

MEMORIA

PROYECTO DE TITULO

Apertura de una Ribera urbana, Borde Sur estero Marga
Marga, Viña del Mar

Ana Bustamante Astorga

Profesor Guía: Mabel Santibáñez y Marco Ávila

Escuela de Arquitectura | Universidad de Valparaíso

Valparaíso, Septiembre 2019

INDICE

5.....	INTRODUCCIÓN
6.....	MOTIVACIÓN
7.....	FUNDAMENTO
	Arquitectura con perspectiva de género
9.....	Atravesos y vacíos urbanos
12.....	ANÁLISIS URBANO Y EMPLAZAMIENTO
13.....	Plano de ubicación
14.....	Tercer tramo estero / Puente Villanelo - desembocadura
15.....	Segundo tramo estero / Puente Libertad – Puente Villanelo
16.....	Primer tramo estero / Puente Libertad – Puente Los Castaños
18.....	Esquema análisis urbano estero Marga Marga
19.....	LINEAMIENTOS DE PROYECTO
20.....	Referentes principales
23.....	LA PROPUESTA
25.....	Maqueta primer semestre TI / escala 1:500
27.....	Propuesta Definitiva
28.....	Maqueta definitiva proceso TII / escala 1:500
30.....	Maqueta definitiva TII / escala 1:500
32.....	Tramo 1 propuesta / Puente Los Castaños – Puente Mercado

33.....	Plano Emplazamiento
34.....	Modelo final Edificio Logistico / escala 1:200
42.....	Tramo 2 propuesta / Puente Mercado – Puente Quillota
45.....	Tramo 3 propuesta / Puente Quillota / Puente Libertad
48.....	Explotada desarrollo programático
49.....	PLANIMETRIA
	Planta nivel + 2.50
	Planta nivel + 7.00
50.....	Cortes
51.....	Elevaciones
52.....	Maqueta definitiva Tramo 1 / Puente Los Castaños – Puente Mercado / escala 1:200
55.....	DESARROLLO ESTRUCTURAL
56.....	Explotada paseo
57.....	Explotada edificio
58.....	Detalle Fundación
59.....	CONCLUSION
60.....	Entrega 40% Título I
61.....	Entrega 60% Título I
62.....	Entrega pase Titulo II
63.....	Entrega Final Titulo II

INTRODUCCIÓN

En esta memoria se explicara el proceso que se llevó a cabo para el desarrollo de mi proyecto de título, desafío que resultó bastante difícil en un inicio dado el lugar elegido de emplazamiento.

Dicho lugar no fue una elección consciente, sino más bien el resultado de un análisis y una respuesta a una necesidad urbana imposible de ignorar.

Se identifica al estero Marga Marga como un elemento urbano constante pero ignorado dentro de la planificación y desarrollo de la ciudad, a pesar de que dentro de este proceso se reconocieron diversas cualidades para este espacio.

Es por esto que en un comienzo fue difícil encontrar la manera de emplazarse en él sin corromperlo, y encontrar la forma correcta de trabajarlo en pos de un real reconocimiento y revalorización de un barrio popular que se ha mantenido en pie a pesar del paso de las décadas, y cuya identidad debe ser incorporada en cualquier intervención.

MOTIVACIÓN

Al comenzar el proceso de mi proyecto de título tenía dos certezas; que el proyecto debía ser urbano, tanto en su emplazamiento y contexto, como en su desarrollo y cometido, y que iba a estar emplazado en Viña del Mar.

En Viña del Mar, porque es la ciudad donde nací, crecí, y donde vivo y me desenvuelvo actualmente, motivo por el cual creo conocer cuáles son sus principales carencias y riquezas, tanto desde la perspectiva de habitante y ciudadana, y ahora como profesional, identificando que elementos urbanos, culturales y de identidad debieran ser conservados y potenciados, y a su vez que aspectos de su vida cotidiana, tanto urbana como social, debieran ser mejorados o erradicados construir una mejor ciudad.

Y urbano porque esa ha sido mi área de mayor interés durante todo el transcurso de mi carrera, con un mayor énfasis en aquellos edificios de ciudad que logran enriquecer centros urbanos ya consolidados y muchas veces colapsados por el tráfico y grandes masas de gente, y que actualmente favorecen más el flujo y continuidad del automóvil por sobre la del peatón, actor que se ha vuelto secundario en las ciudades modernas.

Por otro lado, durante este proceso también tenía muy presente mi tesina de investigación sobre la Arquitectura con perspectiva de Género, la cual se llevó a cabo en un contexto nacional donde el tema del género se convirtió en debate y conversación constante; por lo tanto me interesó investigar si mi profesión y esta temática se relacionaban de alguna manera y como.

FUNDAMENTO

ARQUITECTURA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Es luego de esa investigación que se llegó a la conclusión de que la arquitectura es capaz de dictar como es y cómo puede ser el presente y futuro de las personas y sociedades, así como también puede tener un efecto importante en cambios sociales históricos determinantes y viceversa.

Es durante esta investigación que también salen a la luz infinidad de proyectos, escritos, iniciativas, etc, que buscan salvar cualquier diferenciación entre roles de géneros y sus potenciales límites espaciales.

De dicha investigación se concluye que para diseñar o construir para mujeres, o mejor dicho, para incluir la perspectiva de género en el diseño y la planificación urbana desde su génesis, solo se necesita la inclusión de aspectos básicos para cualquier infraestructura pública, como lo es la accesibilidad, la cercanía entre equipamientos o un soporte urbano que pueda salvar distancias de manera segura y económica, privilegiando la seguridad vial de los peatones por sobre la del automóvil, y una normativa que admita y simplifique lo anterior, y es que son las mujeres las que, dada una vida diaria que incluye recorridos más complejos (ya que hoy en día es usual que incluyan en su rutina laboral actividades de cuidado de otras personas, como lo son los hijos u otros familiares) son las que usan en mayor porcentaje las vías peatonales y los transportes públicos más económicos.

Ejemplo de lo anterior es Viena, una de las mayores ciudades de Austria, donde en la década de los 90 el gobierno local decidió realizar una encuesta para saber cómo sus habitantes se movían por la ciudad. De esa encuesta se recoge que las mujeres usan más las vías de tránsito públicas, es decir, realizan más recorridos a pie que los hombres. De ahí en más se propone mejorar la experiencia peatonal mediante el perfeccionamiento

del acceso, movilidad y seguridad de las vías peatonales. Para ello se agregan más luminarias, se ensanchan las veredas y se construyen rampas en puntos neurálgicos de tránsito, cambios que terminan por facilitar los recorridos diarios de todos sus habitantes, confirmando la conclusión de la tesina de investigación, donde se postula que al construir y diseñar desde la perspectiva de género se termina incluyendo a todo tipo de minorías, esta se vuelve más plural, humana e inclusiva; haciendo del vivir una experiencia menos solitaria y más colaborativa, al hacer de la realidad individual una variable visible y colectiva.

De ahí en más, en Viena se decide incorporar la perspectiva de género en el diseño, acuñando este concepto en sus políticas públicas desde hace ya 30 años.

Esto desembocó en la realización de varios proyectos piloto enfocados en el género, tanto de vivienda como de urbanismo; se rediseñan parques existentes agregando y ensanchando accesos y espacios, permitiendo así una mayor cantidad de actividades simultáneas, generando un cambio instantáneo el uso de dichos espacios.

El ejemplo de Viena y su estrategia de planificación urbana ha sido reconocida por la ONU, e incluida en su registro de las mejores prácticas para mejorar la habitabilidad de las personas, hecho que me hace cuestionar por qué no se llevan a cabo estas mismas estrategias en otras ciudades. Es en ese contexto que la tercera de mis certezas es incluir la perspectiva de género en mi proyecto, desde su génesis.

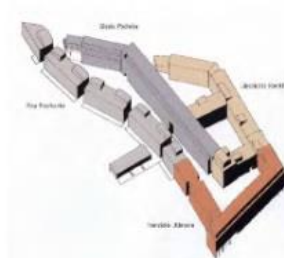
1



2



Frauen-Werk-Stadt I



Gender Implementation in Vienna – an overview
Dr. Eva Kail | Barcelona, 9th of October 2011



¹ Plaza en Viena

² Infraestructura peatonal inclusiva ¹ Infraestructura peatonal inclusiva

³ Proyecto habitacional en Viena, “Mujer-Trabajo-Ciudad”

ATRAVIESOS Y VACIOS URBANOS

Es ya en el marco del proyecto de título, en especial sobre mi interés en los edificios de ciudad, que se reconocen aquellos edificios que le regalan espacios públicos a la ciudad, construyendo vacíos o aires urbanos incorporadas dentro de tramas urbanas consolidadas, como una manera de suplir a centros urbanos constituidos de una infraestructura urbana peatonal que enriquece los recorridos diarios de sus habitantes.

Ejemplo tangible de esto es, por ejemplo, la construcción de un encuadre urbano donde antes estaba el Teatro La Lira: este encuadre diseñado por RCR en Girona, rehabilita la conexión entre dos áreas urbanas mediante la preservación de un vacío en una manzana de fachadas continuas conectado a su vez con una pasarela peatonal que salva la distancia entre dicha fachada y la ribera que la enfrenta, constituyendo dicho vacío como un atraveso urbano peatonal.

Otro ejemplo es la Plaza de las Artes, en Portugal, que utiliza los espacios resultantes entre edificios y sus terrenos, en medio de un centro urbano consolidado. Este proyecto conecta estos recovecos rescatando una forma orgánica que termina por conectar dos ejes viales importantes, mediante la urbanización de su suelo y sus bordes, dejando en este espacio una plaza urbana con equipamientos culturales y artísticos.

La plaza Gardunya, en Barcelona, representa uno de los ejemplos más directos, no solo por configurar un vacío urbano en un centro urbano constituido, sino que también por su iniciativa de regenerar la parte trasera del Mercado la Boquería, constituyendo un nuevo frente y una gran plaza como atrio, además de otros edificios con programas educacionales habitacionales. Dicha regeneración de un Mercado se llevará a cabo en este proyecto de título.



4



5



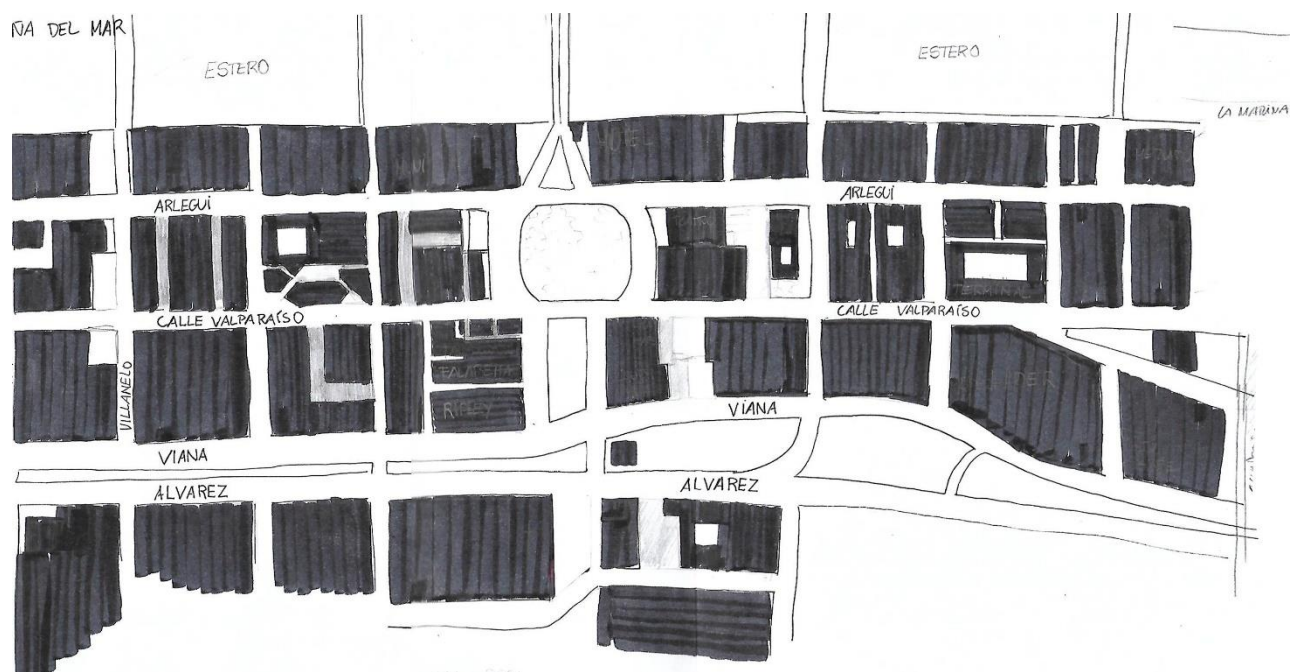
⁵ Plaza de las Artes, Portugal

⁴ Ex Teatro La Lira, Barcelona

Otro ejemplo de lo anterior, y probablemente más cercano aun, son las mismas galerías del centro de Viña del Mar, las cuales representan reales atajos peatonales; infraestructuras comerciales y atravesos urbanos que conectan los principales ejes urbanos del centro de Viña del Mar, como lo son el eje Viana Álvarez, la calle Valparaíso, y la calle Arlegui.

De ahí en más, surge la necesidad de alejarse y analizar el centro de la ciudad desde una escala más territorial.

6



⁶ Plano de elaboración propia, donde se recogen todas las manzanas permeables del centro.(galerías comerciales)

ANALISIS URBANO Y EMPLAZAMIENTO

Es al cambiar de escala donde se aprecia de manera inevitable la importancia, protagonismo, y cualidad estructurante del estero Marga Marga, y que por un lado representa un elemento geográfico importante no solo para la ciudad sino que para toda la región, al ser el hilo conductor entre Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana, hasta su lugar de nacimiento en la zona poniente del macizo cordillerano de la Reserva de la Biosfera La Campana y Peñuelas; pero también se consolida como el principal vacío y atravesado urbano de Viña del Mar.

Y es que es justamente en el tramo más urbano de Viña del Mar donde este influye directamente en la manera en que la ciudad se desarrolla y desenvuelve, cobrando una importancia tanto urbana como arquitectónica.

Es en su ribera urbana sur donde se hacen más notables las riquezas y carencias que este elemento geográfico desencadena en la vida cotidiana del centro, observándose diferentes tipos de relaciones entre el estero y el borde, desembocando cada uno en diferentes cotidaneidades, las cuales determinaran el emplazamiento de la propuesta.

Aunque si bien el estero lleva consigo el estigma de ser peligroso e inseguro, este también trae consigo una serie de cualidades y oportunidades que pocas veces se replica; y es que el estero representa una planicie de gran tamaño que al ser el lecho seco de un río, se mantiene protegido de la construcción indiscriminada de inmobiliarias y privados, sumándole la cualidad de estar emplazada en el centro de la ciudad.

Esta planicie se ha vuelto sede de múltiples actividades públicas que de otra manera no tendrían lugar, como lo son las convenciones, parques de diversiones, el circo, eventos de trámites municipales, ferias, etc. Transformándolo en un paisaje constante, cambiante y central. Es de por sí, en su estado actual, un equipamiento urbano natural, en espera de ser consolidado.

Al analizar este tramo urbano del estero de Viña más a fondo, se identifican otros 3 tramos de diferente naturaleza, diferenciándose entre ellos de acuerdo al tipo de relación entre el borde y estero en cada caso.



⁹ Plano de ubicación

El tercer tramo, entre el puente Villanelo y la desembocadura del río, se caracteriza por la existencia de la calle La Marina (avenida que bordea el estero en su ribera sur) y el espejo de agua del estero, siendo esta la única que está constantemente inundada. Es este último elemento el que define el carácter turístico de este tramo, además de su cercanía con la costa y el flujo de gente y actividades de ocio que convoca. Sumado a lo anterior, se caracteriza por tener en su borde una vereda de ancho considerable para así dar lugar a todo lo anterior. Es por eso que en este tramo el estero cobra protagonismo paisajístico más no funcional, y no guarda mayor relación con el borde.



10



¹⁰ Imágenes de elaboración propia

El **segundo tramo** comprende entre el puente Villanelo y el Puente Libertad, y se caracteriza por el corte de la calle La Marina y, con ella, cualquier borde que pueda relacionarse con el estero, dejando solo la espalda de los edificios de la calle Arlegui. Por otro lado, es en este tramo donde el estero se reseca, afinándose y confinándose hacia su ribera norte.

Es en este tramo entonces donde si bien existe la planicie, esta no guarda ninguna relación con el borde, por lo que queda relegado a ser usado para estacionamientos públicos, hecho que lo dota de esquinas poco seguras, como lo son las esquinas bajo el nacimiento de los puentes.



11



¹¹ Imágenes de elaboración propia

Finalmente, el **primer tramo**, y en el que se emplaza el proyecto, comprende entre el puente Libertad y el nuevo puente Los Castaños, actualmente en construcción y que conectará la avenida Los Castaños con la avenida Simón Bolívar.

Este tramo se caracteriza por la reaparición de la calle La Marina, pero ahora enfrentada a la planicie del estero. Esta calle tiene, en este tramo, una gran importancia vial para la ciudad, así como también concentra en sí misma y a sus alrededores varios negocios de comercio menor y comercio informal.

Es debido a lo anterior que aquí la relación entre el borde y el estero es mucho más tangible, ya que este último sirve de soporte para lo que sucede en la cota de la ciudad, pero a pesar de eso no existe un diálogo continuo entre estas dos partes, debido a la falta de un elemento que construya la transición entre uno y otro. Es esto, más la marginalización y descuido de la zona lo que también la vuelven en una de las más inseguras.

Pero lo que más caracteriza a este tramo, por sobre todo lo anterior, es la presencia del Mercado Municipal y la Feria libre de Alimentos, esta última emplazada en el lecho del estero.

El Mercado representa un edificio de interés patrimonial, construido en 1939, y funciona en algún grado todos los días de la semana, pero se activa a total capacidad los miércoles y los sábados, días en que también funciona la Feria libre del estero.

La feria es la actividad y equipamiento más constante del estero, sobreviviendo a subidas del estero y a todos los cambios que ha tenido la ciudad a su alrededor, ya que parte importante de la identidad de esta feria radica en su localización y emplazamiento, por lo tanto se considera inamovible.

El problema es que este tramo de ciudad no da abasto con la cantidad de gente que convoca, tanto en términos de tráfico, el cual aumenta considerablemente durante estos dos días, y que termina por aislar el Mercado de la Feria, dificultando aún más el tránsito peatonal que hoy en día solo tiene como infraestructura veredas de menos de un metro de ancho.

A todo lo anterior se suma que el Mercado, a pesar de ser un edificio de interés patrimonial, pasa desapercibido entre medio del tráfico y el resto del comercio a su alrededor.

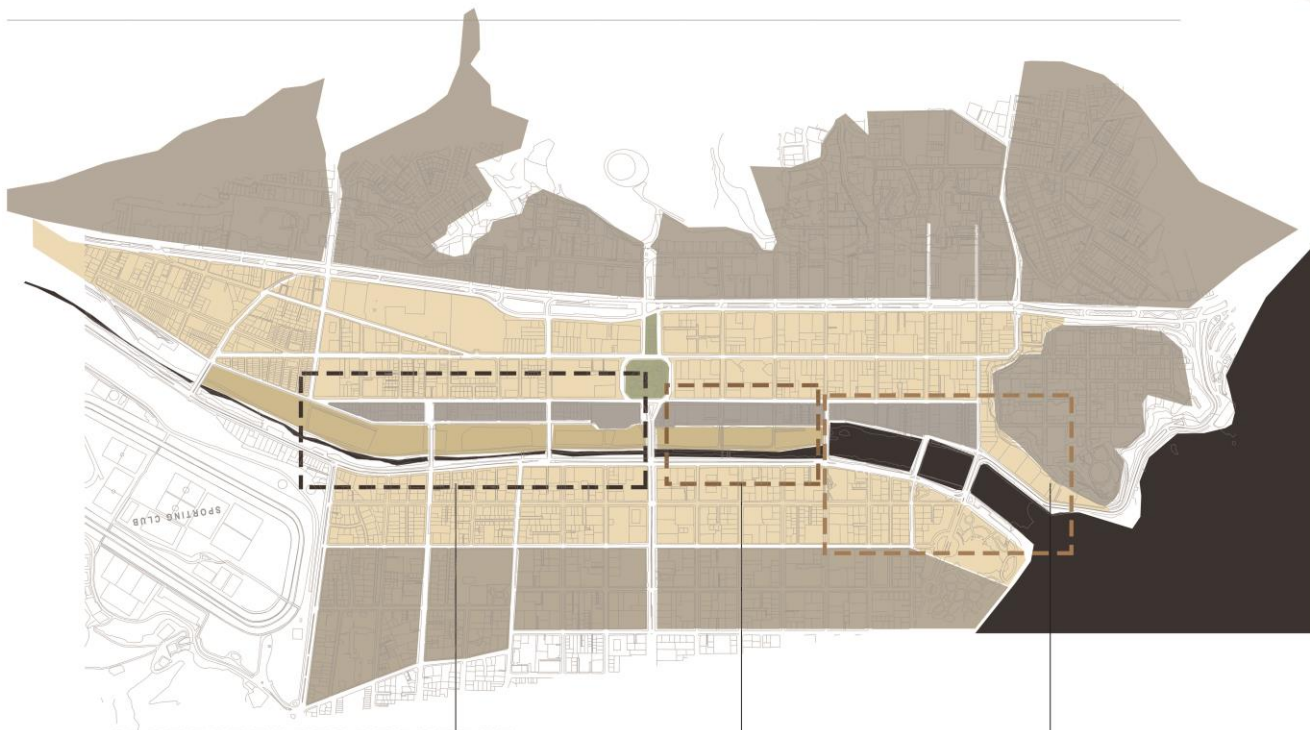


¹² Imágenes del Mercado Municipal de Viña del Mar / elaboración propia

13



13 Imágenes de elaboración propia



Tramo 1 Borde calle / Explanada



Este tramo comienza en el puente Libertad y continúa en el resto de la ribera del estero ciudad adentro.

Se caracteriza principalmente por la reaparición de la calle La Marina, la cual desaparece en el tramo dos.

Es aquí donde el borde de la ribera se marginaliza dado su choque con la explanada seca del estero, producto del diálogo inexistente entre ambos espacios.

Es el diálogo y la transición entre el borde, la feria, el mercado y el estero como espacio de usos múltiples y atravesio urbano de gran magnitud lo que se propone como proyecto.

Tramo 2 Espalda Urbe / Explanada



Este tramo comprende la zona entre el puente Libertad y el puente Villanelo.

Se caracteriza principalmente por no tener un acceso peatonal definido en su borde, teniendo la espalda de los edificios de la calle Arlegui como barrera, impidiendo así cualquier tipo de relación entre el centro urbano y la explanada, quedando esta última relegada a estacionamientos públicos.

Tramo 3 Borde Calle / Río



Este tramo comprende entre el puente Villanelo y la desembocadura del río.

Se caracteriza por su borde ancho y turístico producto de su cercanía a la costa.

Además, no tiene ni necesita una mayor relación con el estero, ya que el cuerpo de agua funciona solo como un elemento geográfico y paisajístico.

LINEAMIENTOS DE PROYECTO

Producto del análisis anterior, se toma la decisión de centrarse en el tercer tramo del estero, dejando como límites proyectuales el Puente Libertad y el Puente Los Castaños.

De ahí en más se definen los lineamientos de proyecto, los cuales son:

Revitalizar y revalorizar la zona del Mercado Municipal y la feria, luego de reconocer la importancia cultural y de identidad que estos dos equipamientos representan para los habitantes de esta zona, así como por su importancia urbana y arquitectónica para el centro.

Construir y diseñar la transición arquitectónica y urbana entre el borde y el estero, así como el diálogo entre ambos, buscando una alternativa que logre suplir la distancia entre ellos al mismo tiempo que se construya ciudad y espacio público.

Consolidar el borde sur del estero como un paseo urbano conector seguro, que supla a la ciudad de una nueva infraestructura peatonal que de soporte a los recorridos actuales de los habitantes de esta zona, para así también incentivar el flujo de personas desde el centro más transitado de Viña del Mar hacia la zona de la feria y el mercado.

Diseñar un espacio público flexible que sea capaz de albergar diferentes tipos de actividades simultáneas, pudiendo darle lugar y cabida a cualquier actividad que los usuarios requieran, siempre de manera segura e inclusiva.

REFERENTES PRINCIPALES

Dentro de todos los proyectos que se consultaron a modo de referencia, hay tres que destacan por sobre los demás, siendo cada uno importante para desarrollar los principales elementos del proyecto.

PLAZA GARDUNYA

La plaza Gardunya, diseñada por Carmé Pinos, busca convertirse en un lugar/núcleo urbano, donde se mezclarán los turistas, los vecinos del barrio, los compradores del Mercado La Boqueria y los estudiantes de la escuela Massana.

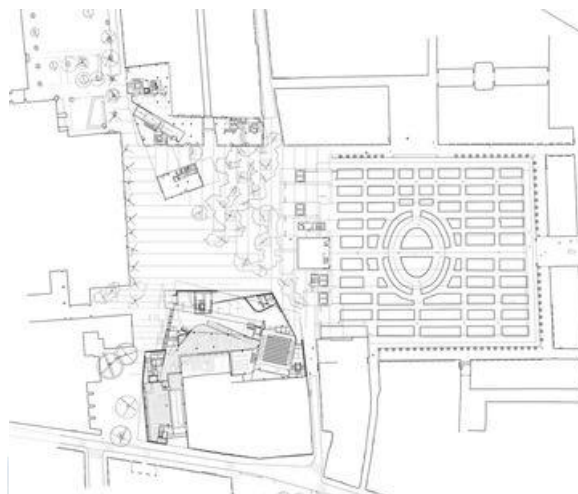
Este proyecto se usa como referente para todo lo que implicó la renovación del Mercado Municipal y la feria libre de alimentos del estero, rescatando de esta operación urbanística la manera en que acaba con la sensación de “patio trasero” que tenía antes este espacio de Barcelona, previamente utilizado como estacionamiento y zona de carga y descarga.

Así mismo se rescata el cómo se logra integrar este espacio como un elemento más del barrio, y que da lugar a todo tipo de actividades y clases sociales.

La geometría de la operación surgió de una observación del lugar, el cual fue dando las respuestas según las trazas existentes y la luz.

De esa geometría resulta la construcción de una nueva fachada para la cara posterior del Mercado la Boqueria, así como la construcción de la escuela la Massana, y un edificio de departamentos, junto con el soterramiento del estacionamiento y área de cargar y descarga anterior.

14



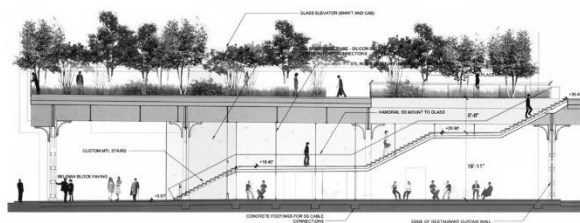
¹⁴ Fuente escofet.com

HIGHLINE DE NUEVA YORK

El High Line fue una estructura elevada de acero de más de 2 kilómetros de largo construida en 1930 para el tránsito de trenes, la cual funcionó hasta 1980. El año 2003, 23 años después, se llamó a una competencia internacional de arquitectura para su transformación en un parque público aprovechando que esta estructura atraviesa varios barrios del lado oeste de Manhattan.¹⁵

Lo que se destaca de esta propuesta es el cómo se regenera un barrio previamente peligroso y en decadencia, para convertirlo en un lugar seguro y turístico, todo no solo mediante la recuperación de una gran estructura existente, sino que al dotar a dicho barrio de una infraestructura peatonal conectora y segura, funcionando no solo como un parque público turístico, sino que como una alternativa de desplazamiento, cuya mayor cualidad es estar en altura, alejado del tráfico, pero aun en una atmosfera urbana.

Además se toma en cuenta el uso ecológico y paisajístico de la maleza y nuevas plantaciones, destacando el verde natural con el color del acero propio de la estructura.



¹⁵ Fuente plataformaarquitectura.cl

MEDIATECA WAALSE KROOK EN GANTE

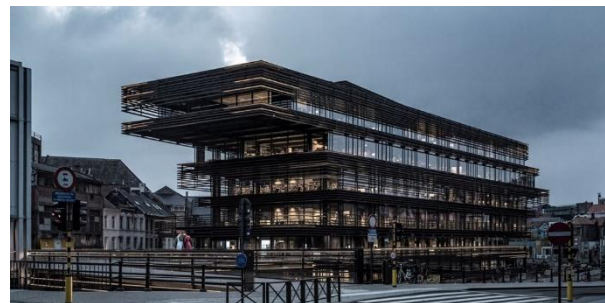
“La nueva mediateca de Gante, emplazada en el centro histórico, consiste en un apilamiento de losas que resulta en un volumen flexible. La planta baja se resuelve en dos cotas: el nivel de los canales y el de las pasarelas que los cruzan. El programa se desarrolla, fundamentalmente, en las plantas intermedias, que incluyen la Biblioteca Patrimonio de Flandes del Este, la biblioteca regional, el catálogo central de todas las bibliotecas de la provincia y un espacio de nuevos medios. Las oficinas se colocan en la quinta planta, y coronan así el edificio.”¹⁶

De este proyecto se destaca por un lado su emplazamiento y la manera en que fue resuelto en su fachada y programa. En cuanto a su emplazamiento, este se encuentra en una situación bastante similar que mi proyecto de título, y es que se sitúa en la ribera de un río, mientras que está enfrentado a una zona urbana ya consolidada. En cuanto al programa, este es bastante amplio, ya que funciona más bien como un edificio público y de apoyo para otros programas.

Además se destaca de este proyecto su fachada, y es que a partir de la horizontalidad de sus lamas horizontales, se logra un edificio transparente y que se conecta a la ciudad de diferente manera según cada nivel, los cuales están, en algunos momentos desfasados entre sí.

“En la fachada, una serie de lamas metálicas horizontales protegen al edificio de la luz del sol. La escala urbana de la obra y la variedad de sus espacios públicos ayudan a potenciar el barrio: la plaza principal cuenta con un anfiteatro, y está conectada con la ciudad por una pasarela que cruza el río; una plaza más pequeña dispuesta en dos niveles enlaza con la

anterior; y un parque cubre el recodo del río y lo separa del edificio.”



¹⁶ Fuente arquitecturaviva.com

LA PROPUESTA

PRIMERA PROPUESTA

Se plantea entonces, de acuerdo a todo lo anterior, la construcción y consolidación del borde sur del estero Marga Marga, a modo de paseo urbano conector entre el centro más transitado de Viña del Mar, entiéndase por esto la zona de comercio más consolidado de la calle Valparaíso entre Von Schroeder y la Plaza de Viña del Mar, y la zona más interior donde se encuentra la Feria Libre de Alimentos y el Mercado Municipal.

Este paseo urbano se conforma, en una primera instancia, de la revalorización del Mercado y la Feria, mientras que se construye la unión y relación urbana entre ambos.

Para esto se decide despejar las dos manzanas contiguas al Mercado, dejando libre el recodo entre dicho edificio y el nuevo puente Los Castaños, para así dejar abierto el flujo entre este y la Feria. Es aprovechando este nuevo espacio donde se decide construir, a modo de vacío urbano, una nueva plaza para el Mercado, la cual hará de atrio para la actual fachada posterior del Mercado Municipal, volviéndola frente y protagonista. Por otro lado se decide replantear la feria para que forme parte de la infraestructura propuesta.

En una segunda instancia el proyecto se conforma también por la construcción de la relación entre la cota urbana y la cota del estero, la cual se encuentra 2.50m más abajo aproximadamente.

En una primera etapa proyectual, se propone un ensanche de la vereda sur, creando un suelo liso, cómodo y seguro para el tránsito de todo tipo de peatón desde el puente Libertad hasta el Mercado y el recodo que se dejó libre, en la misa cota urbana actual, y sobre el un elemento aéreo que haga de sombreadero y coronamiento.



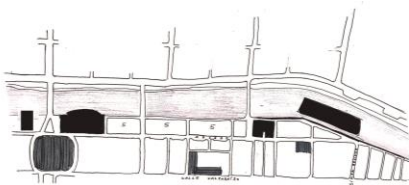
Situación actual



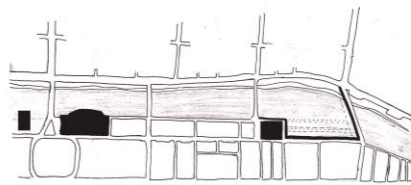
Mercado Municipal y Feria de Alimentos



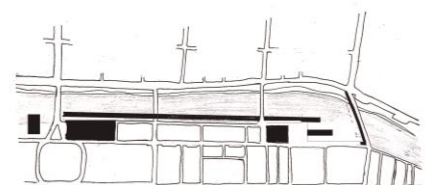
Manzanas despejadas



Esquema situación actual



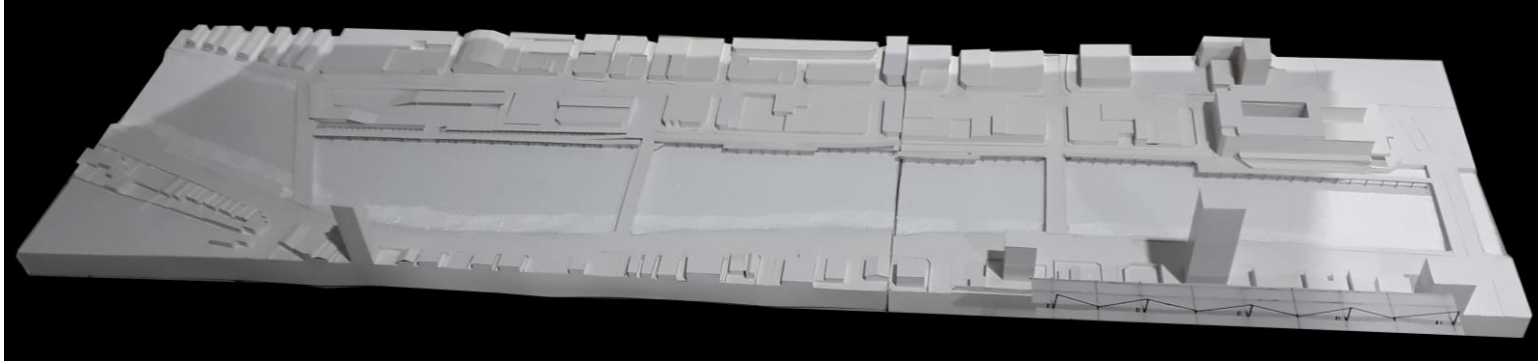
Esquema primera operación

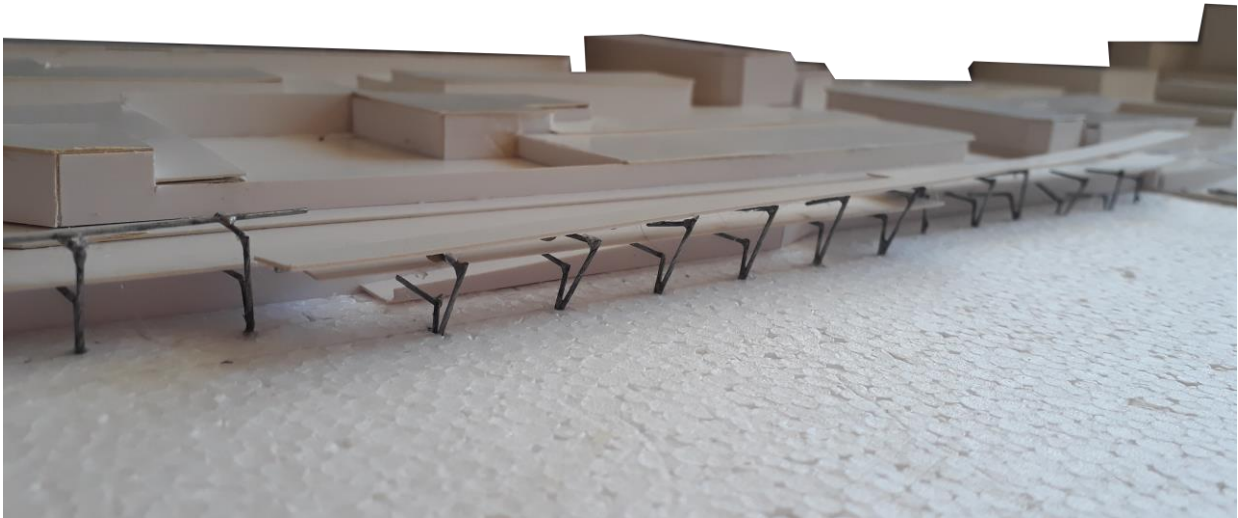
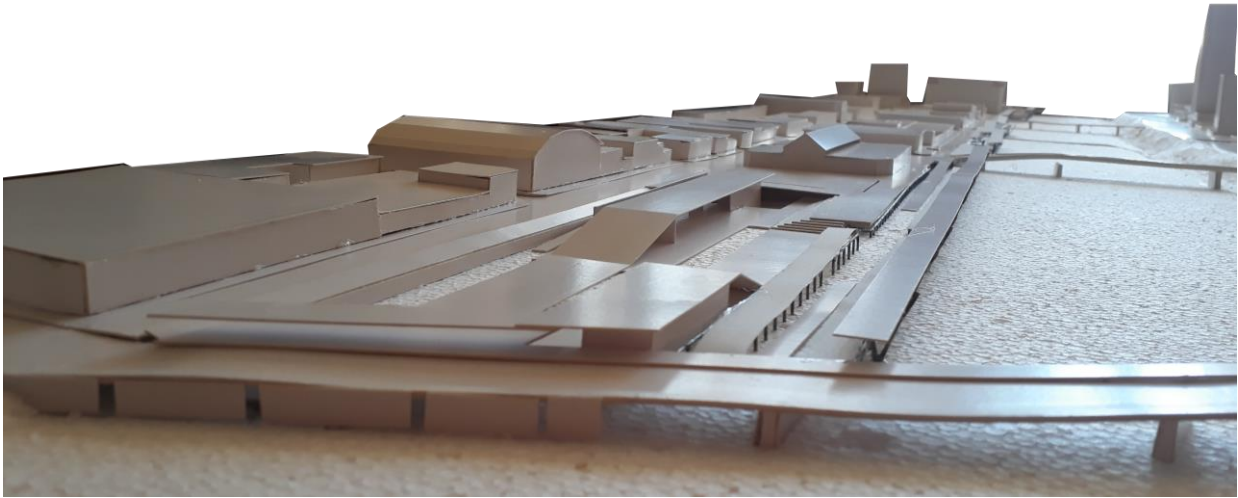


Esquema conceptual proyecto

MAQUETA PRIMER SEMESTRE, TÍTULO I

Escala 1:500





PROPUESTA DEFINITIVA

Al avanzar a la segunda etapa del proyecto, se decidió que el ensanche de la vereda no era suficiente, ya que esta no resolvía la falta de relación entre la ciudad y el estero, por lo tanto se enfocó la siguiente operación en construir no solo dicha relación sino que también la transición entre uno y otro.

Para esto se propone la construcción de grandes escalinatas que siguen ininterrumpidas entre puente y puente, buscando suavizar el acceso desde la ciudad hacia el estero, así como también buscando ofrecer una alternativa más holgada y cómoda que la vereda actual que no supera el metro de ancho, y que limita en algunos momentos con un muro de piedra.

Además se incorporan descansos aún más amplios a modo de pequeñas plazas urbanas a lo largo del borde. Finalmente, lo que se busca es que estas escalinatas funcionen también como galería y gradería para las actividades que pudieran estar llevándose a cabo en el estero.

Lo anterior se corona con una estructura aérea transitable, que si bien se propone inicialmente solo como un sombreadero, este termina siendo un elemento protagónico y clave del proyecto.

Se incorpora entonces este paseo aéreo como una manera de apreciar la ciudad desde otra perspectiva, haciendo a su vez de placo o mirador para el mismo estero y sus actividades.

Este paseo aéreo además incorpora diferentes programas a lo largo de extensión, para luego bajar al nivel del estero a modo de grandes rampas para mayor accesibilidad y una transición suave, complementadas por escaleras de acceso rápido a lo largo del paseo inferior.

A este elemento aéreo se le agrega, a modo de paramentos translucidos, pantallas metálicas de cinco metros de altura, para que así este elemento aéreo cobre tamaño y se convierta en una nueva fachada urbana, consolidando la pieza urbana como un edificio de ciudad.

A su vez esta pantalla se constituye como un elemento verde de vegetación natural y vertical, para así dotar de vegetación a este borde seco, y supliendo al paseo inferior de una sombra fresca, natural y constante.

Por otro lado, se busca que la posición de estas pantallas pueda de alguna manera señalar o dirigir la vista hacia un horizonte determinado, cambiando el foco entre la ciudad y el estero.

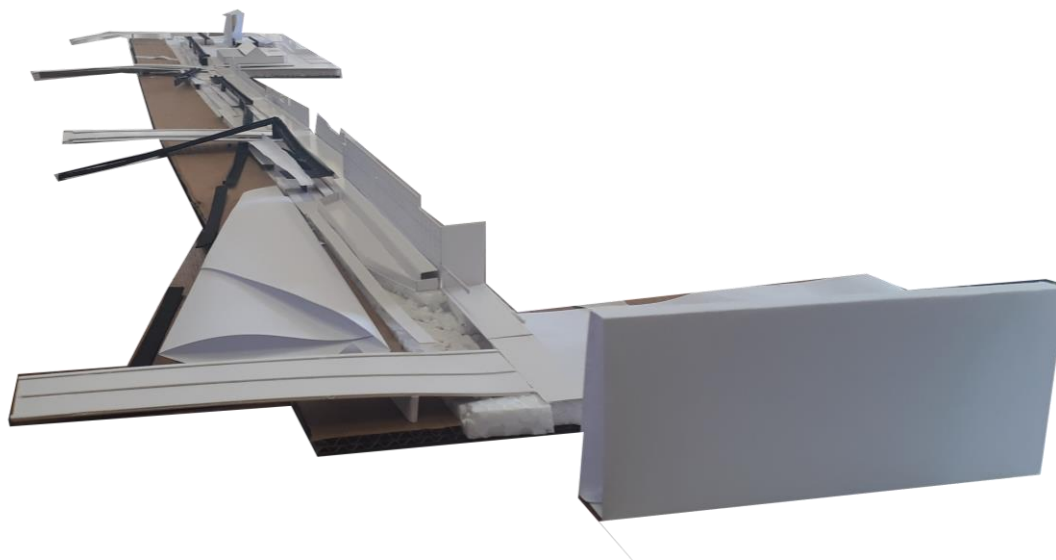
Estas rampas se extienden más allá del límite de los puentes, para así incorporar al proyecto la parte inferior que, como se mencionó anteriormente, configura actualmente una esquina peligrosa en el estero.

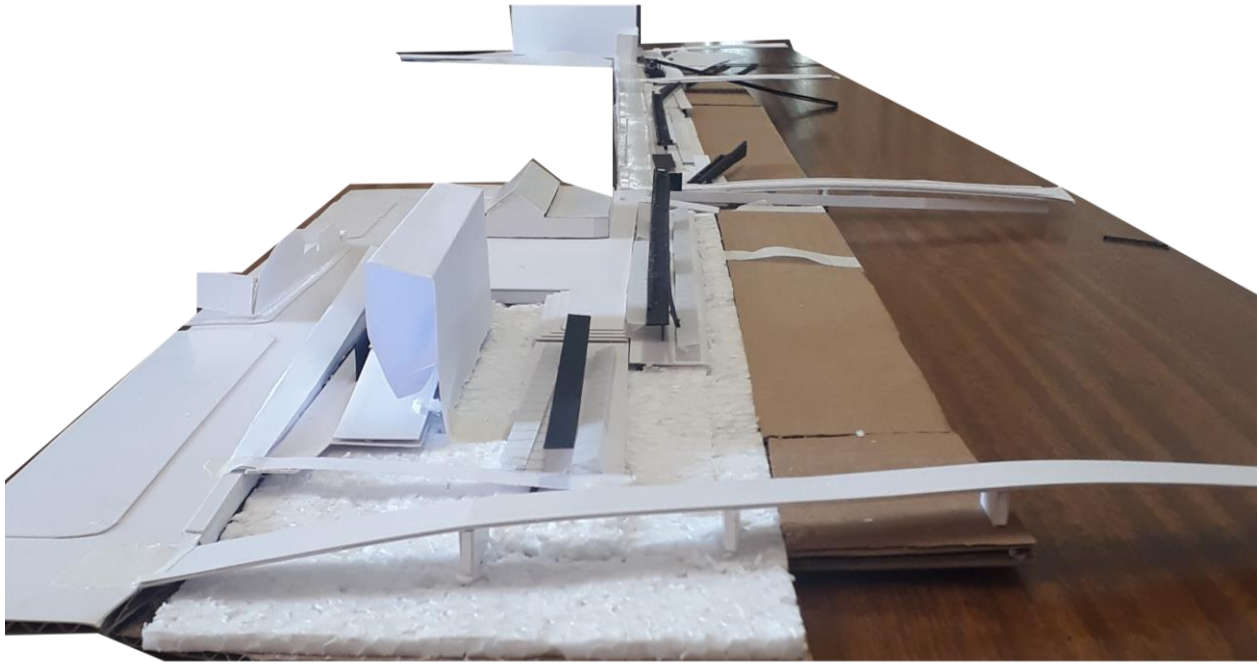
Es en estos encuentros con los puentes donde la geometría del proyecto busca de alguna manera difuminar el límite entre la ciudad y el estero, dejando entrar el estero a la ciudad, y dejando salir a la ciudad al estero, configurando en determinados momentos plazas de ciudad y plazas de estero.

En el recodo, se mantiene la idea original de la plaza Mercado y la reposiciona de la Feria, pero se afina tanto el programa como la distribución del mismo; donde antes se emplazaba una sede de Feriantes, y espacios comunes comunitarios en varios edificios, ahora se replantea dentro de uno solo, junto con una mayor diversidad de programas.

MAQUETA PROCESO TII

Escala 1:500





MAQUETA DEFINITIVA TII

Escala 1:500





Es al adentrarnos más en el proyecto que se extiende entonces por casi 1 kilómetro, desde el puente Libertad hasta el puente Los Castaños, que se pueden identificar otros tres tramos, cada uno con contextos y características diferentes que determinan la manera en que cada parte se desarrolla.

El primer tramo del proyecto comprende entre el puente Los Castaños y el puente Mercado, y tiene como principal objetivo consolidar la conexión entre el Mercado y la Feria.

Para ello, y como se mencionó anteriormente, se decide despejar las dos manzanas contiguas, conformadas principalmente por edificaciones residenciales y de comercio menor, para así dejar un vacío urbano a modo de plaza para el Mercado, haciendo de atrio para la fachada posterior. Esta plaza o gran aire urbano, que es en tamaño proporcional al Mercado mismo, busca también abrir y ampliar el campo de visión de esta zona, mejorando de alguna manera la seguridad del barrio.

En cuanto a la feria, se decide mantener su principio arquitectónico y espacial actúa de pasillo central y puestos laterales junto con sus proporciones. Con esto en mente la feria se reposiciona para que funcione como una extensión del resto del proyecto, haciendo de su pasillo una prolongación de la rampa que asciende hasta el paseo aéreo del tramo contiguo, favoreciendo así su fácil conexión y acceso con el resto de la pieza propuesta.

El resto de la feria se emplaza bajo la estructura aérea de este tramo, sirviendo esta última como sombreadero o como un toldo, además de servir, en conjunto como un horizonte y límite para la plaza Mercado, bajo la cual se emplaza la zona de carga y descarga del Mercado de manera subterránea.

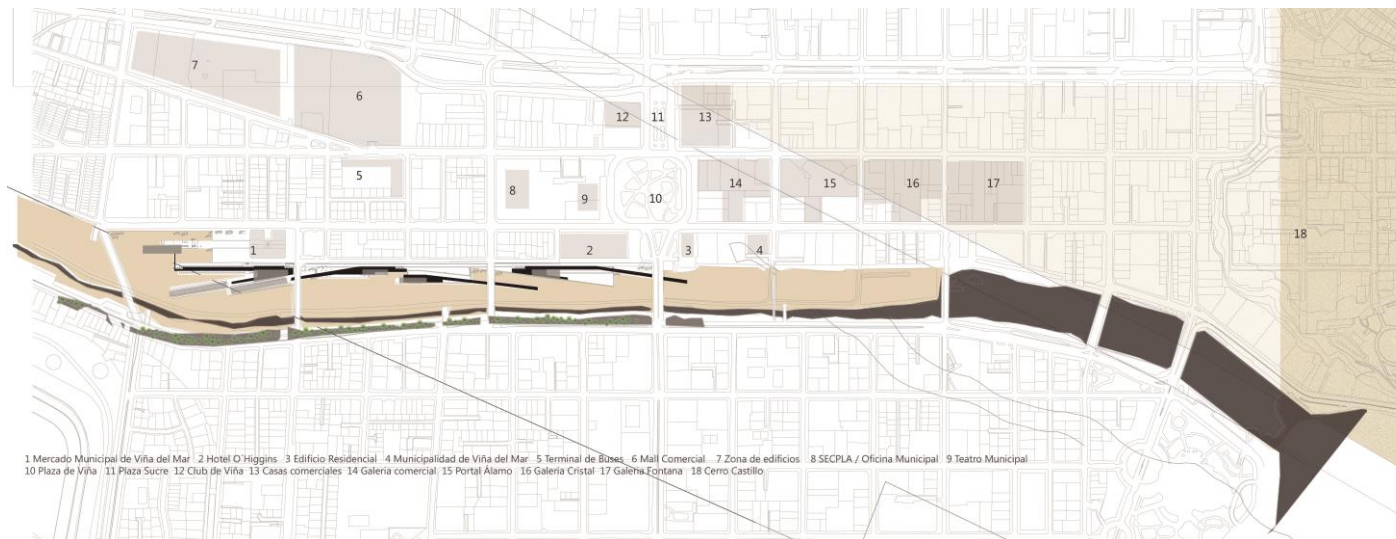
Se propone también un edificio logístico que sirva de soporte programático para la Feria y el Mercado, a modo de sede de feriantes y administración para ambos equipamientos.

Este edificio se emplaza a modo de prolongación de la nave principal del Mercado, su parte más característica, manteniendo sus mismas proporciones.



17

¹⁷ Fuente yelp.cl



Además, se incorpora a la pieza el edificio número 3 del plano superior, usando su altura como referencia para determinar la altura del edificio logístico, coronando la pieza total con estas dos alturas predominantes, ejercicio que se aprecia en la maqueta de proceso TITULO II escala 1:500.

Este edificio es además estructural y materialmente similar que el resto del proyecto en su extensión; además de tener en su fachada norte la misma malla metálica como paramento vertical.

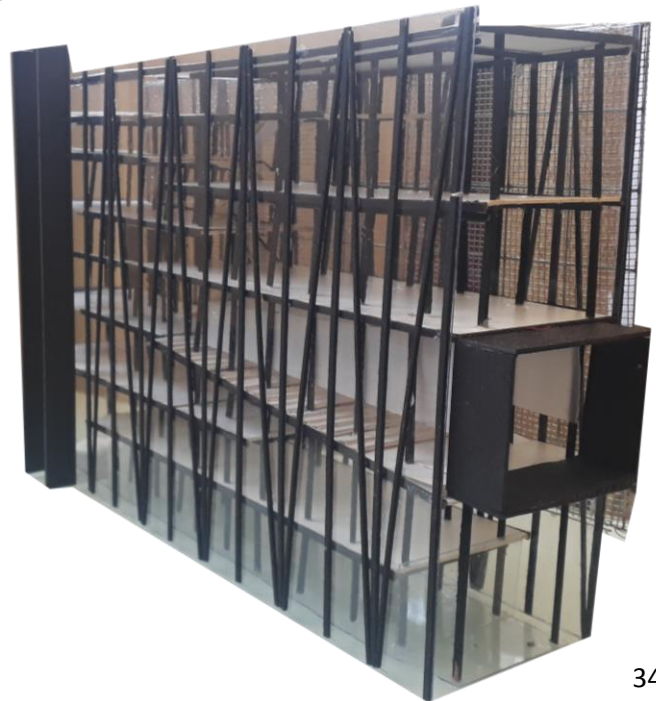
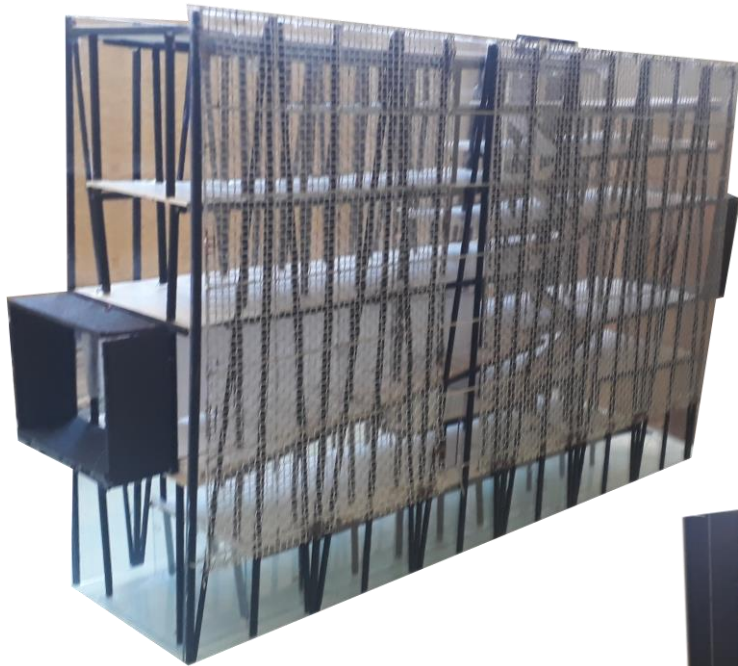
Programáticamente, este edificio tiene 11 plantas, más un nivel subterráneo para salas de máquinas y bombas. Contiene además de los programas asociados a la Feria y Mercado, dos niveles de plantas abiertas para usos múltiples asociados a la ciudadanía, además de un auditorio, una biblioteca pública y un restaurante en su nivel superior, además de otras dos plantas libres destinadas a oficinas y espacios de trabajo colaborativo.

Se propone un edificio transparente y que funcione como apoyo programático para el barrio y la ciudad, ofreciendo espacios interiores para un uso público que actualmente no existe en Viña del Mar.

Este edificio se conecta además con el resto de la pieza aérea desde la planta destinada para los feriantes, conectado a los trabajadores con las cocinas propuestas en este tramo.

MODELO FINAL EDIFICIO LOGISTICO

Escala 1:200







18 Imagen interior Edificio Logístico, nivel biblioteca
Elaboración propia



¹⁹ Imagen exterior desde calle Arlegui hacia Edificio Logístico y Plaza Mercado



²⁰ Imagen exterior desde calle Arlegui hacia Plaza Mercado y fachada revalorizada Mercado Municipal

21



²¹ Imagen exterior desde esquina Puente Mercado hacia plaza Mercado; se observa la peatonalización del contorno del Mercado Municipal y la feria en su nuevo emplazamiento, junto con el elemento aéreo y su pantalla vegetal.



²² Imagen exterior Feria Libre de alimentos; se observa el tramo de feria que se emplaza bajo la estructura aérea.

23



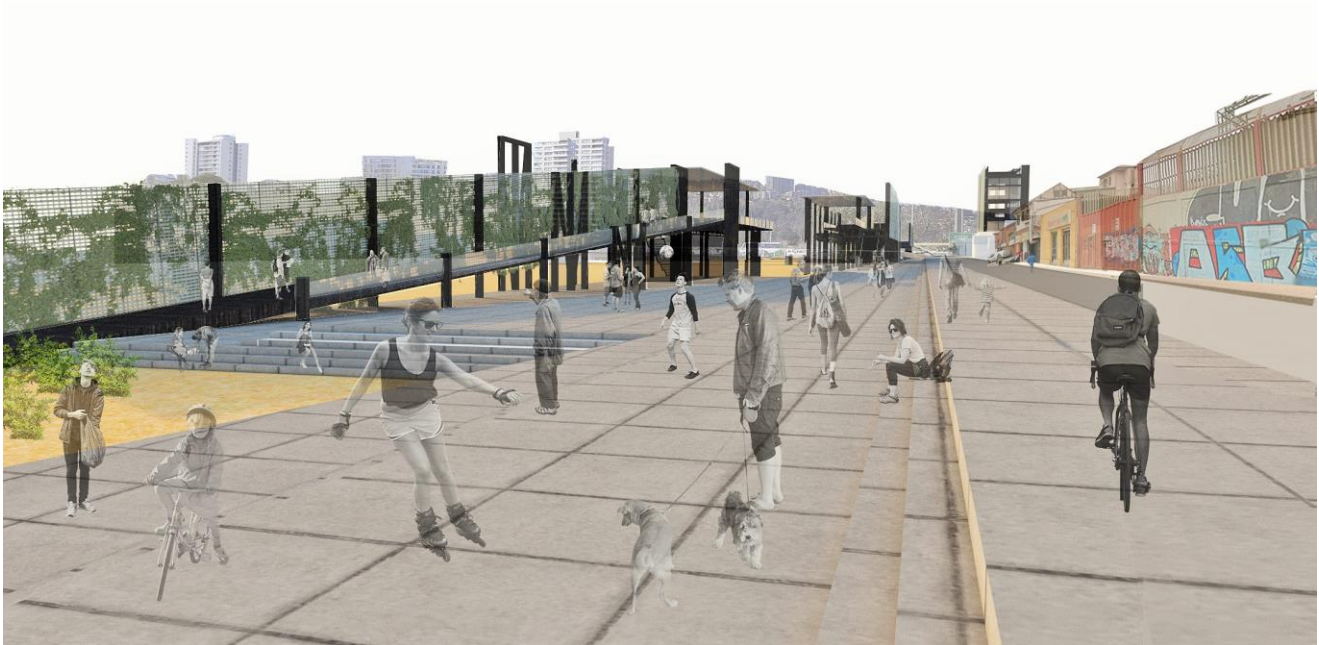
²³ Imagen exterior Feria Libre de Alimentos; se observa el tramo de feria que se emplaza en frente a la estructura aérea, y que a su vez conecta su pasillo con las rampas del siguiente tramo

El segundo tramo del proyecto comprende entre el puente Mercado y el puente Quillota, y se caracteriza principalmente por ser el tramo donde se construye una “traba” entre las dos piezas que lo conforman, dando lugar al acceso principal hacia el estero en forma de plaza de estero, mientras que en sus extremos o encuentros con los puentes, las rampas se cruzan por debajo de ambos, integrando estas esquinas, nacimientos inferiores de los puentes al proyecto.

Además, en términos programáticos, se proponen en este tramo cocinerías y restaurantes en el nivel inferior, o el mismo de las escalinatas, mientras que en nivel superior, o en la pieza aérea, se propone la prolongación de estos mismos programas



24 Imagen exterior encuentro rampa con Puente Mercado; se observa la manera en que dicha rampa se extiende por debajo del puente, generando a su vez una plaza de ciudad.



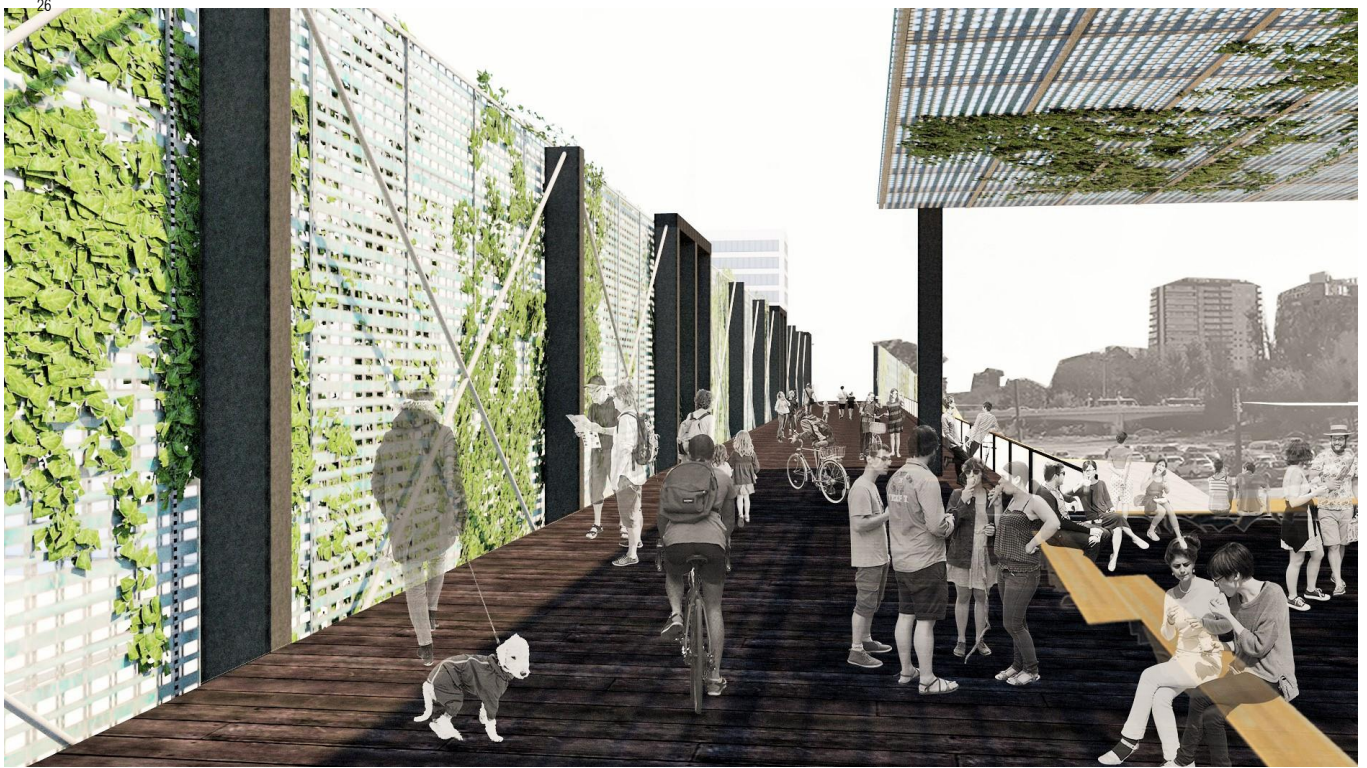
²⁵ Imagen exterior encuentro rampa con Puente Quillota; se observa una de las plazas generadas por la geometría, así como la traba entre las dos piezas que componen este tramo. Al fondo el edificio logístico

Finalmente **el tercer tramo** comprende entre el puente Quillota y el Puente Libertad, y se caracteriza por el enlace entre el proyecto y el Hotel O´Higgins, así como también por constituir el otro remate del proyecto.

Para lo anterior se decide eliminar la terraza sur del Hotel, ya que esta es la pieza que se rompe la continuidad de la calle La Marina, o el borde sur del tramo total de proyecto.

En su lugar se decide prolongar este eje urbano mediante el reemplazo de dicha terraza por una calle peatonal que termina por conectar todo el centro urbano.

Es al convertir este frente en vereda o paseo peatonal que se integra al Hotel O´Higgins como un equipamiento para la pieza propuesta, terminando por consolidar el proyecto como una pieza urbana conectora entre el centro de Viña del Mar, el eje trasversal de la plaza de Viña y la avenida Libertad, con la zona interior del centro, la Feria Libre y el Mercado Municipal.



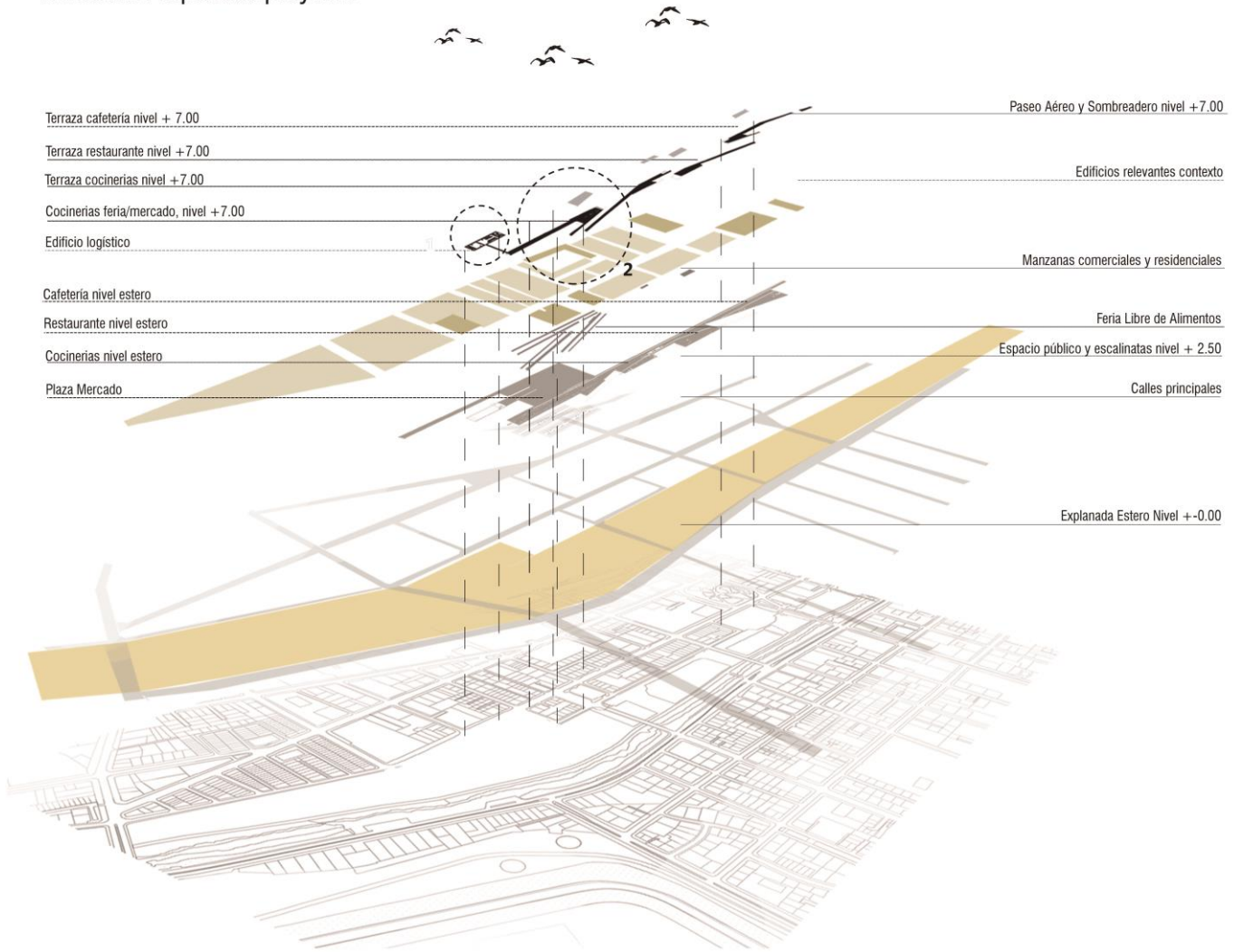
26 Imagen exterior paseo aéreo.



27 Imagen exterior Cafetería propuesta; se observa como aparecen y se emplazan los programas propuestos en el nivel de las escalinatas.

Desarrollo Programático

Isométrica explotada proyecto

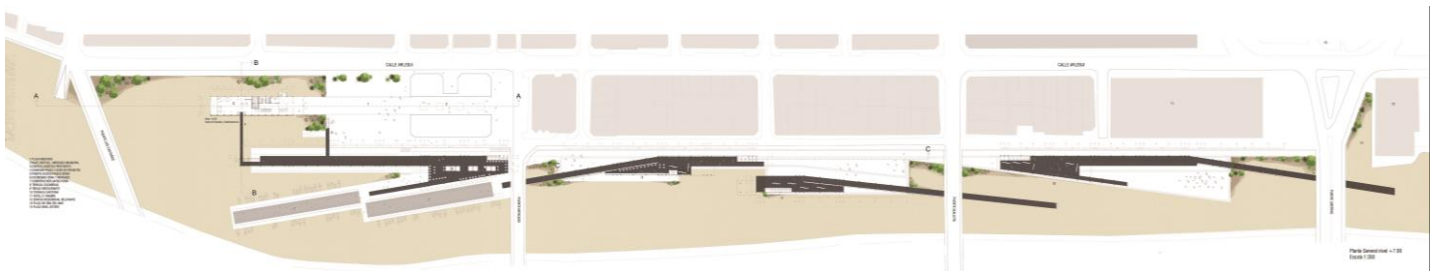


PLANIMETRIA

28



29



28 Planta nivel +2.50; nivel escalinatas

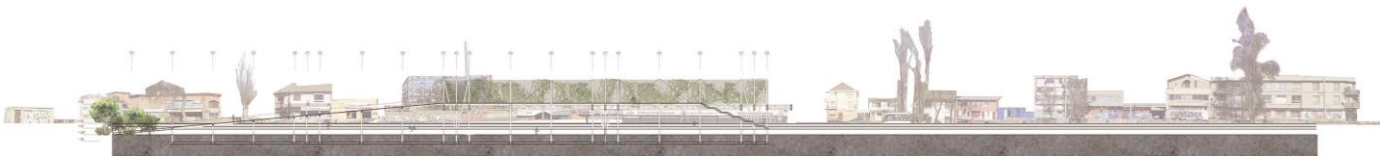
29 Planta nivel +7.00; nivel paseo aéreo



Corte A-A
Escala 1:350



Corte B.B
Escala 1:350

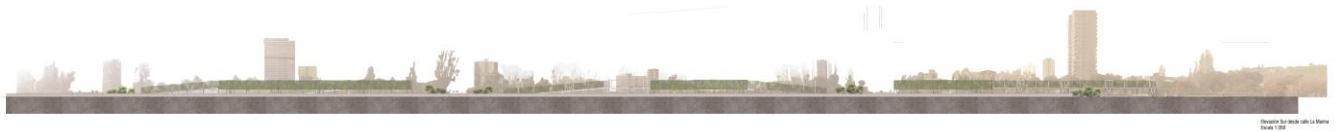


Corte C-C
Escala 1:350

30



31



32



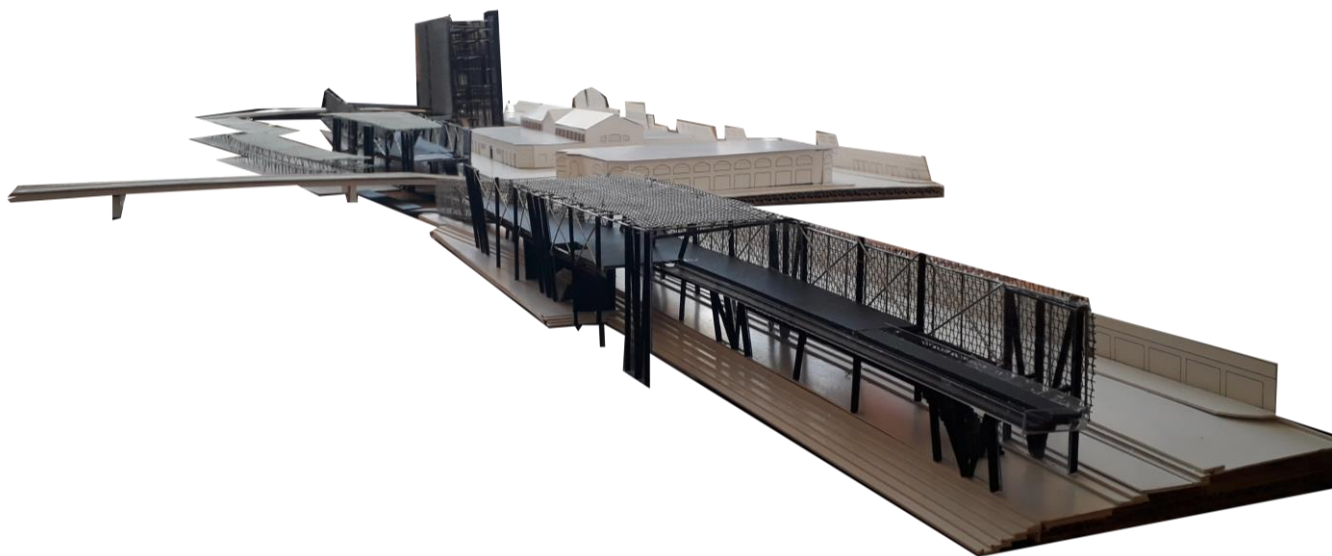
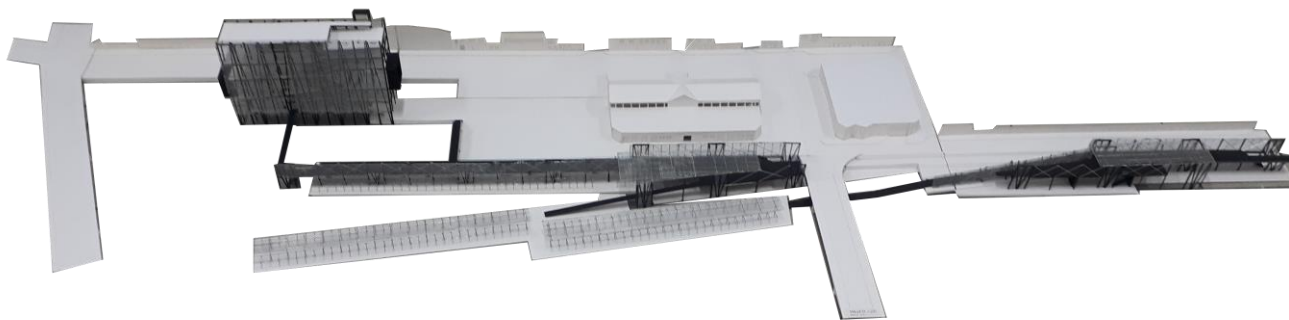
30 Elevación Norte

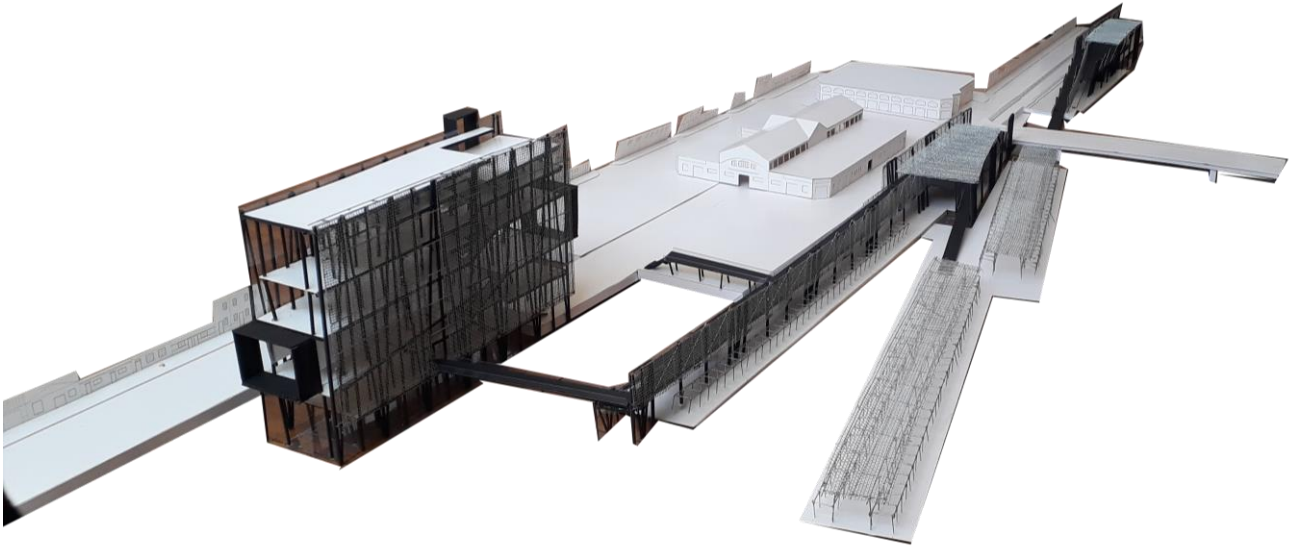
31 Elevación Sur

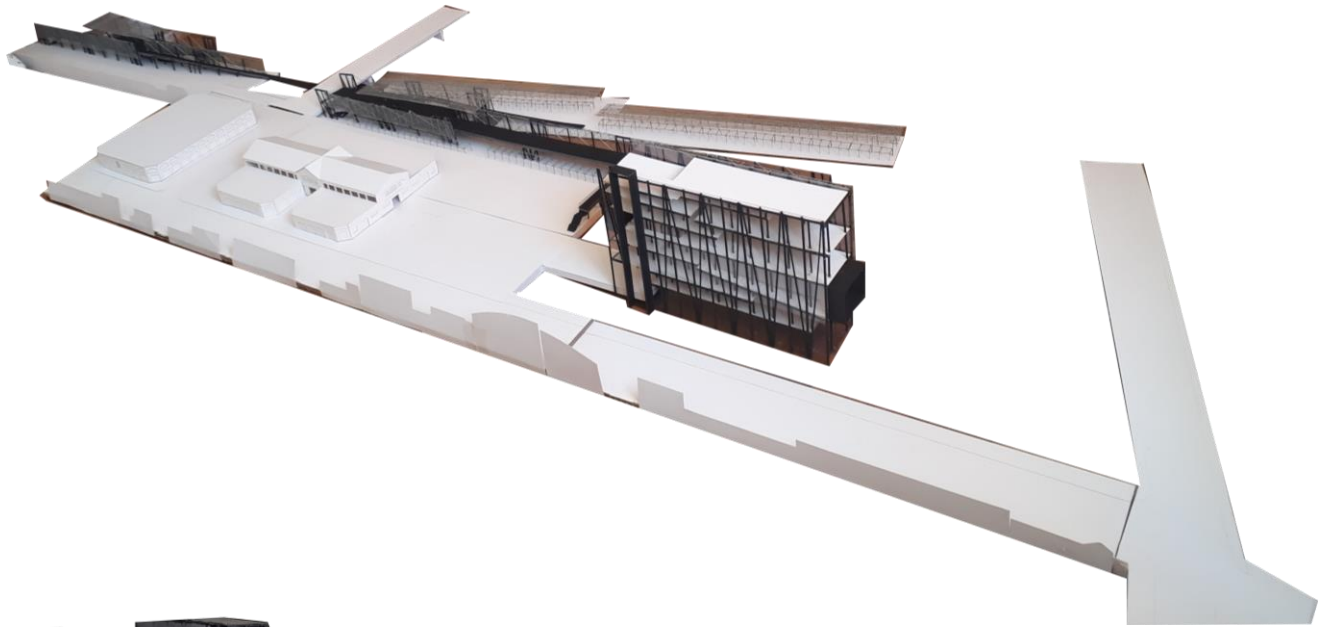
32 Elevación Sur desde Calle Arlegui

MAQUETA DEFINITIVA TRAMO I

Escala 1:200







DESARROLLO ESTRUCTURAL

En cuanto al desarrollo estructural, se propone una estructura de acero galvanizado, pintada negra, de perfiles rectangulares de 500 x 300 mm. , para así poder salvar las alturas propuestas, que varían de 5 a 7 metros de altura desde la cota 0 del estero o desde las escalinatas hasta el paseo aéreo, sumándole la altura de las pantallas metálicas.

El sistema estructural se compone de torretas estructurales, moduladas en sí mismas cada 3 metros, y unidas entre si por vigas reticuladas de 90 cm. de altura.

Cada una de estas torretas está posicionada a 27 metros de la siguiente, con pilares cada 9 metros entre cada una, para así acotar distancia y mantener la viga baja, logrando así una apariencia liviana.

En los frentes donde se posiciona la pantalla metálica, se decide extender la estructura de las torretas hacia arriba, y reforzándola con crucetas a modo de tensores de acero.

En los frentes opuestos a la pantalla metálica se decide retraer la estructura, para generar así un voladizo a modo de terraza con leve desnivel con respecto al resto del paseo. Para esto se extiende la viga superior de la viga reticulada transversal.

Finalmente sobre la estructura se posiciona un entramado secundario, también de acero, para hacer de soporte al entablado de madera.

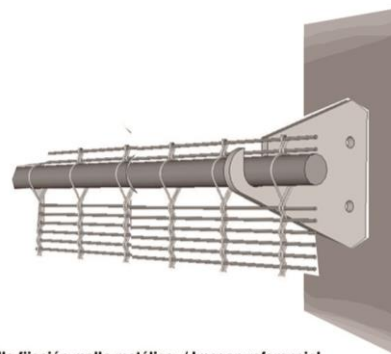
Para las fundaciones, se propone una fundación continua de hormigón armado, con coronamiento bajo suelo terminado y a modo de cuadrícula a 1.50 mt de profundidad, sobre un relleno compactado a modo de mejoramiento de suelo, todo esto asumiendo la posibilidad de que el suelo puede no ser de la

mejor calidad, ya que al emplazarse en el lecho de un río seco pudiera haber agua a cierta profundidad.

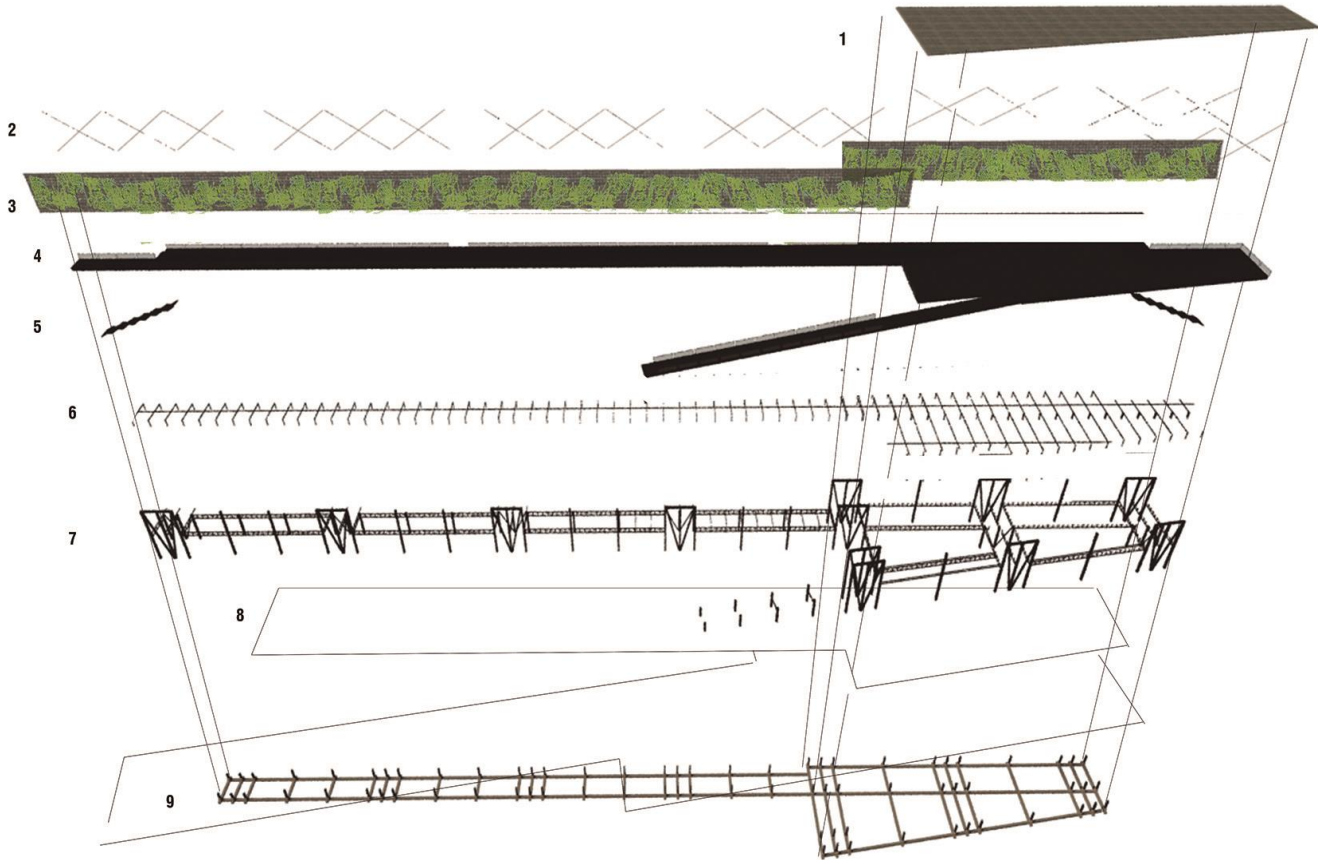
Sobre las cubiertas, se propone unas estructuras simples y livianas, de acero y planchas de policarbonato liso, además de la misma malla metálica usada en los paramentos.

Ahora en cuanto al edificio logístico, se utiliza la misma estrategia: se extiende y replica la estructura de las torretas llevándolo a su máxima expresión, consolidándose en sus fachadas estructurales, unidas entre sí por losas colaborantes.

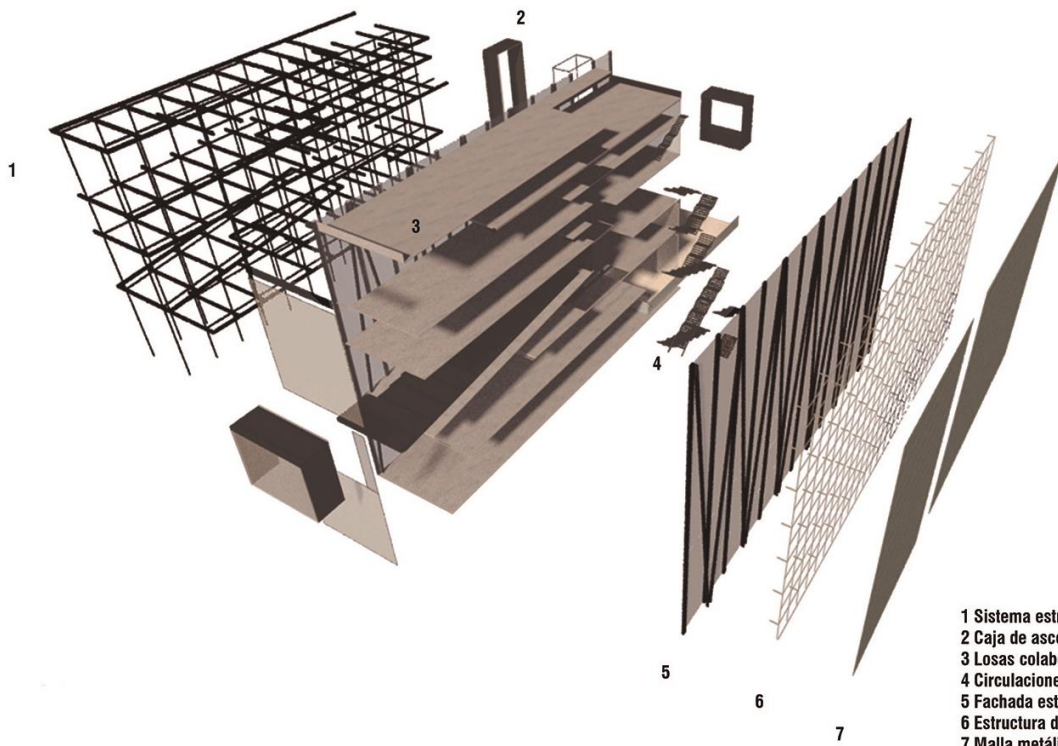
Las fachadas estructurales siguen el mismo concepto en cuanto a fundaciones, también corridas de hormigón armado, y sobre un mejoramiento de suelo, pero esta vez a mayor profundidad dada la altura del edificio.



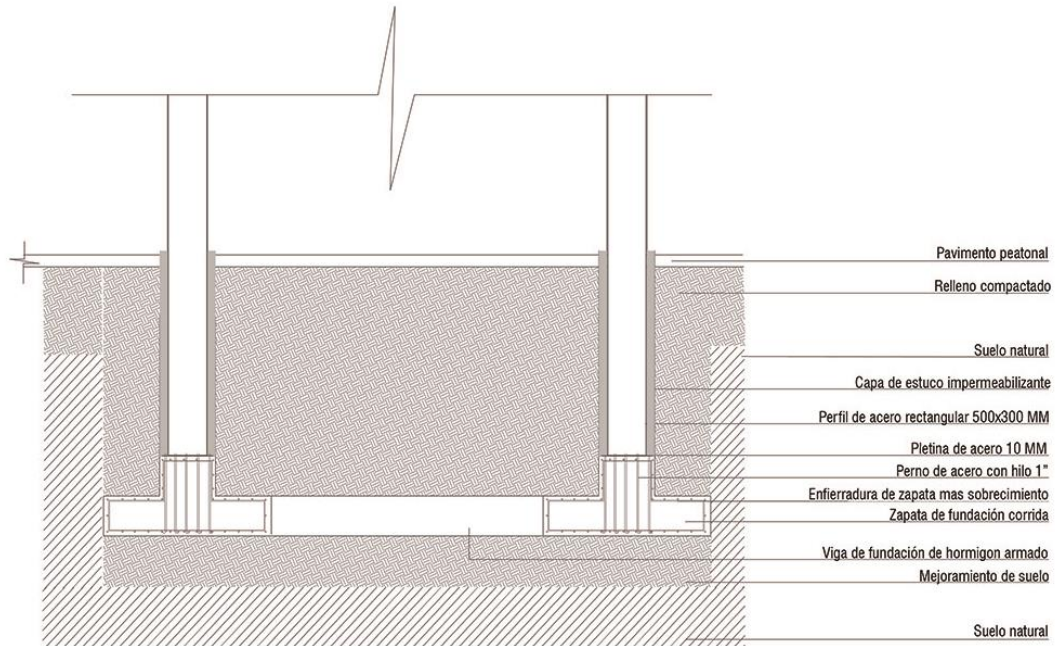
Detalle fijación malla metálica / Imagen referencial



- 1 Cubierta ligera / Estructura de acero y planchas de policarbonato liso mas malla metálica
- 2 Crucetas de tensores en acero
- 3 Malla metálica como pantalla verde
- 4 Entablado de madera negra
- 5 Accesos verticales
- 6 Estructura en acero para suelo de madera
- 7 Estructura primaria
- 8 Pavimento peatonal para feria
- 9 Sistema de fundación corrida en hormigon armado



- 1 Sistema estructural para losas
- 2 Caja de ascensores y escaleras de emergencia
- 3 Losas colaborantes
- 4 Circulaciones verticales
- 5 Fachada estructural / Perfiles de acero rectangular 500x300mm
- 6 Estructura de acero para malla metálica
- 7 Malla metálica como paramento para fachada norte



Detalle fundación corrida / Sin escala

CONCLUSIÓN

Para finalizar, no está demás decir que este proyecto se propone como un gran espacio público que se desmarque de la zona costera, espacio donde actualmente se concentra el turismo y las actividades de ocio.

La idea es poder llevar este tipo de actividades hacia el interior, que es donde los habitantes de la ciudad se desenvuelven con mayor frecuencia y de manera más rutinaria y cotidiana; en ese sentido también se busca que la pieza urbana propuesta pueda albergar a todo tipo de usuario, ya sea al turista como al vendedor ambulante, a familias o a grupos de universitarios, o a hombres y mujeres, todos de manera cómoda, segura e inclusiva.

Se busca finalmente que este sea un espacio que pueda adaptarse a la gente y no viceversa, motivo por el cual los programas propuestos se plantean como espacios libres y democráticos que puedan servir a usos y necesidades diversas, construyendo ciudad al peatón y no al automóvil, favoreciendo, revalorizando e impulsando la identidad local.

ENTREGA 40% TITULO I





ENTREGA PASE TITULO II



ENTREGA FINAL TITULO II



