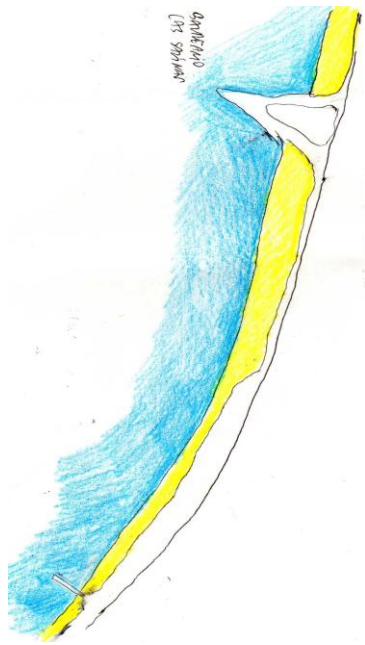
Recorridos en bicicleta y peatonales, con estaciones de ejercicios y juegos infantiles.

A lo largo de todo el paseo esta la vía más expedita de circulación vehicular. De esta manera, permite una llegada fácil, asociado al programa del automóvil, estaciones de servicios.

Este paseo ha ido cambiando su uso, desde un inicio, asociado principalmente a los marinos, junto a su población, iglesia, campus deportivo y sus hitos en el borde costero, entendiendo este espesor ocupacional, desde la orilla del mar, hacia los cerros, aprovechando la planicie que le da el lugar.

Junto con la extensión de la Avenida Libertad, se comienza a extender este tramo hacia la recta las Salinas, comienza un proyecto de residencia, que comienza a constituir este nuevo proyecto, que pretende potenciar el paseo costero en toda su extensión de orilla de mar, dando continuidad desde viña hacia Reñaca, y asimismo integrarla bicicleta en la ciudad.

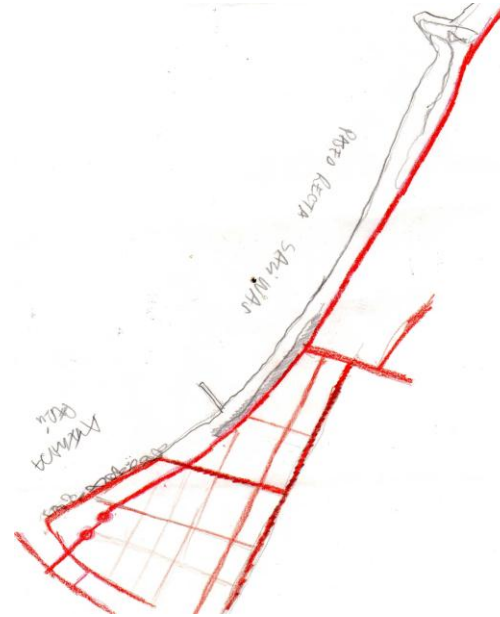




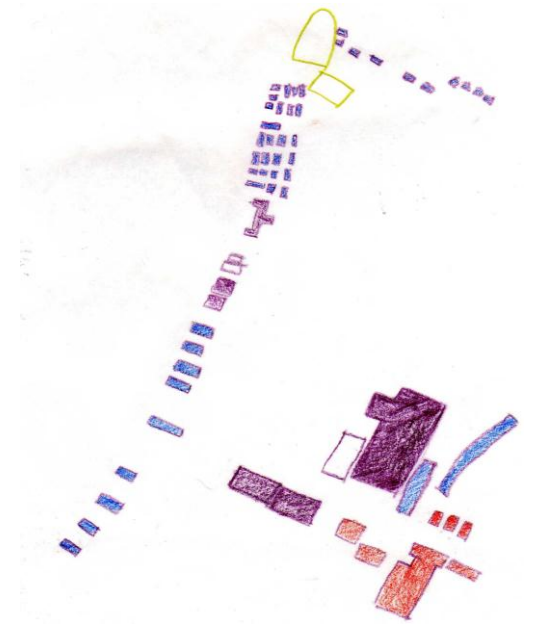
Balneario natural



Areas verdes



vialidad



Edificación programa

EL PASEO COSTERO URBANO



PASEO COSTERO URBANO

nuevas intervenciones en las ciudades de esta zona , hacen que se identifique como un momento relevante de su evolución.

-OBRAS VIALES

el nuevo acceso sur al puerto de Valparaíso y el primer metro regional que en su paso viña marino construirá la nueva Avenida Viana -Álvarez.

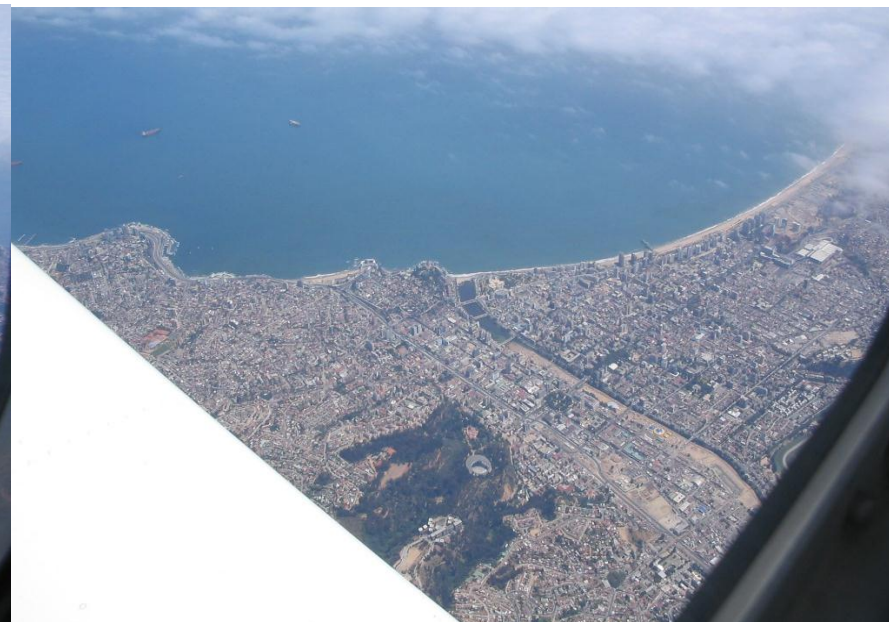
Inserción en la trama existente a partir de la apertura de circuitos de recorridos entre el borde costero y el interior

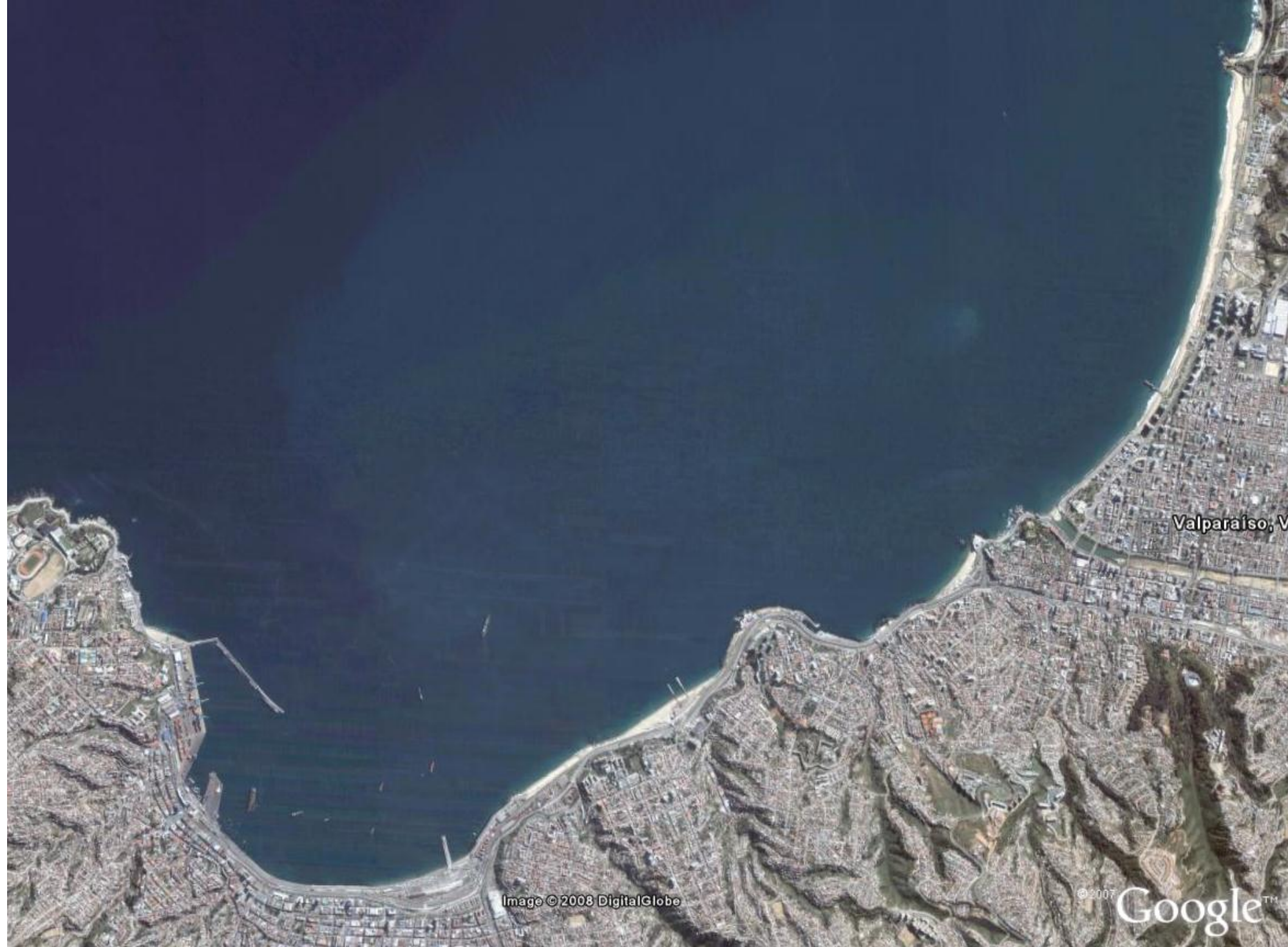
-RENOVACIONES URBANAS

la reconversión del muelle Barón , junto al puerto comercial , el nuevo paseo peatonal Wheelwright, que conectará Barón con el puerto pesquero de Caleta Portales, la nueva infraestructura marítima y terrestre de estas última, la renovación urbana del centro oriente de Viña del Mar , la nueva centralidad costera que se levantará camino a Reñaca con el traslado de las petroleras del sector de las Salinas, el Parque Jardín Botánico y la recuperación y mejoramiento del estero Marga-Marga y su desembocadura.

-EQUIPAMIENTOS RELEVANTES

la reconstrucción de las estaciones de ferrocarril Puerto Prat para usos terciarios, el Hotel Sheraton Miramar en el balneario de Caleta Abarca, la nueva estación de ferrocarril en la Plaza de Viña del Mar, los nuevos edificios consistoriales de Valparaíso y Viña del Mar y la nueva ubicación del Ministerio de la Cultura en el antiguo edificio de corros de Plaza Sotomayor.





TERRITORIO UNITARIO DEL PASEO COSTERO URBANO

RECONOCIMIENTO DE LOS ELEMENTOS Y FENOMENOS

El paseo costero urbano parte de la estructura urbana de la ciudad de costa

ELEMENTOS

EDIFICACION

aislada, continua, como un solo muro, inmerso, terrazas, biombos, ito

HABITACIONAL vivienda , casa edificio

TURISTICO hotel , restoranes, piscinas

EQUIPAMIENTO ESPARCIMIENTO restoranes, bares

VIALIDAD

BICICLETA - COSTANERA (Velocidades, flujos, recorridos, estacionamiento , semáforos, pasos peatonales, separaciones de vialidades alturas, veredas

VIAS VEHICULARES - PEATON -

Muchas veces el paseo costero requiere de un recorrido alternativa, que este no se parte del único circuito de la ciudad, de la conectividad , dando la posibilidad de poder dotarse los paseos de un ritmo mas lento y detenido, sin contaminación acústica.

Paseos con el vehiculo, ir a una velocidad mas lenta contemplando el paisaje, da la posibilidad de detenerse, de recorrer tramos, de estacionarse.

Costanera, principalmente cumple una función de conectividad, permite conectar distintos lugares de un modo mas rápido y expedito.

Estacionamientos

Peatón, paso lento y detenido, va acompañado de programas, sustento programático del paseo

EQUIPAMIENTO DE USO PUBLICO

Juegos, hitos, deporte

AREAS VERDES

BALNEARIO

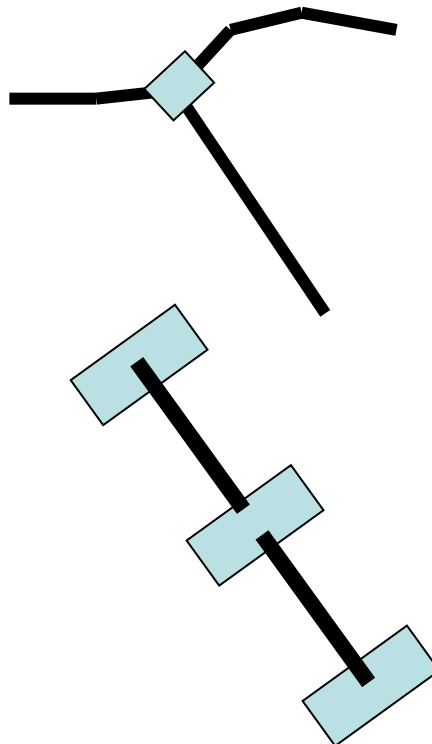
es el conjunto de estos elementos que le da vida al paseo costero urbano,

El paseo costero urbano , como nueva herramienta de diseño de la ciudad, entendido como un elemento complejo de integración de los nuevos frentes de agua de la ciudad.

ESPACIO NATURAL

espacialidad natural de la costa de la costa , espacios de esparcimiento naturales

ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL PASEO CON LA TRAMA URBANA DE LA CIUDAD



CORREDOR URBANO

Elemento que trae el recorrido de ciudad al borde costero y viceversa, evolucion del elemento vial hacia la habitabilidad urbana , esta formado por equipamientos , edificaciones , vivienda , areas verdes

CONECTOR URBANO

Elemento que articula y da continuidad a las partes de la ciudad , logra integrar los distintos proyectos aislados

BARCELONA

BARCELONA



La fachada litoral de Barcelona es producto de la transformación urbana, política, económica y cultural que comenzó a experimentar la ciudad a fines de la década de 1970.

El traslado de las instalaciones portuarias, para mejorar su capacidad operativa y la nominación como sede de los juegos Olímpicos del 92, desencadenó una serie de iniciativas que en este caso fueron acompañadas de una nueva forma de hacer ciudad.

TENIENDO UNA MIRADA SIMULTÁNEA DE LAS DIVERSAS ESCALAS QUE COMPONEN EL FUNCIONAMIENTO URBANO.

Uno de los mayores aportes de este caso se encuentra en la innovación de sus instrumentos planificadores, donde la ordenación estratégica del territorio se suma al protagonismo del espacio público como elemento vertebral de la habitabilidad ciudadana, la cual conlleva de manera inmediata a una humanización del diseño urbano, como condición esencial para la calidad de vida de las personas.

Separado de la ciudad por el antiguo trazado ferroviario, se debía regenerar un sector degradado de uso industrial y obsoleto.

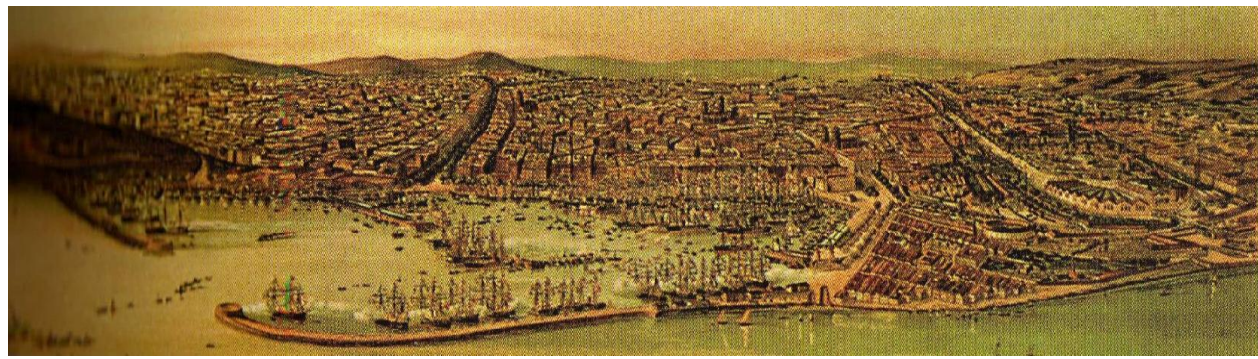
Piezas costeras Integración funcional y programática con la ciudad existente



El frente de la costa 1987 con instalaciones obsoletas, contenedores del puerto en las playas



El mismo puerto transformado 1992



TRAMA ASOCIADA



Mapa de ejemplo del proyecto de idefon cerca pasado 1859

el puerto y la ciudad 1888 el día de apertura del gran evento



ESPACIO NATURAL



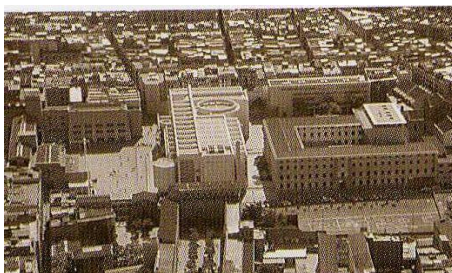
Vista del frente de la costa

EDIFICACIÓN

Programa



Auditórium y teatro nacional de Cataluña
detrás las glorias



MACBA y la casa de la caridad CCCB

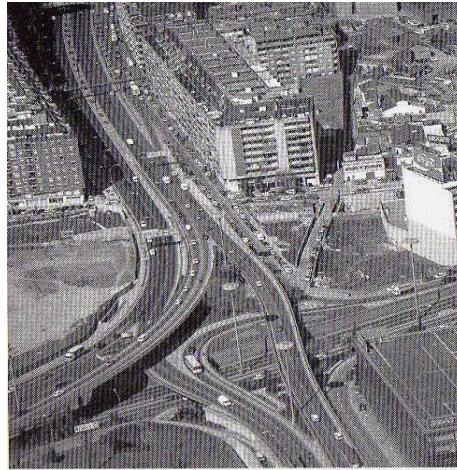
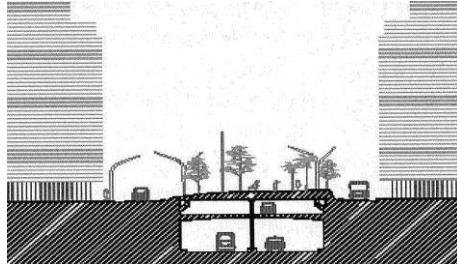


Edificio forum y viste del área de la desembocadura del río besos.



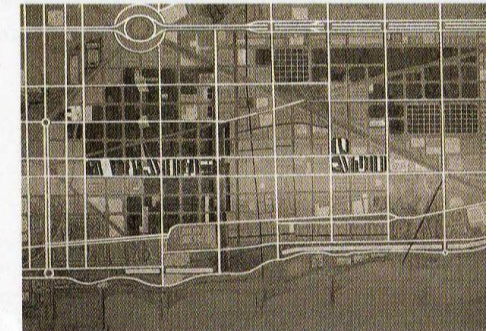
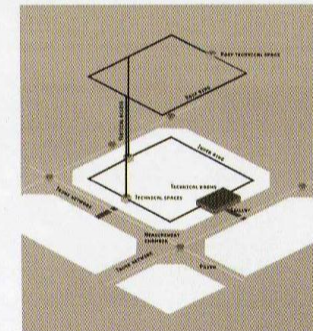
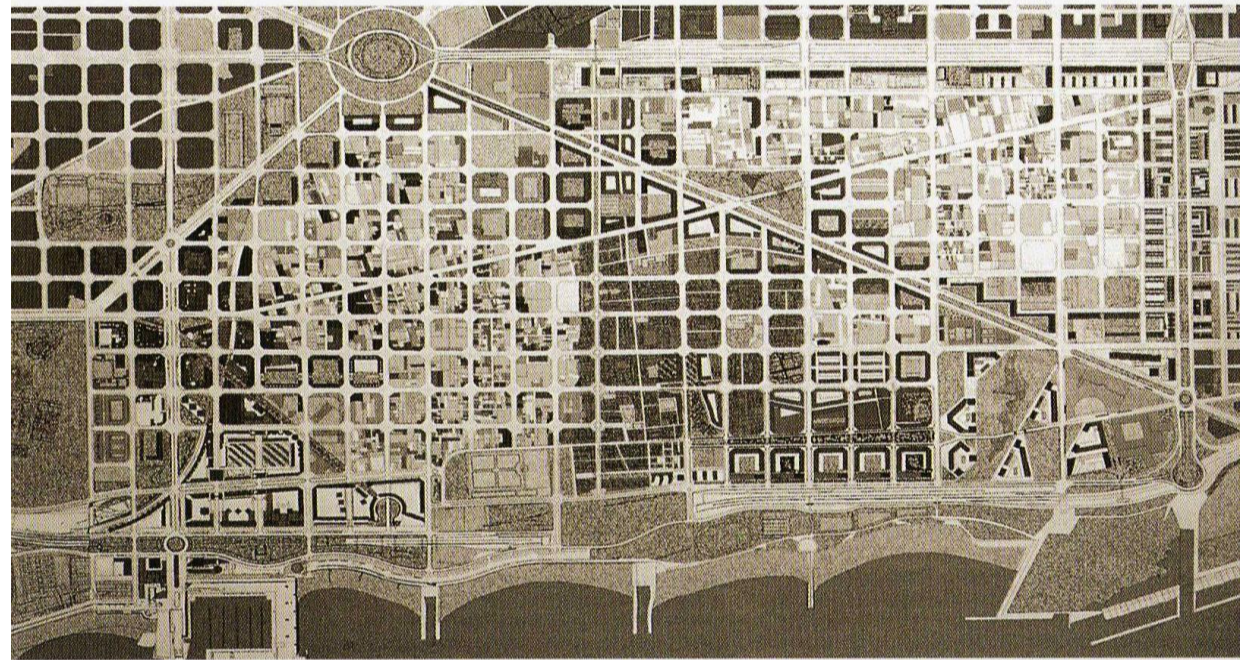
Edificio forum y vista del área de la prolongación de la diagonal.

VIALIDAD

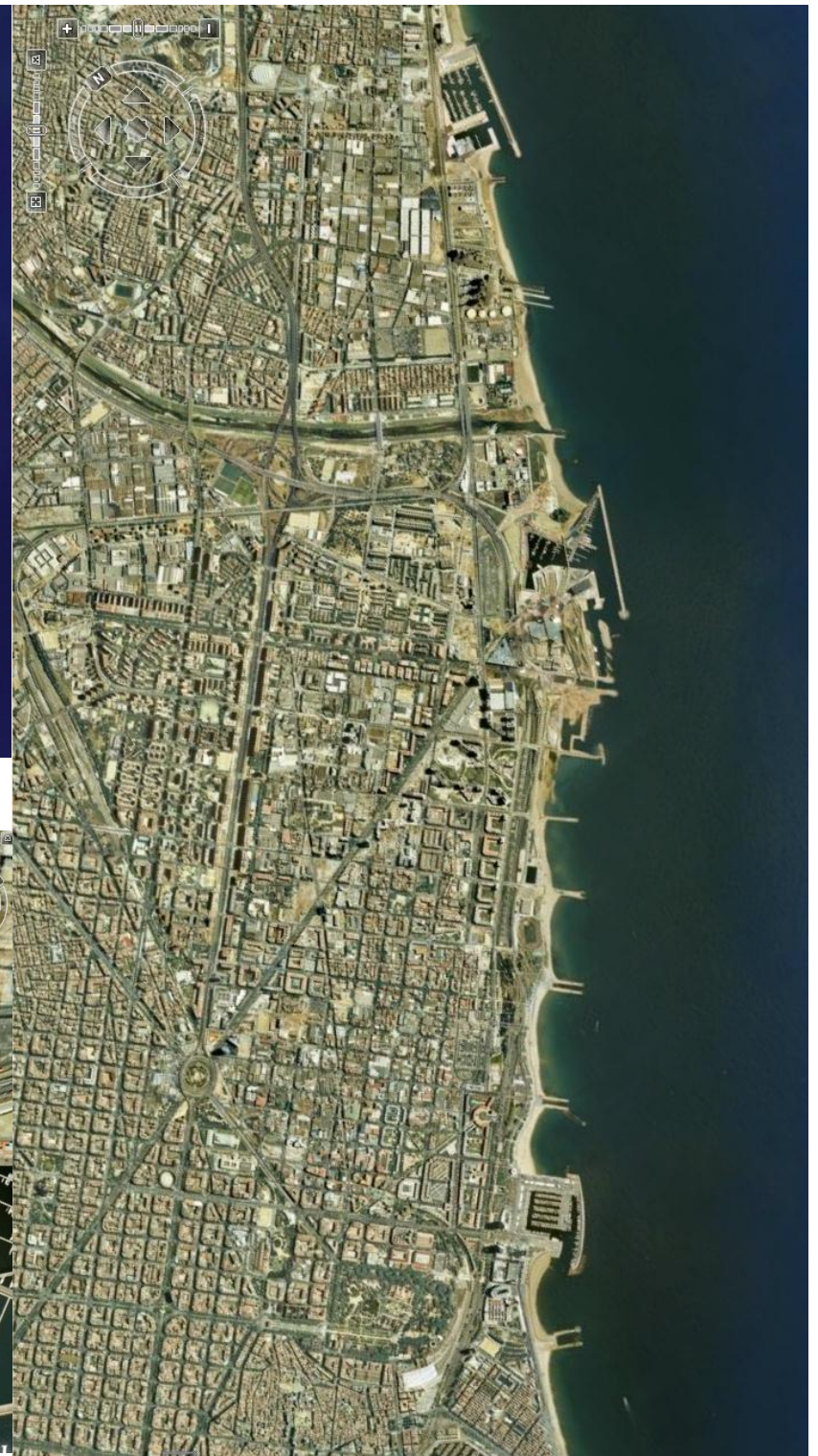


transformación del entorno plan cerda, asegurando la continuidad urbana.

0.d The Diagonal in Poblenou.



TERRITORIALIDAD



REFLEXIONES FINALES

La continuidad del paseo costero se logra a través de el dialogo entre los elementos que lo constituyen, **la edificación, el tejido, la vialidad y los espacios públicos** (áreas de esparcimiento, áreas verdes), constituyendo de esta manera la temática del paseo costero, que tiene relación con los recorridos, las pausas, los inicios, los finales,; pasando a ser elementos de articulación , de continuidad, puertas, terminales.

Todo relacionado con el recorrido , de pasar de un elemento al otro de una manera fluida y continua, que es la que va dando continuidad a la ciudad, y se va tramando con ella, puntos de cruce, de encuentro, de paralelismo, de transversalidad.

Elementos de articulación que constituyen una unión, entrelazan dos elementos, que pueden ser de carácter igual o distinto

Es cuando todos estos elementos dialogan, que la ciudad se vuelve unitaria, y que dejamos de reconocer proyectos puntuales de paseos costeros, y estos pasan a ser elementos urbanos de la ciudad, de pertenencia , que aportan en esta nuevos frentes de mar de ciudad.

De esta manera el paseo se entrelaza con la ciudad, en un traspaso gradual, abrupto, entrecortado, va marcando ritmos, secuencias, y un orden legible para el usuario de la ciudad, armando el esqueleto de la ciudad.

Es importante que este integrado al uso de la ciudad, que vaya teniendo destino, que le vaya dando vida y uso. De esta manera se va teniendo la lectura de un proyecto de ciudad costera, unitaria

La ciudad continuara incubando nuevas formas de vida urbana, y provee una fundación para los avances de actividades económicas, que aseguran su futuro.

Con el paseo costero urbano se produce un cambio en la escala de proyecto, y una necesidad de entender, sus elementos y como estos se interrelacionan y van creando otra escalas, y nuevos conceptos , nuevos fenómenos de elementos.

Elegí Barcelona como una ciudad de mayor desarrollo, ya consolidada, explotada demográficamente, con otras problemáticas y necesidades, de un lugar ya construido . En relación a este estudio cronológico, con el cual pretendo ir mostrando a través de las evoluciones o involuciones de las ciudades, de cómo han ido cambiando y han ido transformándose, entendiéndolo como un proceso continuo y constante que no cesa.

Corredor

conector

Entendiendo esta nueva organización espacial de la ciudad, a través de la movilidad de las personas. Nuevas dinámicas espaciales

La nueva organización post industrial que se va generando, donde se integran nuevas escalas de proyecto y se pone el ojo en el total como ciudad .

Se redefinen los sistemas viales, logrando mayor rapidez, fluidez, descongestionar la ciudad, hacerla mas ágil. Implementación de rondas y anillos, para ir creando conexiones, a distintos sectores de la ciudad. donde todo se entrecruza, se encuentra y se separa, busca aislarse, pero estar en constante conexión.

Es de esta manera que podemos distinguir distintos modos del paseo costero urbano, el paseo corredor, de edificación continua, de un paseo largo y extendido, con un programa lineal y consecutivo.

por otro lado esta el paseo laberíntico, que tiene una serie de vialidades y escalas, que van permitiendo distintos recorridos, posibilidades

Plaza articuladora , que es el elemento que relaciona dos corredores, que construye un hito dentro del paseo, un descanso, que va acompañado de un cambio de dimensiones, una distancia del entramado, se despeja un área mayor, puede ir acompañado de un programa turístico, museo, restaurantes, etc.

Es importante que el programa de la ciudad intervenga en esta zona, tal cual se construye en el resto de la ciudad.

Barcelona

Me refiero al caso de Barcelona, como un ejemplo donde el paseo costero urbano pasa a ser una herramienta de rediseño de la ciudad. Una forma de crear una nueva imagen y dar nuevo destino a la ciudad, revitalizarla. Entrecruzándose el proyecto con toda la complejidad de la evolución de la ciudad, para así orientarla a la actualidad.

Como un ejemplo, donde los elementos del paseo costero como herramienta de diseño son reconocibles.

El corredor, las plazas de arribo de descanso, los nodos de articulación, las puertas a la ciudad, entendiendo sus nuevos accesos.

Los elementos comienzan a ordenarse y orientarse a través de los elementos propios del paseo costero urbano. Apoyados de un programa específico y un uso propio de cada sector.

Herramienta que reconoce lo existente y el desarrollo que ha ido teniendo la ciudad como a la vez la sociedad, como han ido cambiando las necesidades y el uso de la ciudad.

Entendiendo también la nueva ciudad zonificada, y a la vez el mismo uso, va acompañado de programas edificaciones y recorridos, armando circuitos de ciudad. Áreas comerciales, de viviendas, turismo, esparcimiento, y como también se van fusionando, logrando una mayor complejidad programática, siempre en una relación compatible.

Las redes viales, que también hablan de nuevas distancias, del constante traslado, y de la facilidad de desplazarse de un lugar al otro, de esta manera también van apareciendo los distintos usos y temporalidades .

BIBLIOGRAFIA

TEXTOS

Corbin, Alain: *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Grijalbo-Biblioteca Mondadori, Barcelona, 1993.

Trapero, Juan j “ los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio publico

-Busquets Joan , BARCELONA the urban evolution of a compact city . Nicolodi

SEMINARIOS

Jinemes Tatiana, tema de arquitectura , universidad de Valparaíso año 2004 “ los balnearios costeros: paisaje, traza y paseo , argumentos de su génesis “

Castiglione Rodrigo, tema de arquitectura , uv 2002 , “la cristalización del borde mar en los balnearios de la v region- de costa a costanera”

Borlone Eduardo ,tema de arquitectura uv 2002, “centros poblados menores de la quinta región, evolución histórica- urbano-social”

INTERNET

Articulo on.-line : perspectivas urbanas , genealogía moderna de los espacios litorales

Enciclopedia libre on – line , wikipedia , historiadel mar , geografía de chile , territorio, conurbación

Google earth

