

MEMORIA DE TÍTULO

SUB_CENTRO CÍVICO Y ESTACIÓN DE
TRANSFERENCIA DE PASAJEROS EL LITRE
Algarrobo V Región



I. PRESENTACIÓN	4
1._ Planteamiento del Tema	5
II. EL BALNEARIO DE ALGARROBO,	8
1._ Motivaciones para la elección del lugar	8
2._ Problemática	11
3._ Objetivos Generales	17
III. MARCO DE INTERVENCIÓN	18
1._ Balnearios del Litoral Central: Marco Histórico	18
2._ Algarrobo: campo- ciudad- playa	21
2.1._ Antecedentes Locales y Generales	21
2.2._El Espacio público en Algarrobo	35
IV. JUSTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DEL TEMA	38
1._Sub- Centro Cívico y Estación de Transferencia de Pasajeros El Elitre.	38
2._ El Terminal como Estación De Transferencia	40
V. EL EMPLAZAMIENTO _ Zona “El Litre: el nuevo centro local”	42
1._La Elección del Lugar	43
2._El Lugar	45

VI. EL PROYECTO	50
1._ Objetivos Específicos	50
2._ Gestión	51
2.1 _Factibilidad	51
2.2_ Financiamiento	52
VII. LA PROPUESTA	53
1._ Intenciones	53
2._Conceptos Generales	54
3._Partido General	55
4._Programa	61
4.1_ Programa General: Master Plan	61
4.2_ Estación de Transferencia de Pasajeros	63
VIII. ANEXOS	64
1.- El PTI	67
2._ Referencias	68
IX. BIBLIOGRAFÍA	68
1._ Textos y Artículos	69
2._ Proyectos	69
3._ Sitios Web	69

I. PRESENTACIÓN

1._ Planteamiento del Tema

La comuna de Algarrobo, como muchas de la ciudades y pueblos que se encuentran en el borde costero de la V Región, se consolidó como balneario turístico a mediados del siglo pasado, debido tanto al crecimiento espontáneo de un grupo de casas en torno a una caleta o un fundo, como a la visión de quienes vieron en estos poblados un potencial turístico y de ocio.

Así fue como se gestaron nuevos centros de veraneo a lo largo del litoral central, capaces de acoger una gran concentración de personas y formar ciudades, que si bien dependían del turismo, lograban conformar un territorio urbano capaz de auto sustentarse y de atraer población dentro de sus límites.



<http://www.turismoalgarrobo.cl>

Playa Grande de Algarrobo_ 1970

Pero esta dinámica se ve alterada por una ola de crecimiento, causada principalmente por la mayor accesibilidad y valoración de los balnearios centrales y la sustitución del sistema agrario como centro económico y social de las familias adineradas. Este crecimiento genera, entre otros, una invasión inmobiliaria descontrolada, y por lo tanto el desplazamiento de los residentes estables hacia los bordes, la fragmentación del casco urbano y el cambio de la morfología del territorio. Es así como balnearios como Algarrobo, Cartagena, El Quisco, Viña del Mar y Con-con, que no se encontraban preparados para tales cambios (existencia de Planes Reguladores que no contemplaban el crecimiento y las nuevas tipologías) se ven ante una inminente Pérdida de Identidad.

Esta pérdida de identidad se ve potenciada por un fenómeno que existe en la gran mayoría de los balnearios alrededor del mundo, la Estacionalidad Turística, ocasionada por la alta concurrencia de turistas en temporada alta y la casi inexistencia en el resto del año y, que a su vez se ve potenciada principalmente por la ausencia de planificación de desarrollo local y la inequidad en la distribución de recursos (falta de prestación de servicios sociales a la población estable).

Balneario de Reñaca



Ante esta amenaza surge la idea de rescatar o preservar la identidad de los balnearios del litoral central desde la principal característica que tuvieron éstos desde sus inicios: la integración entre lo local y lo turístico, y en el caso puntual el balneario de Algarrobo, por ser una de las ciudades que mayormente ha sufrido esta transformación y que se encuentra en peligro de transformarse en un apéndice del Resort.

El proyecto nace a partir de esta constatación, en donde el espacio público ya no es el punto de encuentro de las distintas tramas sociales, en donde las tipologías arquitectónica, el uso del suelo y los nuevos referentes urbanos han dado paso al olvido de la trama inicial y de la integración espacial que formó la identidad del balneario del Litoral Central.

El proyecto se desarrolla en el ámbito de lo INTERSOCIAL, que implica un proceso activo de reconocimiento y valorización, en primera instancia de lo propio, no como un estado congelado que rememora una identidad ya perdida, sino como un quehacer doméstico y diario, para así, habiendo habitado el territorio como un espacio único y propio, poder optar a la sociabilización y el intercambio real con el otro.

Es en este marco en el cual se propone intervenir con un proyecto que permita este reconocimiento como un asumir el territorio en el que se vive y se desarrolla el habitante, mediante una equipamiento y una infraestructura que permita el contacto, la sociabilización, y posteriormente el encuentro entre el residente local y el habitante temporal.

II. EL BALNEARIO DE ALGARROBO,

1_Motivaciones para la elección del lugar

Dentro de los balnearios turísticos que existen dentro del litoral central, Algarrobo surge como una posibilidad para desarrollar esta investigación y proyecto, en primera instancia por un conocimiento de la zona, pero existen otras motivaciones que me permiten darme cuenta de la importancia de reactivar una zona que está en vías de perder su identidad.



<http://www.turismoalgarrobo.cl>
Funeral de Carlos Alessandri

_RELEVANCIA HISTÓRICA

Algarrobo es quizás uno de los balnearios más antiguo de Chile, habilitado como puerto menor en 1854 y el primer balneario político, ya que los primeros veraneantes estaban vinculados al gobierno de Manuel Montt. Las antiguas casonas que aún se mantienen y la iglesia de la Candelaria son fiel reflejo de una época en donde el campo se fundía con el balneario.



Bajada Santa Teresita

También es relevante su tradición mística; Fray Pedro Subercaseaux, artista y religioso, Teresa de los Andes, primera santa chilena y el Padre Hurtado, recientemente canonizado, son algunos de los veraneantes que habitaron en las casas de veraneo y que escribieron en la historia de Algarrobo sus estadías y vivencias.

_COMUNA CAMPO- CIUDAD- BALNEARIO.

Por la conformación y desarrollo de Algarrobo, podemos decir que es la comuna con mayor porcentaje de población rural; el 23% de su población se dedica a la explotación silvo-agroganadera, quedando un 77% de población permanente que vive en la ciudad, dedicándose al área de servicios y abastecimiento del balneario. Además, esta población permanente requiere generar ingresos todo el año, lo que enfatiza más aún la necesidad de rescatar la ciudad.

Si sumamos a esto también el rol de ser una caleta pesquera, donde un gran número de pescadores depende de la pesca artesanal, y debido al fenómeno de Estacionalidad Turística, producida por la casi inexistencia de ventas en baja temporada turística, este rol se está viendo disminuido, y en un futuro, eliminado.



Algarrobo Aérea



Humedal de Tunquén

Terminal de Buses El Litre



_ATRACTIVO GEOGRÁFICA Y PATRIMONIAL

La condición geográfica de la comuna está determinada por una planicie litoral conformada por cuatro bahías, que se ve interrumpida por 13 quebradas que llegan hasta el borde mar. Las características de la quebradas costeras del litoral central son de carácter patrimonial, debido a que se desarrolla a lo largo de su recorrido una vegetación muy particular, herencia de lo que en otra época tuvo el desarrollo de la vegetación, compuesta por el Peumo, Molle, Quebracho, Litre y un sinnúmero de especies arbóreas y arbustivas que generan un sistema ecológico propio. También se puede destacar que algunas de las playas son de las conformaciones más antiguas de las últimas glaciaciones dentro de las playas de la zona central.

_CONDICIÓN DE TERMINAL

Dentro de la red vial del Litoral Central, Algarrobo es uno de los extremos donde termina la ruta que conecta los centros urbanos del borde costero. Es por esta característica que se convierte en un terminal para buses interurbanos y un punto de inicio para las rutas comunales y turísticas que se pretenden adentrar hacia la caleta de Tunquén y Quintay.

Algarrobo así se convierte en un polo de atracción por sus condiciones naturales y físicas, y por lo mismo un territorio que requiere una intervención que incluya estas condicionantes. Si, además de estas nombramos el gran, explosivo y expansivo desarrollo inmobiliario que trae día a día más población a la comuna, altera el paisaje y exige mayor requerimiento de equipamiento urbano, este territorio se convierte en un enclave estratégico para el desarrollo de un proyecto específico que apunte a dar una nueva visión a estas características generales.

2._ Problemática

_Invasión Inmobiliaria y deterioro del paisaje



Como se mencionó en el planteamiento del tema, son muchos los balnearios del litoral central que se han visto sobredotados de infraestructura habitacional para turistas; es el fenómeno que ocurre tras la apertura del mercado, la valoración del balneario como un espacio para el ocio y la necesidad de las distintas municipalidades de recaudar fondos mediante los permisos de edificación, lo que permite la flexibilidad de los Planes Reguladores Comunales.

Pero dentro de todos los balnearios es quizás Algarrobo el que se ha visto mayormente afectado por esta invasión; no son solo torres de edificios las que se suman al sky_line de nuestro territorio, sino verdaderos mega proyectos inmobiliarios que utilizan grandes paños y se apropian del borde costero. Estos nuevos referentes arquitectónicos se están convirtiendo en la nueva forma de habitar el balneario, mediante una fórmula de Resort, en donde el complejo usufructúa de los servicios y paisajes del balneario, pero no aporta al sistema general, rompiendo con una relación recíproca que se viene dando desde hace años, y que caracterizó a la comuna desde sus inicios. Proyectos como San Alfonso del Mar, que ya consta con 5 edificios ubicados en el borde marino, además de los complejos que se suman a este, como Altos de San

Conjunto San Alfonso del Mar _





Nuevas construcciones_ Sector El Canel

Alfonso, supermercado, equipamientos deportivos, y un proyecto de un Casino que, según la Municipalidad y los arquitectos encargados se estaría concretizando para el 2007, funcionan como burbujas dentro del marco general.

Estas nuevas modalidades no solo inyectan un número increíblemente superior al de la población estable de Algarrobo (es diez veces mayor), sino que afectan los sistemas ecológicos que determinan la geografía, creando un deterioro del paisaje. “Corriente marinas, playas, esteros, quebradas, canteras, faldeos de áridos y maicillos, desmoronamientos renuentes de contenciones inapropiadas en pleno radio urbano hacen del panorama un desalentador y alarmante llamado de atención” (1)

_ Estacionalidad Turística y pérdida de identidad

Nos encontramos en presencia de una notable movilidad migratoria interna desde los grandes centros urbanos hacia los pueblos turísticos, la que se produce en búsqueda de una mejor calidad de vida y que se intensificara a partir de la oferta cada día mayor de equipamiento turístico.

Movimientos migratorios estivales



El exceso de población temporal en Algarrobo ha generado el fenómeno de Estacionalidad Turística, que se define como “fenómeno turístico ocasionado por la afluencia de viajeros en ciertos meses del año. Coincidente por lo común con la época de vacaciones estivales, que genera lo que se ha llamado alta estación, dando como resultado una diferenciación extrema con el resto del año”.(2)

(1)Leoni, C. Alberto. *Análisis Crítico de Plan Regulador Comunal de Algarrobo 1998*

(2) Torres, Pedro. *Municipios Turísticos Sustentables*



Playa El Canelo en temporada alta

Los problemas más acuciantes que se manifiestan se circunscriben en los siguientes temas:

- * Ausencia de planificación del desarrollo en el ámbito local y regional, en lo que refiere a: gestión de territorio, economías regionales, estrategias políticas y sociales.
- * Inequidad en la distribución de los recursos, debido del aumento estacional de población, lo que agrava los problemas ya existentes en cuanto a la prestación de servicios sociales a la población estable.
- * Fuertes limitaciones en el desarrollo de obras de infraestructura y equipamiento que garanticen la sustentabilidad de la comuna de Algarrobo.

Este fenómeno genera principalmente un vacío y desuso del espacio público urbano y de los equipamientos turísticos que se encuentran en el balneario, atentando contra la forma de vida del pueblo y generando una pérdida de identidad, que se ve altamente contrariada entre una imagen activa e incapacitada de responder a más estímulos, y una imagen pasiva y estancada de recursos perdidos.

Costanera de Algarrobo



_Afección del Espacio Público y Natural

En un balneario, el borde mar es el espacio público por excelencia, donde todo se desarrolla para el veraneante y lo determina la situación, ubicación y el equipamiento que en este se encuentre; pero existen balnearios, como Algarrobo, donde la población estable es de un número considerable, y se ubica en una zona distante del borde mar.

Es aquí donde surge la problemática del espacio público urbano, existente solo en forma de calles o espacios no conformados como tales pero con título de espacio público, como es el perímetro comunal, el borde paralelo al acceso desde Casablanca y San Antonio y la quebradas costeras, que están definidas como áreas verdes y espacios públicos según el Plan Regulador Comunal, pero que hoy están conformadas como patios traseros de las casas, espacios impenetrables o zonas construidas.

Las personas que viven en Algarrobo no tienen espacio público recreacional ni áreas verdes cercanas al cual acceder o se encuentran en un alto grado de deterioro; son 3 las plazas que se encuentran en la zona alta de la planicie litoral, denominada El Litre, y ninguna es capaz de soportar la carga ocupacional que se le exige. Si además tomamos en cuenta que para ellos todo ocurre en la parte alta del balneario (educación, salud, trámites municipales, etc.) y el traspaso diario por calles y terrenos baldíos ha demarcado su forma de habitar, podemos definir de mejor manera cuál es el espacio público por excelencia de Algarrobo.

Area recreacional El Litre



Sin el espacio público adecuado el habitante pierde el contacto con la comunidad, y el encuentro intersocial e intercultural es nulo, aportando mayormente al desconocimiento de lo que ocurre en la ciudad y por lo tanto no genera el aporte que mantiene la identidad local viva. “La noción del espacio público corresponde a la tradición greco latina de la ciudad, (...) y que tiene que ver con la concepción de la res- pública, la cosa pública, lo relacionado del populus, la comunidad articulada de los ciudadanos a través de la ley y de la ciudad”(1)

Esta problemática se ve potenciada por la realidad cultural de Algarrobo, que se define con una identidad folclórico- religiosa casi perdida, que conlleva a actos para la fiesta de la Candelaria, el día de San Pedro para los pescadores, la Novena del Niño Dios y las bandas escolares y municipales, no encontrando el espacio que acoga el acto para la reunión.

Ineficiencia Vial

El espacio público pegado al borde mar esta conformado por una costanera/calle de 7 km. De ancho, que conecta las distintas quebradas y vías perpendiculares con el borde costero, cumple el rol de: espacio público recreativo, estacionamiento, vía troncal e intercomunal, red de distribución de agua potable, alcantarillado, tendido eléctrico y telefonía, además de TV- cable y servicios particulares. Este sistema vial colapsa en periodos de alta turística debido a que es la única vía de comunicación desde la Cofradía hasta Tunquén y se convierte en un sistema vial ineficiente.

Existen proyectos de nuevas vías paralelas a la anterior que aún no se concretizan y que permitirían un desahogo a la actual Avenida Carlos Alessandri.



(1)Costa, Xavier. *Hábitat, Tectónicas, Paisajes*

Como en otras comunas- balneario, es obvio que en Algarrobo la infraestructura comunitaria es deficiente para los períodos de alta turística y poco sustentables para el resto del año; aún cuando existe equipamiento básico de salud, educación, seguridad y gestión municipal, se denota insuficiente al minuto de comprender la comuna con un radio mayor al radio urbano, ya que es un gran número de personas el que vive a las afueras de este.

Existe también en la comuna un gran número de asociaciones, gremios, grupos y talleres que pretenden una mayor interrelación entre los vecinos, pero que no tienen espacio físico que los reúna. Son agrupaciones como Centros de Madres, Gremio de Pescadores, Asociaciones y Agrupaciones de Artesanos de Algarrobo, Centros Artísticos Juveniles y de Capacitación del Adulto Mayor o de todos quienes se dedicaban a la pesca y que hoy se encuentran cesantes.

Esta falta de equipamiento comunitario ha aportado a la poca definición del rol de la comuna a nivel interregional, pues si bien se define como una comuna turística, requiere de mayores elementos que aporten a la definición de un rol que propone la Municipalidad, de servicios para las comunas vecinas.

3._ Objetivos Generales

Proponer, a través de un proyecto específico, una activación de las zonas urbanas locales como reales centros urbanos que acojan las actividades sociales de los residentes de los balnearios, para así fortalecer la identidad local, romper con la estacionalidad turística y potenciar el nexo entre el habitante local y el temporal.

_Que el proyecto plantee un aporte a los sistemas ecológicos de quebradas costeras que conforman la geografía de Algarrobo, de manera que estos vuelvan a tomar el rol de pulmones de la ciudad, patrimonio de la comuna, sistema de áreas verdes y áreas de traspaso y comunicación entre los distintos sectores residenciales

_Que tenga la presencia urbana para ser capaz de marcar un hito y un referente como rótula de la parte alta y baja de la planicie costera de Algarrobo.

_Que sea capaz de rescatar en parte elementos que conforman la identidad de Algarrobo, para así generar mayor apropiación del espacio, favorecer el rol de comuna campo- ciudad- playa y combatir la estacionalidad turística.

_Que tanto su ubicación y uso tengan un radio de influencia que abarque un radio superior que vaya desde el acceso a la comuna, hasta el borde costero, favoreciendo la integración y el uso transversal del territorio.

_Que permita el esparcimiento y entretenimiento de la comunidad, mediante la habilitación de un espacio público que sea capaz de revitalizar y rescatar el sector la zona de El Litre.

_Que contemple equipamiento comunitario de manera de generar un sub-centro cívico como un nexo entre la municipalidad y la comunidad.

_Dar una nueva ubicación a los programas que hoy se encuentran en los terrenos destinados a áreas verdes y que congestionan el sistema vial, como lo son el terminal de buses y taxis El Litre.



III. MARCO DE INTERVENCIÓN

1._ Balnearios del Litoral Central: Marco Histórico

En sus inicios, el territorio ubicado en el borde costero del litoral central era ocupado por pescadores que habitaban las caletas y por trabajadores de los fundos existentes en los alrededores.

El desarrollo de los balnearios marinos en Chile comienza cuando, en el siglo XIX el mar, considerado hasta entonces peligroso, se considera como el sitio donde se recupera la salud del cuerpo y del alma. Son los extranjeros, especialmente en Viña del Mar, los que recrean las condiciones de los lugares de veraneo de su país. Influye también el ocaso del campo, que “deja de ser el centro de la economía nacional, produce la transformación de la aristocracia rural en otra más heterogénea. (...) Al mismo tiempo se produce un fenómeno de desidealización del campo; el veraneo en los fundos, característico de

las familias chilenas desde la época colonial, empieza a ser desprestigiado por cierta literatura costumbrista”
(1)

Para la definición de los balnearios, son los artistas quienes primeramente valoran las caletas pesqueras, los paisajes del litoral y la forma de vida del pescador; un ejemplo sería el del caso de Algarrobo, donde Alberto Valenzuela Llanos pintó una serie de obras sobre el paisaje costero y la vegetación baja que crece con la humedad del mar. Así, la caleta de pescadores se convierte en el destino premoderno, y posteriormente, con la ocupación de las elites modernas, el balneario en el destino moderno.

En la mayoría de los casos, la antigua caleta desaparece con la urbanización del balneario, o se mantiene a un margen de la actividad turística; el territorio se convierte en espacios semiurbanos o rurales, donde muchas de las costumbres y rituales son heredados de la hacienda. Así se conforman los primeros balnearios con una estructura compuesta por una iglesia o capilla, una costanera que bordea el mar, y un grupo de casas de veraneo que se funden entre las casas de los pescadores o trabajadores del campo.

Hasta la década del ´20 el traslado a los balnearios resulta sumamente complicado, con la llegada del ferrocarril las playas se acercan a las clases más bajas, comenzando el real desarrollo del balneario. Con este nace la necesidad de ordenar el territorio y dar cabida al equipamiento necesario para el veraneo y la supervivencia de quienes habitan regularmente el balneario; generalmente son planeamientos gestionados por los dueños de grandes extensiones dentro del territorio, donde se trazan calles y loteos.

Con el ordenamiento, loteo y planeación se conforman las vías principales y los espacios públicos que acompañan al borde costero.

El Bochinche, territorio aún virgen



(1) Isabel Cruz, *De la Caleta al Balnario*, 2002



En este ordenamiento, las poblaciones de pescadores, artesanos y trabajadores que vivían cercanos a las caletas, pasan a ser reubicados en poblaciones ordenadas ubicadas muchas veces en las afueras del pueblo, o en las vías de acceso al balneario. Se organizan nuevos barrios con equipamiento de servicio que permitía el abastecimiento de estos y de los veraneantes, y la sobrevivencia en épocas de baja temporada turística.



Con el pasar del tiempo se conforman las municipalidades y aparece el “boom inmobiliario” de la segunda vivienda, que al desarrollarse bajo planes reguladores antiguos, se comienza a invadir y sobrepoblar el territorio natural del balneario. Así, surge la problemática de la baja densidad poblacional, generada principalmente por efecto de las viviendas estacionales, que en el caso de la provincia de San Antonio se convierte en la más baja de la región de Valparaíso.

Hoy en día la herencia de los balnearios del litoral central se ve atacada por la invasión de tipologías extranjeras y formas de habitar foráneas; nace el concepto de “Resort” donde se ve alterado tanto el grano de la construcción como la forma de habitar.

Construcciones en San Algonso del Mar



El Resort se plantea como una burbuja, un espacio cerrado y cercado que contiene equipamiento de servicios, divertimento, y todo lo necesario para que el habitante no requiera nada del exterior. Es como el ejemplo del suburbio disperso en los grandes centros urbanos: conjuntos de vivienda que se encuentran separados de la ciudad, pero usufructúan de ella para el trabajo y los equipamientos mayores. Así se rompe con los cánones básicos de balneario, que permiten el contacto, el encuentro, el uso y aprovechamiento del espacio público, donde la vivienda es un lugar para el refugio al caer el sol, y en el caso de quienes viven en el pueblo, para el reencuentro familiar.

2._ Algarrobo: campo- ciudad- playa

2.1._ Antecedentes Locales y Generales

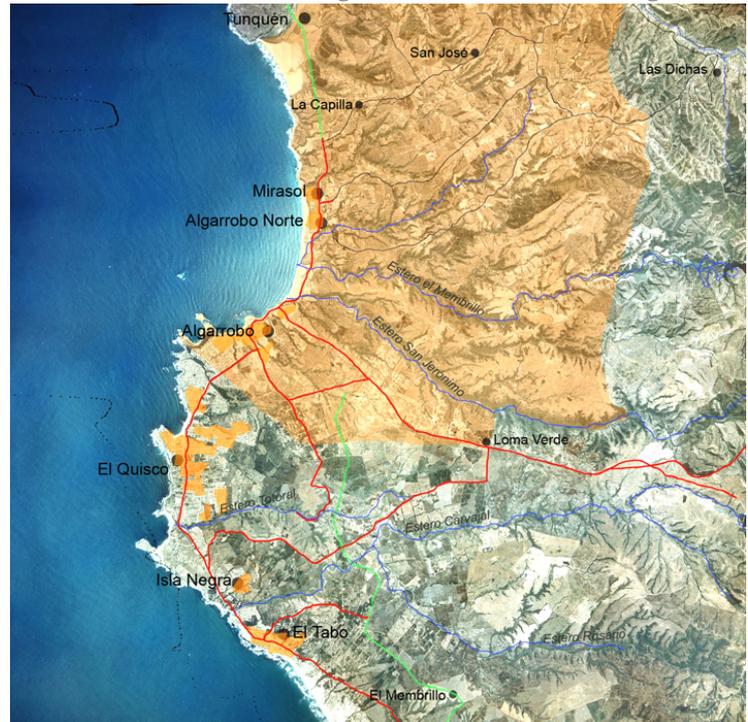
_Ubicación



La comunidad de Algarrobo pertenece a la Provincia de San Antonio – V región. Ubicada a 108 km. de la ciudad de Santiago y 32 km. de San Antonio, frente al océano pacífico, a 33°30´ latitud Sur del país, sector conocido como Litoral Central. Es una comuna del borde costero casi aislada de las otras comunas, de no ser por la continuidad urbana dada por construcciones de baja densidad en la comuna de El Quisco. El resto de su perímetro está rodeado de campos silvo-agroganaderos y cerros bajos pertenecientes a la Cordillera de la Costa.

Mapa Regional

Imagen Aérea Comuna Algarrobo



La quebrada Las Petras asegura el límite con la comuna de El Quisco, territorio que en principio fuera una unidad administrativa hasta 1956. Los límites territoriales de la comuna son: al Norte, el Estero de Tunquén y la Comuna de Casablanca; al Este, con la misma comuna, por el Sur limita con la quebrada Las Petras y la Comuna del Quisco, y por el poniente, con el océano Pacífico.



Medialuna San José

Cabe señalar que la comuna de Algarrobo, desde el punto de vista de la localización es privilegiada por sus condiciones naturales como una bahía tranquila para la práctica de deportes náuticos; con relación a otras comunas de la provincia de Valparaíso es comparativamente favorecida por su desarrollo estratégico en el área.

En su territorio, de aproximadamente 199.6 héc. consta con 9 playas de uso turístico y recreacional: El Canelo, El Canelillo, Los Tubos, San Pedro, El Pingüino, Las Cadenas, Playa Grande, Mirasol y de Tunquén, y 13 quebradas costeras, que también marcan el límite comunal. El sector rural de la comuna se encuentra a 4 km. de Mirasol, llamado Sector San José y está compuesto por viviendas menores, cultivos de cereales y una medialuna donde se desarrolla el Rodeo.

Reseña Histórica del Desarrollo Urbano



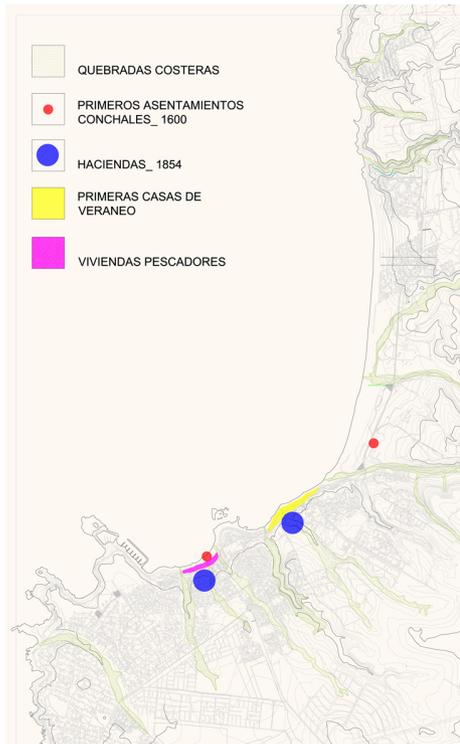
<http://www.turismoalgarrobo.cl>

La historia de Algarrobo es una de las más antiguas historias de los balnearios chilenos; desde el año 1578 Algarrobo fue refugio de corsarios y otros traficantes marinos. Su nombre viene de la abundancia del árbol "Algarrobo" que por esos años se encontraban en el fundo.

En el desarrollo y crecimiento de Algarrobo podemos identificar 4 etapas de cambio de la morfología; la **Primera**, marcada por el "nacimiento de una caleta pesquera que se transforma en Puerto Menor - año 1854" (1) , que alberga un pequeño caserío y un grupo menor de familias adineradas. Los primeros veraneantes de la caleta "estaban vinculados al gobierno de don Manuel Montt, constituyendo, sin pensarlo el primer balneario político del país, sólido enclave del Partido nacional o Monttvarista" (2) ; una

(1) Diario La Segunda, *El Viejo Algarrobo*, 15- 11- 83

(2) Boza, Cristián *Balnearios Tradicionales de Chile*, 1986



Esquema ocupación hasta 1900



Primera Compañía de Bomberos de Algarrobo



Primer Bencinero Algarrobo

segunda etapa, en donde se consolida como balneario gracias a la urbanización y organización territorial propiciada por Carlos Alessandri (1940). Es durante esta etapa de crecimiento, que se genera una “estrategia de crecimiento”, la cual diferencia a Algarrobo del resto de los balnearios del Litoral central. Este planteamiento logra que en el año 1940 sea creada la Comuna de Algarrobo, diseñándose una estructura básica, “clasificada en 2 áreas primarias: la de Residencia Temporal Turística y un definido sector para Habitación Permanente y Servicios” (1)

Es así como los habitantes Permanentes o “Locales”, son trasladados desde el borde mar, específicamente desde la playa Los Pescadores, donde se encuentra hasta hoy en día la Caleta de Pesca y la Playa de San Pedro, hasta la parte alta de la comuna, creando la Población El Litre y posteriormente el Loteo de la quebrada Las Casas. “Urbanizó seis manzanas donándolas gratuitamente a los residentes del balneario, especialmente a pescadores artesanales que hasta entonces habitaban viviendas provisionales diseminadas frente a la caleta, lo que actualmente es el área verde de la quebrada de Los Pescadores” (2)

Es también durante este período que, el ya Alcalde Carlos Alessandri dona los terrenos para construir el equipamiento y servicios como la Parroquia Santa Teresita, la Comisaría de Carabineros, el Consultorio General de Salud, la Escuela Técnica, la Municipalidad de Algarrobo, El Club Deportivo y una gran variedad de equipamiento para el crecimiento de Algarrobo como un balneario modelo: “las calles de sus nuevas poblaciones, donadas de partes de su hacienda, fueron espaciosas y bien construidas, no olvidando donar

(1)Leoni, C. Alberto. *Análisis Crítico de Plan Regulador Comunal de Algarrobo 1998*

(2) Diario El Espectador Algarrobo, *Historia y Tradición de balneario*

los espacios suficientes para plazas, servicios y otros”⁽²⁾

La etapa inmediatamente posterior corresponde a una **tercera** corriente de transformaciones (en 1970), en donde la creación de nuevas poblaciones entre quebradas deja en evidencia grandes extensiones vacías, generando bolsones que fragmentan la trama urbana. “El desarrollo inmobiliario comunal resultó retardado en su posible reconversión o expansión, por la aparición temprana de importantes superficies “congeladas” dentro de la trama urbana por posesión de sucesiones indivisas y del clero por donaciones”⁽¹⁾

Por último, una cuarta ola de transformaciones (que llega a un sector adormecido y sin leyes claras), propiciada por la economía de mercado y el desarrollo inmobiliario de plusvalía inmediata (1990)

Es durante esta **cuarta** ola de transformaciones en la cual Algarrobo se encuentra mayormente afectada y peligrando una pérdida de identidad; los nuevos proyectos inmobiliarios y el “boom” de los balnearios del litoral central como una posibilidad asequible para ya no solo unos pocos elegidos, potencian en la Comuna un rol absolutamente turístico, sin tomar en cuenta la comuna campo-pueblo-balneario.

Es así como la población “flotante o temporal” crece desmedidamente y el equipamiento se hace insuficiente; la red vial y los espacios públicos son los que sufre mayormente esta explosión demográfica e inmobiliaria, al verse imposibilitados de satisfacer la demanda tanto turística como local.

Surgen problemáticas como la Estacionalidad Turística, que varía la población en una relación de 1:10, es decir, en temporada alta es 10 veces mayor que lo normal, y la falta de equipamiento público para quienes residen establemente en la comuna.

Vista aérea nuevas tipologías y escala



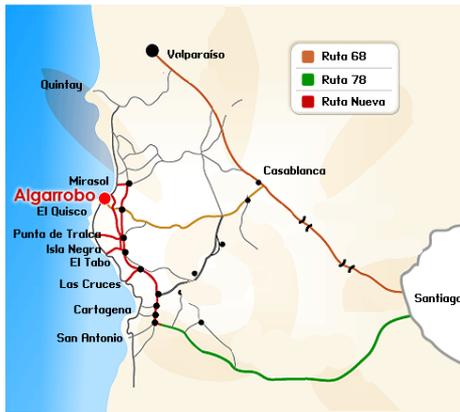
(1)Leoni, C. Alberto. *Análisis Crítico de Plan Regulador Comunal de Algarrobo 1998*

La actividad turística tiene gran importancia en esta comuna, convirtiéndose en su principal fuente de ingresos. Se destacan los balnearios de El Yeco, Mirasol, Algarrobo Central, El Canelo y El Canelillo, así como equipamiento turístico que se estructura en el borde mar, definiendo su perfil económico e identidad para el siglo XXI como una comuna eminentemente turística. (PLADECO)

Sin embargo, Algarrobo no se define tan solo por ser balneario; Algarrobo también es ciudad y es campo, pues desde sus inicios se consolidó como una caleta costera y una zona de explotación silvo-agroganadera. Así es como hoy en día, de la población total que habita en Algarrobo, un 23% está conformado por la Población Rural, que se ubica principalmente en el Sector de San José, convirtiéndose en la comuna con mayor porcentaje de población rural en la provincia de San Antonio (en relación a un alto porcentaje de Población Urbana).

Provincia de San Antonio			
	P. Urbana	P. Rural	Pobl. 2002
Algarrobo	6.628	1.973	8.601
El Quisco	8.931	536	9.467
El Tabo	6.604	424	7.028
Cartagena	15.302	1.573	16.875
San Antonio	83.435	3.770	87.205
Sto. Domingo	4.737	2.681	7.418

(1) Pladeco Algarrobo, 1999



Plano esquemático Accesibilidad. Fuente: vivealgarrobo.cl

Relación Intercomunal

Algarrobo se ubica en una zona de fácil accesibilidad desde los centros urbanos de Casablanca, Valparaíso y San Antonio. Se conforma como uno de los extremos del sistema Casablanca/Algarrobo y del Sistema Litoral Central, que va desde San Antonio a Algarrobo. El Balneario depende de estos dos sistemas por el bajo nivel del equipamiento de salud y comercio, y la dependencia administrativa para casos jurídicos o de mayor envergadura.

El rol turístico es el que genera el aporte de Algarrobo a estos sistemas, pues, si bien en el caso del sistema litoral central existen balnearios turísticos, Algarrobo se convierte en el de mayor demanda por tener un mayor equipamiento de turismo y con una gran variedad de precios. Esto ha generado una gran migración temporal y estable desde las otras zonas de la provincia de San Antonio.

Existe también un rol que se comparte a lo largo de todo el Sistema Litoral Central, que es el rol cultural, definiéndolo como “Territorio de Artistas y Poetas”. Este rol ha generado iniciativas de rondas culturales que exponen las producciones artísticas, la historia de los balnearios, el aporte cultural de sus artistas y poetas y la creación artesanal de las localidades ubicadas en el interior de las comunas. Estas iniciativas, entre las que podemos destacar “Emprende Chile por San Antonio”, dedicada a resaltar la identidad territorial de la Provincia de San Antonio, busca ser un aporte y encausar la red cultural y específicamente la red artesanal que hoy en día se ve tan explotada pero desorientada.

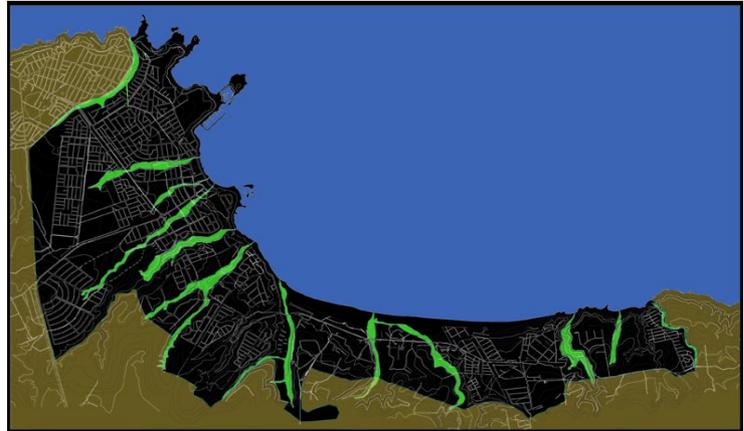
Antecedentes Morfológicos y Geográficos



Plano inclinado interrumpido por quebradas costeras

La morfología física de Algarrobo en la de una bahía determinada por la acción de 13 quebradas costeras sobre el manto que conforma la planicie litoral. Esto determina principalmente un plano inclinado, fragmentado transversalmente por las quebradas, y que está compuesto principalmente por un borde costero de anchura poco significativa, una planicie o meseta en altura, que presenta extensas superficies erosionadas y de secano, y entre estas numerosas quebradas que forman próximo al borde costero relleno fluvial, arcilla, maicillo, arena y dunas, determinando un área urbana compuesta por 13 quebradas que constituyen accidentes topográficos de importancia y determinantes en el desarrollo urbano.

quebradas
costeras
comuna
Algarrobo



Estas quebradas, además del estero de Casablanca, conforman el sistema hídrico de la comuna, el cual está determinado por un régimen pluvial, es decir que genera escasez de agua potable en el período estival.

El clima en la comuna corresponde a “Templado Cálido Occidental”, con una temperatura media anual de 16°C, determinado por las corrientes marinas frías (Corriente de Humbolt) que barren las costas y por los vientos del mar que moderan las temperaturas, y vientos predominantemente provenientes del sur y suroeste, que se presentan con buenas características climáticas, tanto que los vientos del norte caracterizan los días de lluvia. Como consecuencia, existe una escasa diferencia térmica durante el año y, en general son zonas de moderadas lluvias en invierno y sequía en verano (462 mm de lluvia al año).

Estructura Urbana

Algarrobo esta estructurado básicamente por una calle principal /borde mar y un conjunto de quebradas perpendiculares a esta, que demarca las distintas zonas o loteos residenciales.

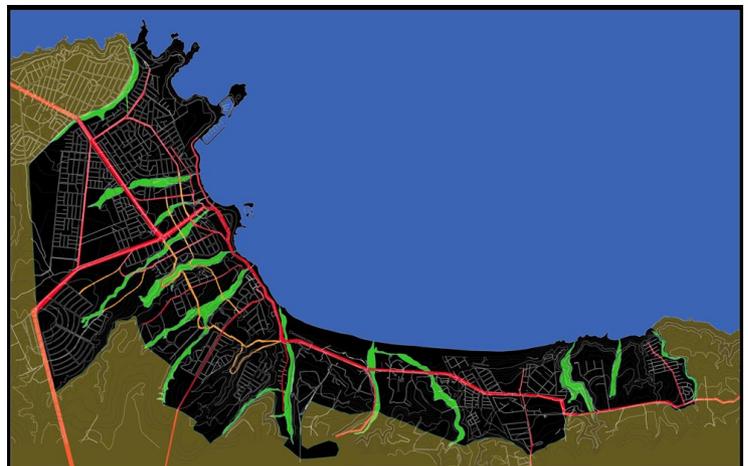
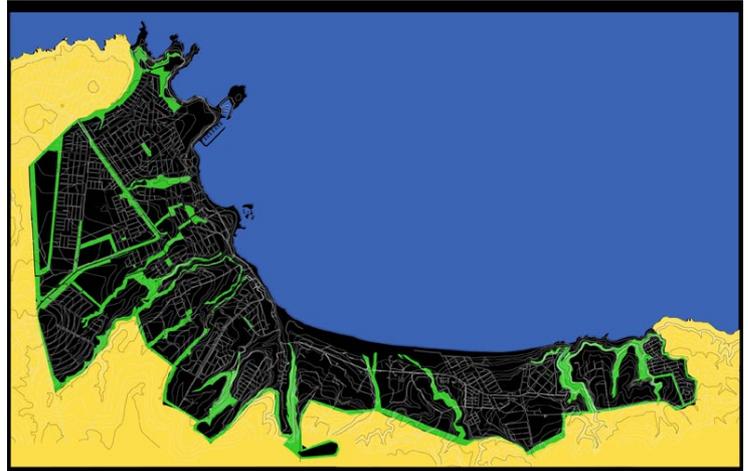
Su formación nace desde las casas ubicadas frente al borde costero que se alinearon ocupando una gran extensión lineal. Algunas de las casas más antiguas sirvieron de punto de partida para el crecimiento hacia el interior, o hacia la alta planicie, conformando barrios entre quebradas. Pero, al diseñar su desarrollo desde la parte baja a la alta, no se consideraron las quebradas como estructurantes de la ciudad sino como estorbos para el crecimiento del barrio.

Esta forma de crecimiento urbano determinó una distribución territorial marcada principalmente por 4 situaciones espaciales.

Plano 1_ Zonas Habitacionales según PRC

Plano 2_ Zonas Area Verde según PRC

Plano 3_ Vías Existentes (rojas) y Proyectadas (naranjas) y Quebradas Costeras según PRC





1- Plano y Borde Costero:

De dimensiones bastante menores a las acostumbradas en los otros balnearios del litoral central, es el territorio turístico y el espacio público donde se desarrolla la vida de balneario. A lo largo de su desarrollo se conforma principalmente una costanera interrumpida por algunas viviendas de veraneo y equipamiento turístico. Es el circuito vehicular y peatonal de Algarrobo.



2- La Pendiente:

Es el territorio de uso principalmente habitacional turístico, con algunas viviendas de uso estable. Está conformado por calles menores y pasajes, donde el mar “se aparece” entre las construcciones.



3- La Planicie o Meseta

Es el paño que mantiene menor pendiente que el territorio explicado anteriormente; de uso habitacional local y equipamiento local se convierte en el límite para buses y camiones, los cuales no pueden acceder a la parte turística en épocas de alta turística. Está estructurada principalmente por las vías de acceso a Algarrobo y el inicio de las quebradas costeras. El grano construido es bastante menor y las poblaciones locales se conforman sin espacio público de recreación que las integren.

4- El Acceso y Campo

Desde la zona urbana y el límite Oriente de la comuna se extienden grandes paños de cultivo silvo-agroganaderos, los cuales determinan un extenso territorio vacío con algunas casas que se reparten entre cultivos. Esta zona se reconoce al acceder a la comuna y hoy en día se encuentra invadida por los nuevos loteos para casas de veraneo y complejos turísticos de golf, equitación y recreación. Se accede por la planicie en altura, por dos vías principales: la ruta 68, que accede desde Casablanca, el camino de San Antonio, recientemente acondicionado como vía mayor, y dos rutas rurales: la de Las Dichas, que conecta directamente con Casablanca, y el camino que comunica con Quintay.





Así también son 2 los elementos que traspasan esta conformación paralela al mar, permitiendo una mayor relación entre las distintas capas:

1- La Quebradas Costeras

Son quiebres en el manto litoral en donde se genera una vegetación poco usual en esta zona; Peumo, Quillay, Molle y arbustos menores son algunas de las especies que irrumpen en la pendiente, generando divisiones territoriales naturales. Aún así, estos límites no fueron potenciados como espacios públicos y se convirtieron en basurales, espacios inútiles, en muchos casos sin árboles, o en el patio trasero de las casas.

2- Las Vías

Aún cuando son vías menores son el espacio público de traspaso, que conecta las capas; se genera un recorrido vertical en vez de longitudinal. Aún así no se logra armar un sistema de vías que lleguen a la costa debido a que no existe una conexión entre estas mismas; al no haber vías paralelas a Av. Carlos Alessandri, se secciona aún más en territorio conformando barrios de uso local, pero donde su única forma de conexión es mediante la costanera.





Determinantes Espaciales

-Geográficas

Mar y Bahía

Algarrobo en general es una gran bahía que mira hacia el poniente, dentro de la cual se encuentran una serie de bahías menores que conforman las distintas playas y dan protección para los deportes náuticos.



Planicie Litoral y Quebradas

La fragmentación de la pendiente genera corredores verdes, visuales y recorribles; así también las vías, calles y pasajes que bajan hacia el borde costero conforman vacíos que enmarcan vistas diferentes hacia el mar.

Dunas y Formaciones Rocosas

Durante años las dunas y las formaciones rocosas de Algarrobo fueron los miradores que se abalconaban hacia el mar; no existiendo una gran pendiente como en el caso de Valparaíso, se conformaban como morros a lo largo del borde costero. Este es el caso de las dunas que separan Algarrobo de Mirasol que hoy se encuentran bajo el megaproyecto de San Alfonso del Mar y de las formaciones rocosas de la Cofradía y la Isla de los Pingüinos.





_Espaciales

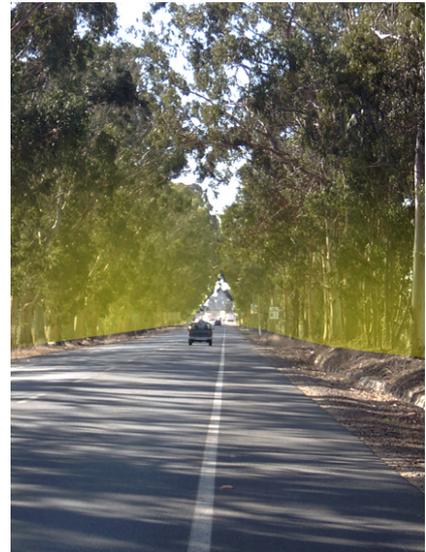
Cambio de Escala

Lleno/Vacío

Dominio

Fachada Continua

Recorridos Contenidos



- Arquitectónicas

En Algarrobo se desarrollaron, en sus inicios, dos estilos arquitectónicos, especialmente de viviendas. Primeramente están las construcciones de carácter colonial, tomando características de la casona chilena, pero adecuadas para lograr lo que se llamó “la segunda casa” de quienes tenían tierras cercanas a Algarrobo, pero buscaban mayor cercanía al borde costero. Son casas que mantienen el carácter del predominio de la masa sobre el vacío, los techos de teja a dos aguas, la conformación de habitaciones en torno a corredores y patios centrales que se abrían hacia el mar. Junto a estas se encuentra también una tipología de viviendas aún menor que conforma la vereda oriente de la zona típica que se encuentra posteriormente a la playa de las cadenas.

El otro tipo de viviendas es la que se desarrolló entre 1940 a 1960, en donde impera la construcción “de estilo”, en piedra de Ala de Mosca Azul, y que hoy conforma gran parte de los accesos y sócalos de las construcciones en Algarrobo. Esta tipología dibujó la mayoría del resto del borde costero frente a la playa de San Pedro y los barrios que se desarrollaron tras la urbanización propiciada por Carlos Alessandri hacia el interior de la comuna.



Posteriormente se desarrolló una arquitectura moderna en viviendas de tamaño menor que las iniciales, y una arquitectura ecléctica en hormigón que funde los dos estilos iniciales. Pero sin duda marcó el crecimiento de Algarrobo las construcciones prefabricadas que terminaron de llenar los vacíos existentes en los barrios entre quebradas, y que hoy están poblando el sector rural de la comuna.

Hoy en día se pueden identificar los estilos y tipologías nombradas anteriormente pero resalta sobre todas estas los edificios en altura de hormigón armado que se encuentran repartidos por todo el borde costero, acabando, en muchos casos, con pocos de los remarcados exponentes arquitectónicos existentes en Algarrobo.

Aún así podemos identificar elementos que priman en la imagen colectiva de Algarrobo: el zócalo de piedra, elemento singular que unifica y armoniza la costanera, la fachada continua presente en la zona típica de la candelaria; los techos a dos aguas, que se pueden apreciar particularmente como la quinta fachada desde el mirador de la Iglesia de la Candelaria y el predominio de el lleno sobre el vacío en los muros de adobe, piedra y hormigón.



2.2._El Espacio público en Algarrobo

En su calidad de balneario, Algarrobo posee espacios públicos de diferente categoría y jerarquía. Existe el espacio público de mayor o menor uso de acuerdo a la estacionalidad de las temporadas, y de acuerdo a los sectores de residencia temporal o permanente.

En un principio cuando era sólo una caleta de pescadores, existía un solo eje comunicador contiguo a la playa, un camino para el tránsito de caballos carretas y peatones. Esta misma huella se fue fortaleciendo con la construcción de las primeras casas de fachada continua hacia la calle y el interior abierto hacia el mar.



Con el traslado de la población de pescadores desde la caleta hacia el barrio de El Litre, el espacio urbano se fue acomodando a través de calles y manzanas en lotes relativamente regulares que se adaptaban a la pendiente natural de las lomas y a las quebradas existentes. Es importante señalar las alamedas de eucalyptus que marcaban el acceso al balneario, y las que conformaban la plaza de Santa Teresita.

Hoy en día el crecimiento y fortalecimiento de esta trama, presenta una tipología de cuatro tipos de espacio público:

- 1) La costanera
- 2) La calle
- 3) Los sitios eriazos
- 4) Las quebradas costeras

El primer caso corresponde a la imagen característica del balneario: una vereda que bordea las playas a una altura promedio de 1.8 mts. desde la playa, que permite un paseo mirador del horizonte del mar y las actividades recreativas en torno a la playa; contiguo a la calle vehicular, constituye el espacio público de mayor jerarquía en este lugar.

La calle se preseta como el espacio común capaz de albergar los requerimientos del habitante, transformándose ésta en un patio urbano, sobre todo las calles miradores y los pasajes que se habren hacia el horizonte.

Los terrenos libres, son ocasión de tránsito espontáneo, variadas actividades recreativas y deportivas, o simplemente el valor del espacio libre en sí, que ofrece la amplitud física y visual que aporta una variedad dentro de la trama urbana.

Las quebradas costeras de este balneario se han mantenido despejadas y de uso público, constituyendo un acierto singular y propio de este balneario. Solo una está adaptada para el paseo peatonal, sin embargo en sí son de gran atractivo debido a su sinuosidad espacial y carácter de jardín botánico.

En esta proposición se intentará reforzar el carácter de estos espacios públicos buscando acoger y generar una actividad propia del sector de El Litre, que no posee identidad ni jerarquía en su espacio público y componer una relación entre las alamedas de acceso con la calle y las quebradas.

Las quebradas costeras de la zona central sorprendentemente conservan una vegetación, al igual que el parque nacional Fray Jorge que se preservan especies desde la antigua vegetación de sotobosque de la selva valdiviana. Gracias a la humedad costeras y los arbustos y árboles nativos de hoja persistente como el Boldo, el Peumo, el Maitén y el Molle, y a los hilos de agua de vertientes que conservan algunas especies herbáceas, como los helechos Costilla de Vaca, las Nalcas, el Palo Negro, y arbustos como la Flor de la Medallita los Quebrachos y Quilas. Los bulbos como las Alstromerías, y algunas enredaderas trepadoras que se encuentran en el sur.

En la actualidad esta característica está poco reconocida en Algarrobo y el proyecto propone rescatar y reforzar este tipo de vegetación permitiendo un paso adecuado por el parque similar a la quebrada del balneario de Zapallar conocida como el parque Pichoto.



Algarrobo



Boldo



litre



Espino



Fuccia



Molle



Palma Chilena



Quebracho



Peumo

IV. JUSTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DEL TEMA

1. Sub-Centro Cívico y Estación de Transferencia de Pasajeros El Litre.

Habiendo analizado la estructura de Algarrobo y viendo las grandes problemáticas existente en todo el balneario se hace necesario definir un tema que englobe parte de esta problemática. El tema debe enfocarse como objetivo macro a definir y potenciar la identidad de Algarrobo como una comuna de campo - ciudad - mar, partiendo desde quienes habitan establemente la comuna, que serán a fin de cuenta a quienes afecta mayormente la problemática de la estacionalidad turística, la falta de equipamiento comunitario, la problemática vial, la falta de espacio público recreacional y la carencia de un centro en el cual se reconozcan como una comunidad activa.

Hoy en Algarrobo existe, por parte de la Municipalidad y de la comunidad, una necesidad de equipamiento de salud, comunal y cultural, que no se ha concretizado en un proyecto común; son muchas las organizaciones, algunas dependientes de la municipalidad, otras independientes, que se unen para generar sindicatos, agrupaciones y asociaciones.

Se reconoce el centro turístico en el borde costero, que contiene el equipamiento para turistas y la mayor parte de la fuente de trabajo de quienes habitan en Algarrobo.

Por otra parte existe un equipamiento comunal entre las quebradas Los Pescadores y Las Casas, compuesto por la Municipalidad, la Parroquia Santa Teresita y una disgregación de servicios como la compañía Eléctrica, de Agua Potable, la Radio Comunal, ubicados en medio de la zona residencial turística del balneario.

Pero existe un "nuevo centro" comunal que se ubica más arriba de este equipamiento, estructurado a lo largo de la calle de acceso a Algarrobo y que requiere de un punto común que acoja a la población estable y que albergue loss nuevos requerimiento de salud y capacitación, entre otros.

Como vimos anteriormente, existe entonces en Algarrobo una necesidad de potenciar una zona e integrarla al resto de la comuna. Para potenciarla nace la idea de conformar un Sub-Centro Cívico, que se define como el centro comunitario en donde confluye el equipamiento comunal y el espacio público. Este sub-centro agruparía el equipamiento necesario que se reduce a:

- Consultorio Familiar de Salud
- Biblioteca municipal
- Centro de Capacitación MYPES
- Centro Comunitario / Sede Social.

Este busca no solo entregar equipamiento y áreas para el desarrollo comunitario, sino que también busca generar un espacio que conecte Algarrobo mediante las áreas verdes estipuladas pero no conformadas, generando un sistema de espacio público que integre a las quebradas costeras que definen parte de la identidad de Algarrobo.

Pero, para que este espacio tenga el valor de generar una integración entre el habitante local y el habitante temporal, se propone incluir como parte importante del proyecto, un equipamiento necesario para todos quienes buscan en Algarrobo un lugar para estar o visitar. Este requerimiento sumado a la necesidad por parte de la Municipalidad de hacer un Terminal de Buses acorde a las exigencias actuales de los residentes y turistas, y a la existencia de servicios de taxis, colectivos y buses intercomunales, nace la idea de hacer un proyecto en donde confluyan estos sistemas y lo enmarque en un ámbito de integración y recreación.

El tema entonces, se constituye como un "Sub-Centro Cívico y Estación de Transferencia de Pasajeros", que busca no solo entregar equipamiento y áreas para la transferencia intermodal, sino que genere un espacio atractivo para todo tipo de personas, donde además se puedan generar actividades espontáneas, sirviendo no sólo por la definición de su uso, sino que también como un paseo que logra activar y revitalizar Algarrobo como algo más que un balneario del Litoral Central.

2._El Terminal como Estación de Transferencia



En la actualidad, el crecimiento de los medios de transporte produce modificaciones físicas considerables en la ciudad: concentración urbana, aumento de flujos, traslado de población y la multiplicación de los lugares de paso que se internan en la trama, respondiendo a la demanda del entorno.



Si consideramos el traslado de un punto a otro, ya sea de una ciudad a otra o de un barrio a otro, como una oportunidad para que el hombre pueda generar un cambio, un acento en el lugar de traspaso, podemos considerar el lugar como un escenario para la intervención. El movimiento define la forma de habitar y de reconocer el territorio, es por esto que al identificar y encausar este movimiento se convierte en materia estructurante de la ciudad.

"La arquitectura como episodio, como lugar de paso, asociada a una condición fugaz del espacio puede ser, sin embargo, contenedor de experiencia, marco para la detención, para la fijación, para el injerto de subjetividad que modifican el espacio al atravesarlo, para el relato de la denuncia, para una escritura lenta, para la producción de lugar mediante la práctica específica. El fenómeno de sustitución del espacio público por el espacio abstracto de las estaciones y de los aeropuertos es así, interrumpido intermitentemente por la experiencia subjetiva y por el proyecto, que pueden producir lugar en el contexto de éste difuso marco, sea conceptual o físico, que enturbia las distancias".(2)

Esta oportunidad de encuentro en el traslado define un espacio común reconocible y local, que se define como una Estación de Transferencia.

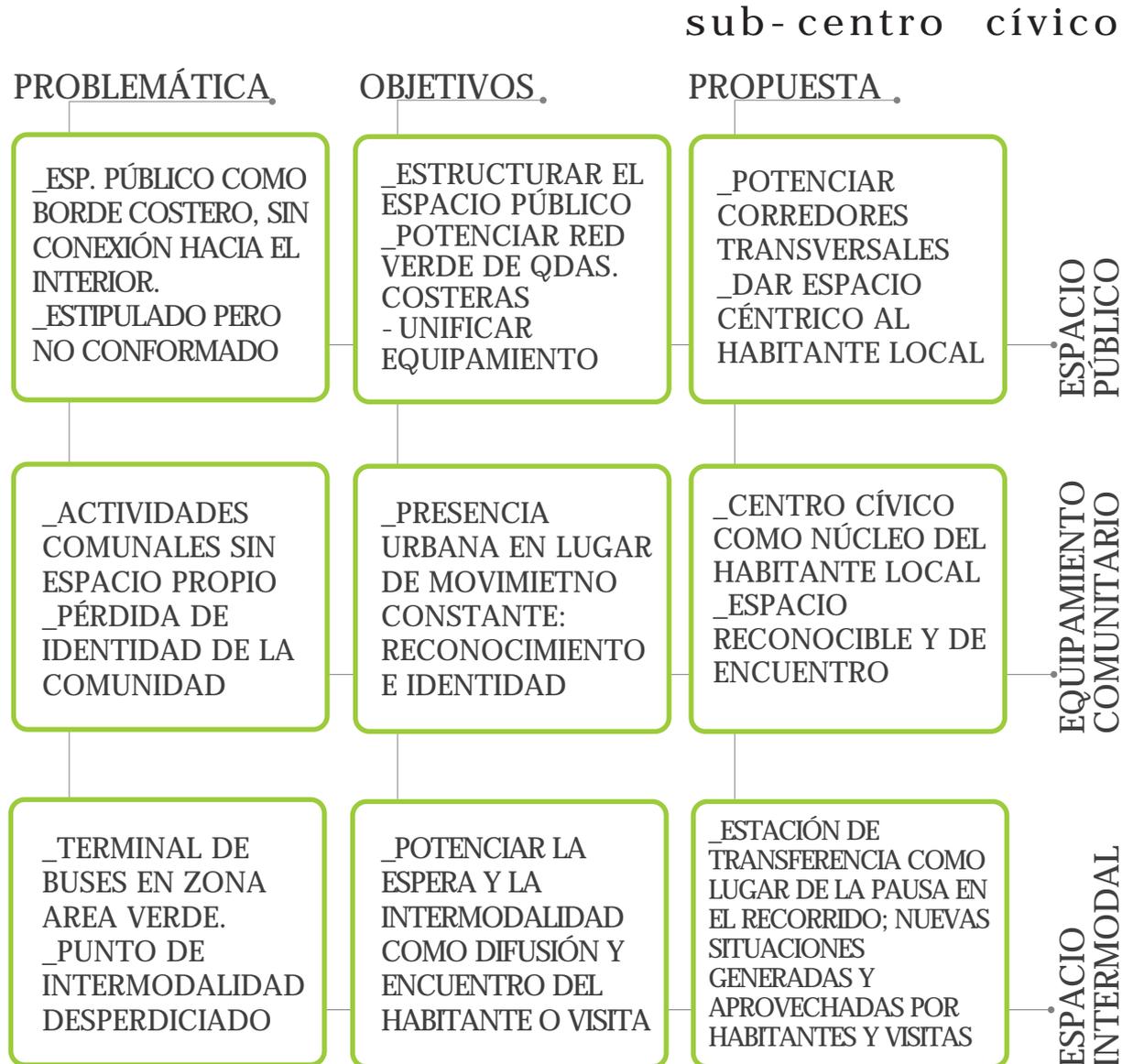


Estación, por ser una pausa en el movimiento, una posibilidad de que nuevos agentes entren en la dinámica del traslado al generarse un vacío entre el cambio de modalidad de traslado, es decir de Transferencia de modo.

(1) *En Tránsito*, Revista Quaderns, 2002

Así, la Estación se convierte en una infraestructura con una triple función: estructurar el espacio, canalizar los flujos existentes y dar un rol al vacío generado en la intermodalidad.

En este rol entran los agentes que no pertenecen al acto funcional de lo intermodal; el programa de ocio, el programa cultural son los agentes que dan la particularidad a un terminal de buses.



V. EL EMPLAZAMIENTO, “El Litre: el nuevo centro local”

Como se ha dicho anteriormente, existen tres situaciones, la del BALNEARIO, la de lo LOCAL y la del CAMPO, en donde lo Local ha sido desplazado y forzado a generar un nuevo centro. Paralelamente, existe una estructura urbana ordenada en torno a una vía principal que conecta las variadas vías que llegan perpendicularmente desde las quebradas, sistema que carece de eficiencia, y que colapsa en períodos de alta turística (tomando en cuenta que la población crece en una relación de 1:10), además de generar núcleos habitacionales desligados unos de otros, y por lo tanto, sin una trama u orden común.

Estas dos situaciones sumadas a la casi inexistencia de HITOS urbanos (referentes dentro de la trama) y a la acción inmobiliaria dentro de un marco de un Plan Regulador Comunal que no protege la IDENTIDAD de Algarrobo, han generado una fragmentación del Casco Urbano y la conformación de un Nuevo Centro que no incluye el equipamiento suficiente para los habitantes estables.

Este Nuevo Centro, que se encuentra en la zona denominada "El Litre", se conforma en torno a la vía de acceso al balneario, como una sucesión de elementos que no responden al carácter urbano y comunal de la zona.

Este quiebre entre el Algarrobo Antiguo, el Algarrobo Nuevo (resorts) y el Algarrobo Local, se ha acentuado por la existencia de terrenos vacíos en un punto estratégico que determinará la integración entre estas zonas. Son terrenos que están en la intersección entre la carretera a San Antonio y el Acceso desde Santiago, en pleno "Nuevo Centro", en zonas destinadas a equipamiento, que acogen comercio recientemente instalado y un terminal de buses, micros, taxis y colectivos sin equipamiento adecuado, instalado sobre un área verde no conformada.



1. La Elección del Lugar

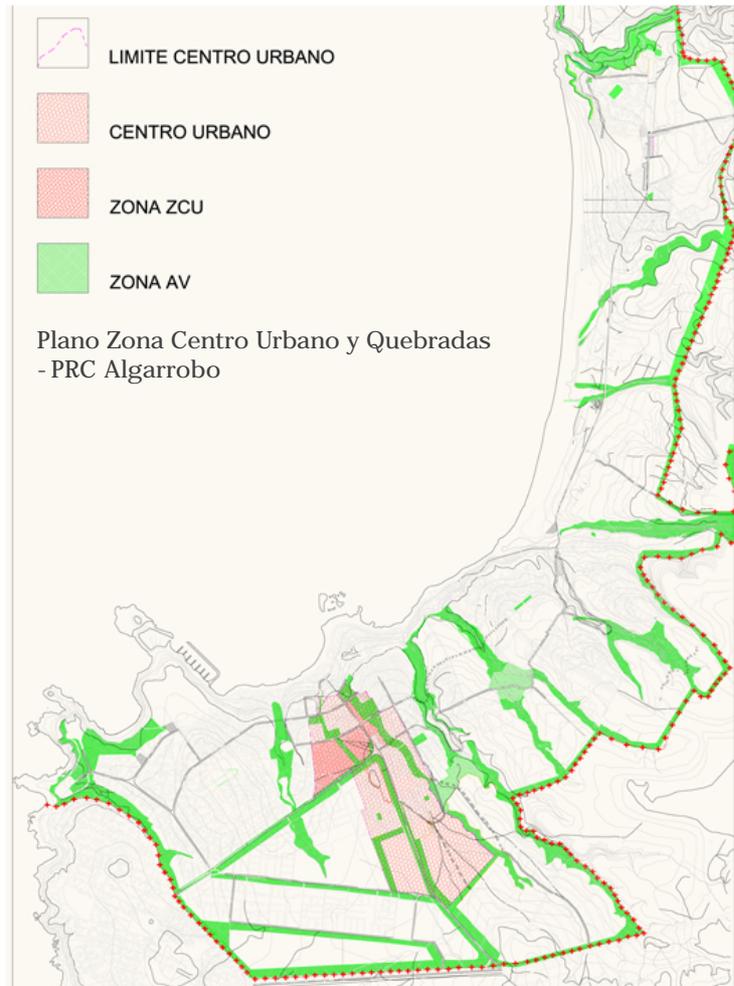
La primera motivación para buscar un espacio para todo este equipamiento es la de generar un centro comunitario donde confluya la gente desde distintos medios, polos y situaciones; si bien existe un espacio donde se ubican hoy en día los buses, y donde se pretende construir el nuevo Terminal, existen realidades que dificultarían la construcción de este, además de no ser el lugar ideal para este rol.

_se ubica dentro de una franja de área verde que está frente a un borde comercial, por lo que se interrumpe en ambos sentidos el rol del lugar como vacío y área verde continua.

_el ancho y ubicación del terreno dificulta la ubicación de los buses pues deben cruzar la vía principal de acceso a Algarrobo y hacer maniobras muy peligrosas para entrar y salir del terminal.
_no caben simultáneamente muchos buses, y no existe un espacio para las taxistas y buses urbanos.

El segundo requerimiento para la elección del sector donde se emplazará el proyecto es el de ser un sector donde convergen la mayor cantidad de actividades y servicios para la población estable de Algarrobo. Así nace la idea de ubicar como entorno directo el sector de El Litre por:

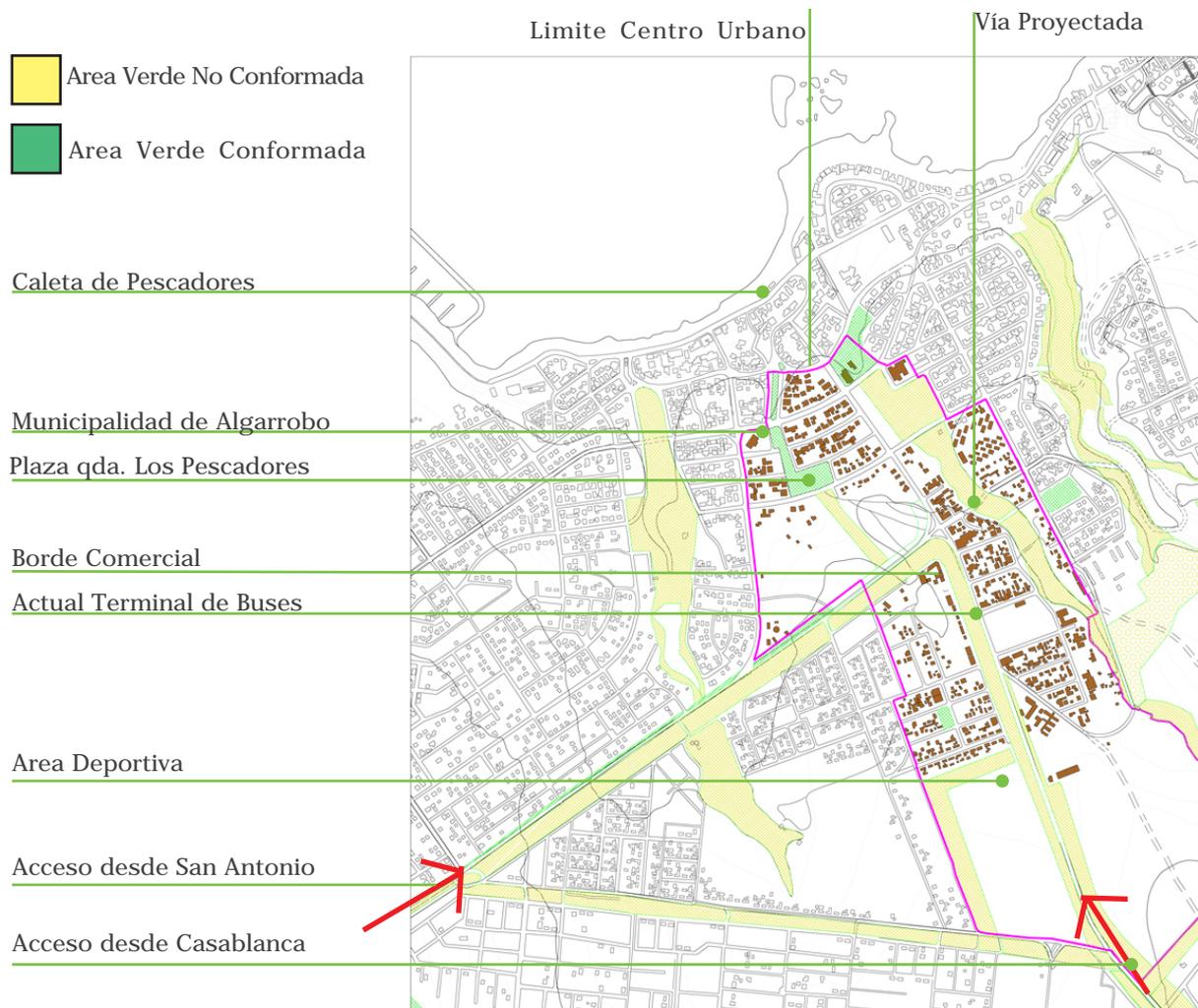
- +ser el sector donde se ubica la mayor parte de la población estable y el equipamiento para esta como colegio, policlínico, terminal de buses, centro deportivo y comercio.
- +ser el sector que ha albergado hasta ahora el área de terminal de buses de Algarrobo, por lo que se mantiene en la imagen urbana, los servicios y la forma de uso de la ciudad.
- +ser el punto donde confluyen los dos accesos más importantes a Algarrobo
- +ser un sector que se está conformando como el nuevo centro comercial no turístico y de equipamiento, y que no logra concretizar su rol de Centro Urbano por falta de proyectos de mayor envergadura y escala.
- +carecer de espacio público comunitario y de áreas verdes conformadas.
- +considerar dentro de sus límites el inicio de la Quebrada Los Pescadores, única quebrada costera que es tratada en una parte de su trayecto como espacio público y área verde común.



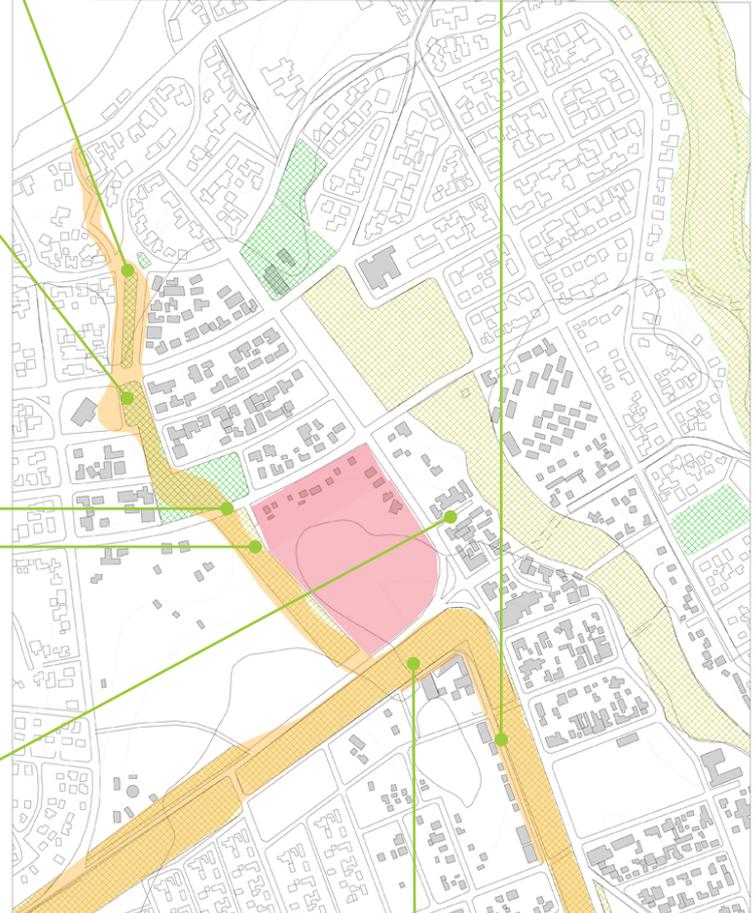
2._El Lugar

Según el sector elegido, existen distintas maneras para concretizar los Objetivos Generales planteados en el Capítulo I. Primero está la escala macro, que atraviesa espacialmente gran parte de la comuna y permite una estructuración general de una porción de esta misma.

También está la escala intermedia que otorga un espacio común, un referente comunal en donde confluyen las actividades diarias de los residentes de Algarrobo, y en última escala está la concretización de un proyecto que permita la integración de quienes habitan y visitan la comuna, en un marco cultural y de valorización de lo propio.



Para esto se ha elegido el terreno sin construir ubicado en la vereda nor-poniente del punto de encuentro entre la vía que comunica con San Antonio y la carretera que comunica con Casablanca.



_Características Generales

Es un terreno vacío, compuesto por 7 lotes particulares, que se encuentra dentro de los límites que conforman el Centro Urbano definido por el Plan Regulador Comunal

Los terrenos pertenecen a una manzana conformada en su límite nor- poniente y parte de su límite nor oriente por viviendas de veraneo, y en su límite sur poniente por el área verde de la quebrada Los Pescadores. Esta quebrada no está conformada como área verde pública en este tramo, pero si lo está más abajo, comunicando con la Municipalidad y desintegrándose hasta llegar al borde costero.

Frente Norte del terreno



vista hacia el mar



Vista hacia el oriente



_Vocación Urbana

Se define como un terreno con vocación de ser:

_Vacío: Meseta de Apertura hacia el mar

La llegada a Algarrobo, ya sea desde Casablanca o San Antonio se percibe como un trayecto contenido por un túnel de Eucaliptos, condición que se acentúa por el hecho que la pendiente es menor, y no se logra abalconar hacia el mar.

Así, al llegar a este vacío que marca el punto en donde la pendiente comienza a acentuarse, se produce una apertura de las vistas hacia el océano y por lo tanto una detención.

_Rótula: entre Zona Residencial Estable y Zona Habitacional Temporal

Al conformarse este vacío como parte de la imagen urbana de una ciudad con una trama ya conformada, la ubicación del terreno entre la zona residencial ocupada mayormente por viviendas de veraneo y la zona El Litre, el terreno se define como una rótula, un espacio que casi podría llamarse “tierra de nadie” y que potencia la segregación entre quienes habitan y quienes visitan la comuna y la fragmentación dentro del centro urbano.



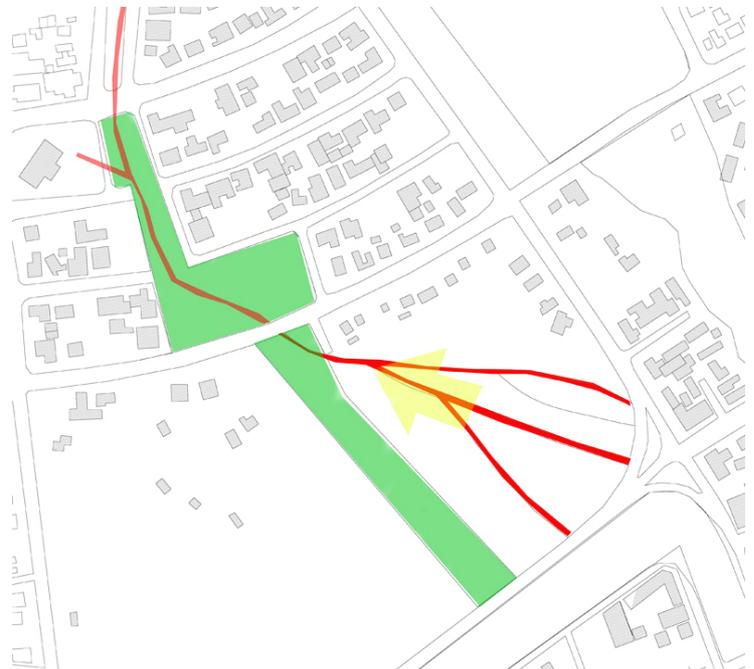


Límite Visual Zona de El Litre

Al estar limitado por la quebrada Los Pescadores, que dibuja a lo largo de este tramo un borde de eucaliptos a modo de alameda, se constituye un muro de delimita visualmente el centro urbano, y por lo tanto la zona El Litre.

Lugar de Traspaso peatonal

La existencia del área verde y espacio público de la quebrada Los Pescadores que conecta la zona de El Litre con la Municipalidad y baja hasta la caleta de Algarrobo, ha demarcado en el terreno algunas huellas (catastradas por el Plan Regulados Comunal como Senderos) de traspaso peatonal que comunica los dos polos. Estas huellas son el fiel reflejo del uso constante de este terreno como lugar de paso, aún cuando tiene un cerco que pasa por la mitad del sitio, y de la forma de conexión que hasta ahora ha existido entre el pueblo y su municipio



VI. EL PROYECTO

1._ Objetivos Específicos

- _ Que el proyecto mantenga y aporte a la vocación actual del terreno de manera de potenciar la Imagen Urbana del sector y por lo tanto la Identidad de Algarrobo.
- _ Que sea capaz de albergar actividades tan distintas como la Rodoviario y la de Espacio Público, sin que la una intervenga con las determinantes de la otra
- _ Que se entregue equipamiento comunitario y de servicio de manera que tenga un uso constante, aplacando la imagen de inactividad dejada por la estacionalidad turística.
- _ Que se potencie el de la comuna dentro de la provincia, de manera de generar un polo de atracción y parte de una trama cultural que se está intentando conformar.
- _ Que se integre tanto al espacio natural como al construido, pero que marque un hito espacial dentro de la trama.

2._ Gestión

2.1 _Factibilidad

La gestión de un proyecto de esta escala para una comuna de este tipo debe ser considerada como un trabajo que nace desde la situación actual y futura de la comuna.

Si tomamos en cuenta como determinantes para la factibilidad del proyecto los siguientes hechos:

_La ubicación del terreno dentro del Límite Centro Urbano de Algarrobo, lo que permitiría una expropiación reglamentada.

_Los recursos existentes para hacer un Terminal Rodoviario y Consultorio Familiar por parte de la Municipalidad.

_Los nuevos ingresos que están entrando al municipio por el gran desarrollo inmobiliario que se está desarrollando en la comuna, que supera enormemente los ingresos de comunas vecinas del litoral central.

_La proyección de un Casino para San Alfonso del Mar, con una inversión de US\$ 10 millones, que auspiciará y ejecutará la vía paralela a Carlos Alessandri que conecta el camino a San Antonio con las dunas de Algarrobo, terrenos donde se encuentra el complejo inmobiliario. Además de esto, por concepto de impuestos al juego el municipio recibirá un 10% de las ganancias y la región también.

_El aporte para la gestión de infraestructura vial de la Secretaría de Transporte de Valparaíso, específicamente con el Plan de Transporte Interurbano -PTI - (ver anexo)

En cuanto a la viabilidad de la revalorización de las quebradas, existe una organización, impulsada por la CONAF y el Gobierno Regional de Valparaíso que pretende impulsar y defender la conservación de las quebradas de la comuna y de la región. Lo que se propone es “recrear el concepto de quebrada en las comunidades directamente relacionadas con estas, en el sentido de traspasar sus características, sus valores, su biodiversidad y los beneficios de su cercanía a dichas comunidades” (seminario). (1)

Imágenes comunidad y trabajadores municipales en proyecto "Recuperación de una Quebrada Mediterránea Costera: Parque Nativo La Quebrada" - Valparaíso



(1) Elortegui, Sergio. *La Quebrada, Recreación de Espacios Naturales*

La gestión se hace mediante la captación de fondos o donaciones de especies nativas, la contratación de vecinos de la localidad y la colaboración de la comunidad (recurriendo escuelas, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales) concibiendo a ésta como gestor principal y necesario para el futuro desarrollo del vecindario.

2.2_ Financiamiento

Primeramente está el actuar del municipio de Algarrobo, que gestionará, en conjunto con el Sectra de Valparaíso, las obras para así, en asociación con privados para la construcción, se pueda concretizar la habilitación y urbanización del terreno, y la construcción de la Estación de Transferencia de Pasajeros de El Litre.

Por otra parte, según el SEREMI de Transportes, las empresas de buses interurbanos están obligadas por la ley a contar con su propio terminal, y siendo que hoy en día, por lo menos en el caso de Turbus, estas cuentan con terminales apropiados en casi todos los centros urbanos turísticos, se hace necesario que estos, al salir del lugar donde hoy en día se encuentran (que por lo demás es una franja de área verde), inviertan en una estación adecuada que mejore el servicio de transporte de pasajeros.

También se financiará a futuro la Estación por el arriendo de oficinas de servicio y comercio que se diseñarán como parte de la Estación de Transferencia de Pasajeros.

En cuanto al plan general, pensando en este por etapas, los fondos serán sacados de los ingresos externos de la municipalidad y del presupuesto entregado por el FNDR, Fondo Nacional de Desarrollo Regional, para una inversión en estudios de factibilidad y proyecto de arquitectura.

El complejo, una vez construido, estará a cargo de la Municipalidad, bajo una administración general que regule a las empresas de buses interurbanos, buses urbanos, taxis y comercio, de manera de evitar la monopolización de empresas mayores.

VII. LA PROPUESTA

1. _ Intenciones

_en el terreno

- + Articulación entre el eje de acceso y la quebrada, rescatando el traspaso peatonal por el terreno.
- + mantener la direccionalidad hacia la quebrada Los Pescadores y la percepción de apertura hacia el mar,
- + valorización del borde/área verde de acceso a la comuna

_espacial

- + generar una secuencia espacial unitaria desde el acceso, pasando por el borde comercial, el nuevo equipamiento, la quebrada, la municipalidad, hasta desembocar en el borde costero.
- + potenciar el rol de corredores visuales que tienen las vías que conectan las quebradas.
- + hacer uso de los desniveles del terreno para diferenciar usos y mantener vistas.

_expresivas

- + posicionar elementos de carácter simple y lineal sobre las cotas de terreno, de manera de enmarcar el rol de espacio público y área verde del proyecto.
- + dar una imagen de hito en extensión y no en altura, generando una relación en cuanto a las escala con

2._Conceptos Generales

El proyecto se plantea como una terraza de equipamiento, donde los volúmenes se ubican dentro del terreno como elementos lineales que se posan según la cota de terreno, dando cabida simultáneamente al encuentro y al traspaso.

Marca el encuentro entre los flujos viales y peatonales con un sistema natural, gestor de la imagen de Algarrobo, en un punto de encuentro comunitario. Cabe destacar que la imagen e identidad de Algarrobo, no es algo que se encuentre en un programa interior específico, sino que se descubre en la forma de habitar, en la manera de recorrer y vivir el territorio común. Es por esto que como estrategia principal de diseño se utilizaron las huellas marcada por el paso de quienes una y otra vez han atravesado desde el sector El Litre hacia la municipalidad y el borde costero como el más precario de los sistemas viales, la ruina dejada por el habitante local.

Así, el espacio demarcado por estas huellas va siendo el conector entre el programa, dando cabida a un edificio de rol funcional y cultural que se unifica por medio de una ruta que pertenece a una red mayor.

3._Partido General

Se estructura en 3 escalas

_Sistema Verde

Compuesta por una red de espacios públicos y áreas verdes, dominados principalmente por las quebradas costeras de Algarrobo, valorizándolas según la vegetación que en ellas se da y la posibilidad de conexión que existe entre estas.

_Red de Equipamiento

Ante la realidad de un borde de equipamiento comercial que se encuentra recientemente construido, ubicado justo antes del terreno del proyecto, pero sin unidad ni elemento que lo unifique, y la ubicación de la Municipalidad en una zona de vivienda temporal, se plantea un circuito comercial y de equipamiento que enfatice el rol de esta zona El Litre, mediante un elemento que unifique y direcciona el traspaso hacia el nuevo sub-centro cívico y la articulación con la quebrada Los Pescadores.

Así mismo, el equipamiento comunal se ubicará direccionando hacia el nor-poniente de manera de unificar todo el sistema, y dar hacia la calle de acceso el escorzo, como posibilidad de graduar la escala y relacionar con el grano construido de El Litre

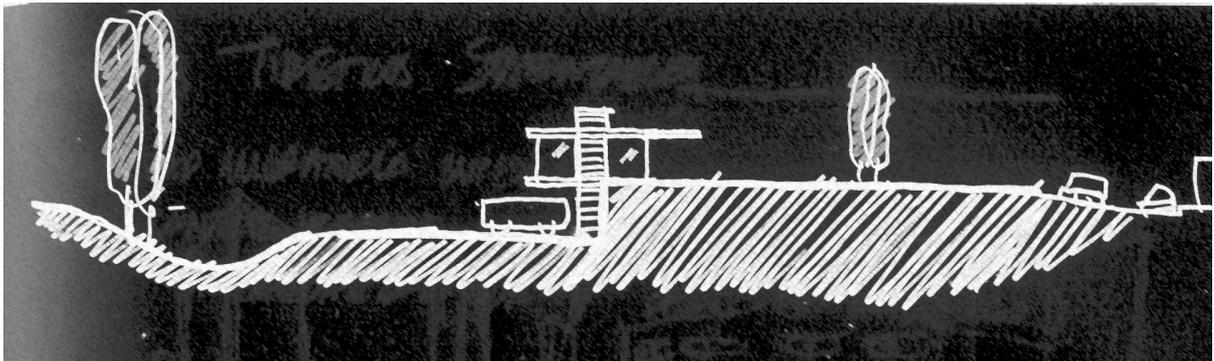
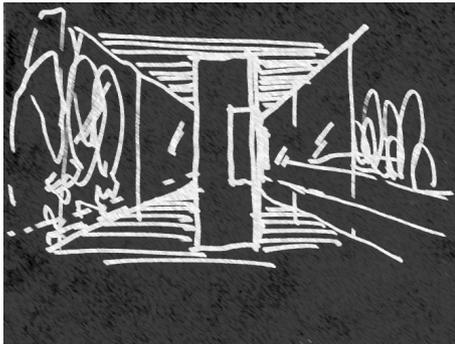
_Estación de Transferencia de Pasajeros

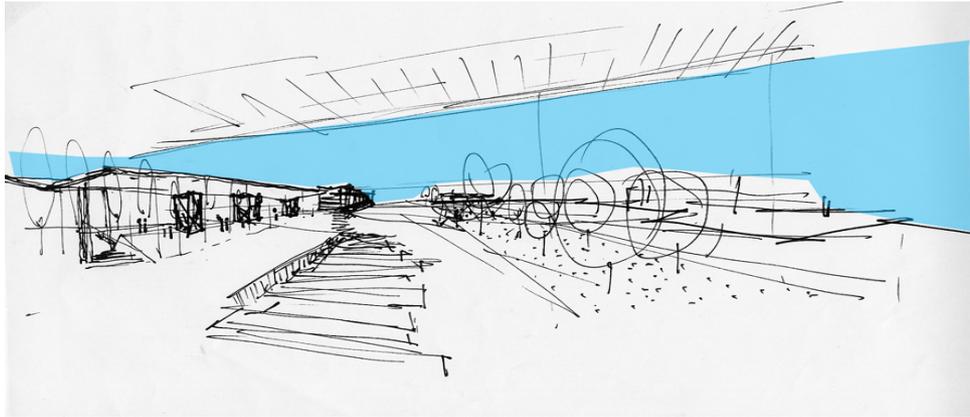
El edificio está conformado por 3 módulos lineales que se desplazan según el encuentro de la cota de terreno con las huellas de traspaso. Se ubica en la esquina conformada por la Qda. Los Pescadores y la calle de acceso desde San Antonio, aprovechándose de la diferenciación de alturas dada por el terreno para determinar un vacío que da cabida al área de estacionamiento de Buses, Automóviles, Colectivos y Buses Urbanos (area de cambio Intermodal)

De esta manera el edificio se separa en dos niveles: un nivel 0, que es el lugar traspaso, pero a la vez de encuentro en el andar cotidiano, en donde confluyen los programas y equipamientos comunitarios, específicamente en el caso del edificio los programas de servicio (oficina de cultura y turismo, central telefónica, etc) y comercio, y entre estos dos un espacio comun de feria y exposición, recalcando en la estación el rol de transferencia intercultural.

Así, el edificio se define como un volume simple que se posa sobre el terreno, pero que pertenece al traspaso, mediante la ubicación y la formalización de un espacio abierto, donde su estructura y programa le dan una imagen casi de mobiliario urbano dentro del vacío.

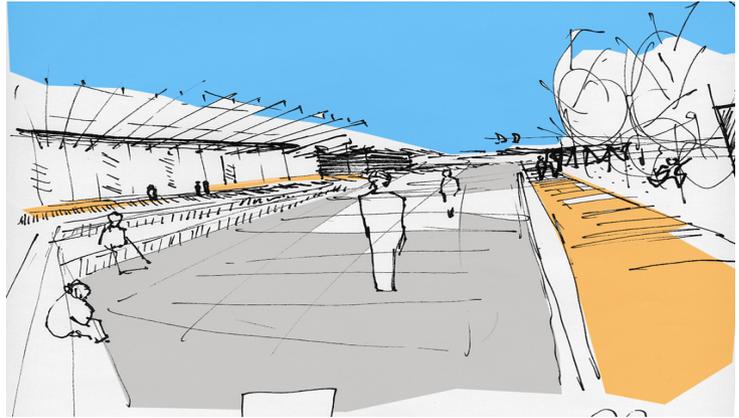
En el nivel - 1 se encuentra la Estación de Buses, para separar espacialmente, pero no visulmente, la llegada y salida de los buses, que si bien traen el flujo y dan caracter a este proyecto, son en si masas contaminantes que romperían con la relación visual con la quebrada.



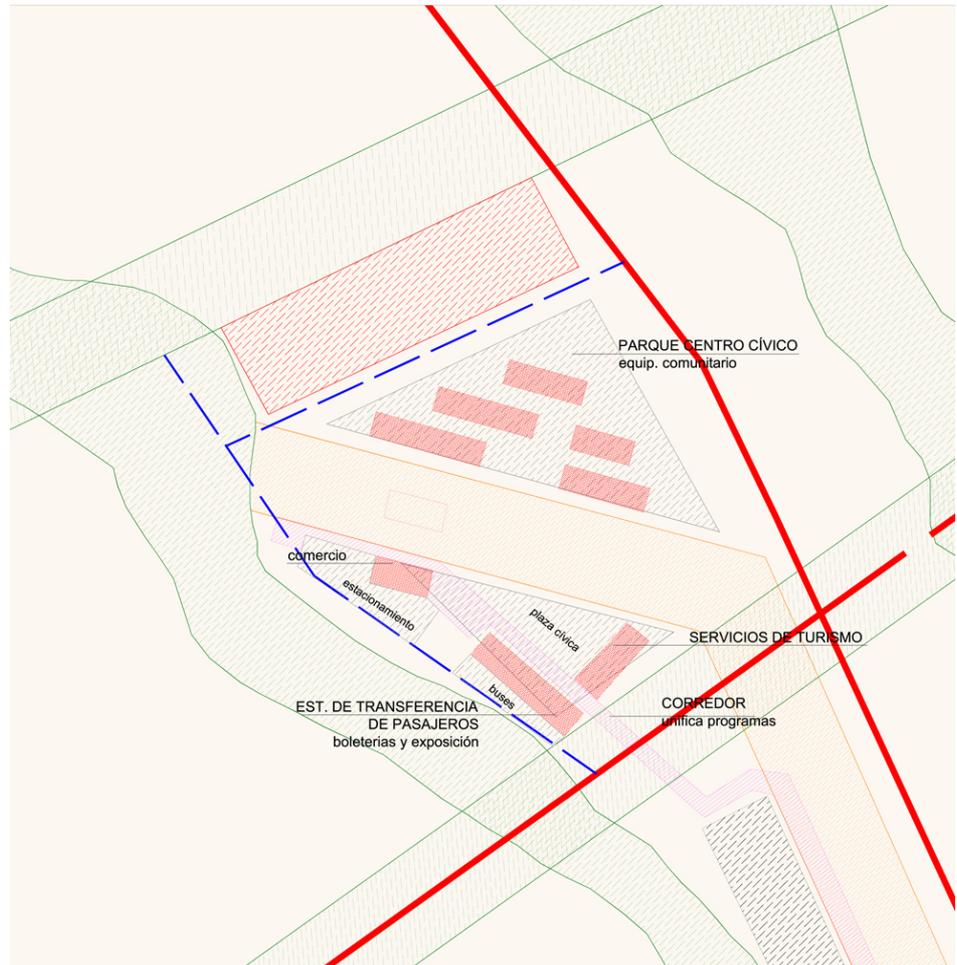


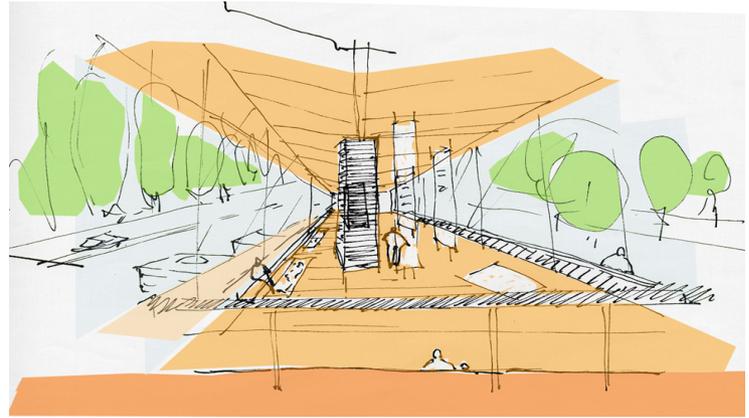
Estrategia General





Partido General Sub-Centro Cívico





Partido General Estación de Transferencia de Pasajeros

RESTAURANT

COMERCIO

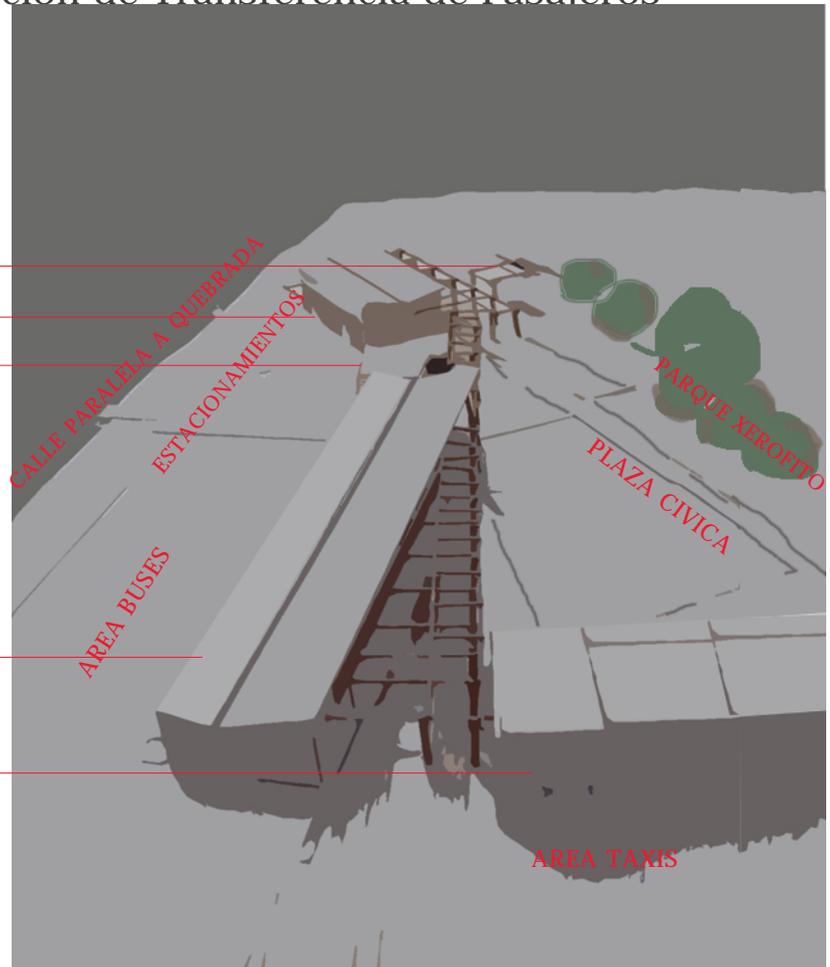
ADMINISTRACIÓN

NIVEL 0: EXPOSICION Y FERIA
CAFETERÍA

NIVEL - 1: OF. BUSES, BAÑOS

SERVICIOS

CENTRAL TELEFÓNICA CYBERCAFÉ
OFICINA CULTURA Y TURISMO
OFICINA DE PAGOS
CENTRAL RADIO TAXIS



FLUJOS

-  PEATONAL
-  CICLOVÍA
-  RED BUSES INTERURBANOS
-  AUTOMÓVILES
-  LOCOMOCION URBANA



4._Programa

4.1_ Programa General: Master Plan

A) Espacios Públicos de Conexión y Programas Eventuales

_Paseo Quebrada Los Pescadores: reforestación, circuito peatonal y ciclo vía, canal, mobiliario urbano.

_Área Verde Antiguo Terminal de Buses: Pavimentos, mobiliario urbano, parrón continuo en fachadas comerciales.

_Parque Xerófito: vegetación, pavimentos, ciclo vía, mirador.

_Plaza Cívica: pavimentos y accesos a Estación de Transferencia.

_Corredor: parrón que conecta el programa

B) Zona Equipamiento Comunitario: Master Plan

_Consultorio Familiar

_Biblioteca Municipal

_Centro Comunitario/ Sede Social

_Centro Artístico Juvenil

_Centro de Capacitación Mypes

_Estacionamiento Público

_Estación de Transferencia de Pasajeros

4.2_ Estación de Transferencia de Pasajeros

A) Zona Operaciones Exteriores

Patio de maniobras y Andenes	1800 m2
------------------------------	---------

Estacionamiento Público	1500 m2
-------------------------	---------

Area Transporte Público	
-------------------------	--

_Estacionamiento de Taxis	470 m2
---------------------------	--------

_Zona Paradero Microbuses	150 m2
---------------------------	--------

TOTAL	3920 M2
-------	---------

B) Operaciones Interiores Buses

_Administración (con baño)	50 m2
_Secretaría	18 m2
_Of. Empresas Bus con baño y bodega	240 m2
_Baños y Camarines Funcionarios	35 m2
_Sala Descanso Operadores	46 m2
_Bodegas Comunes	40 m2
TOTAL	429 M2

C) Equipamiento Comercial

_Locales Comerciales	480 m2
_Restaurante	280 m2
_Cafetería	190 m2
TOTAL	950 M2

D) Equipamiento Servicios y Oficinas

_Oficina de Cultura y Turismo	120 m2
_Central Telefónica Y Cyber café	110 m2
_AFAN	95 m2
_Central Radio taxis y Espera	53 m2
_Baños Públicos	46 m2
_Oficinas	200 m2
TOTAL	624 M2

E) Equipamiento Común

_Area Andenes	280 m2
_Hall Espera	380 m2
_Sala Feria y Exposición	550 m2
TOTAL	1210 M2

SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA

2548 M2

VIII. ANEXOS

1_El Plan de Transporte Intraurbano - PTI -

Este plan nace como una propuesta política en un horizonte de 8 años que, con una visión integral del sistema de transporte, “define el rol que asumirá el Estado, tanto en lo que concierne a inversión y gestión de la infraestructura pública, como en la regulación de los mercados”,

El objetivo general es entregar las oportunidades para lograr la mayor equidad social y los objetivos estratégicos para lograr esto son:

- un sistema de transporte integrado, al buscar la integración modal en el transporte de carga y pasajeros
- un sistema que incentive con mayor fuerza la participación de privados
- Mayores niveles de inversión en proyectos de infraestructura, agregando los sectores donde ha habido un claro déficit, específicamente en ferrocarriles, en terminales de carga y pasajeros y accesos a ciudades.
- generar una adecuada relación entre los sistemas de transporte propios de los espacios urbanos y rurales, de manera de conservar la calidad de vida de los habitantes.

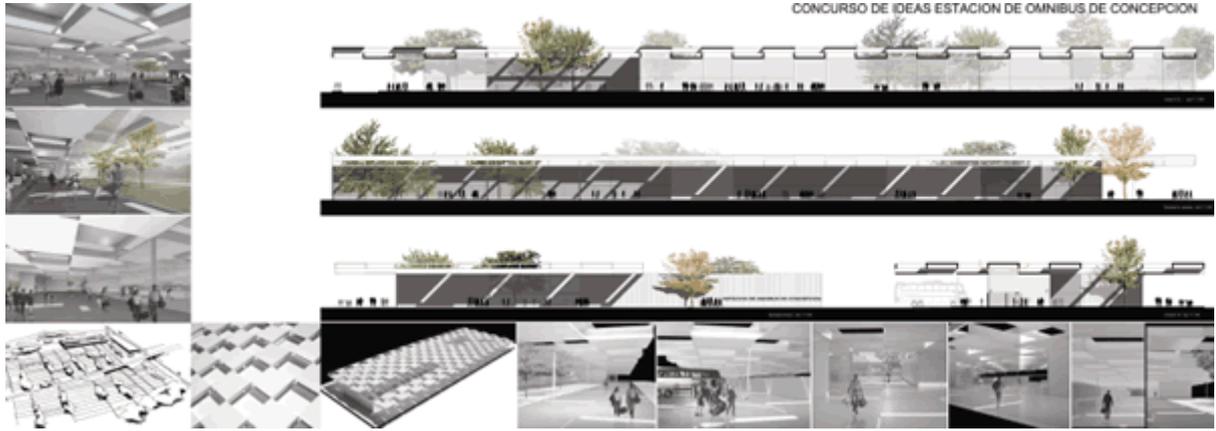
“Un sistema de transporte integrado, tanto de pasajeros como carga, que permita una cómoda y expedita transferencia de modalidades de transporte, una adecuada movilidad de personas y bienes, con medios de cobro y administración de los sistemas que incorpore las tecnologías más apropiadas para garantizar un sistema eficiente y asequible a todos”.

Los activos de la Planificación y Gestión de Infraestructura de Transporte Interurbano pretenden:

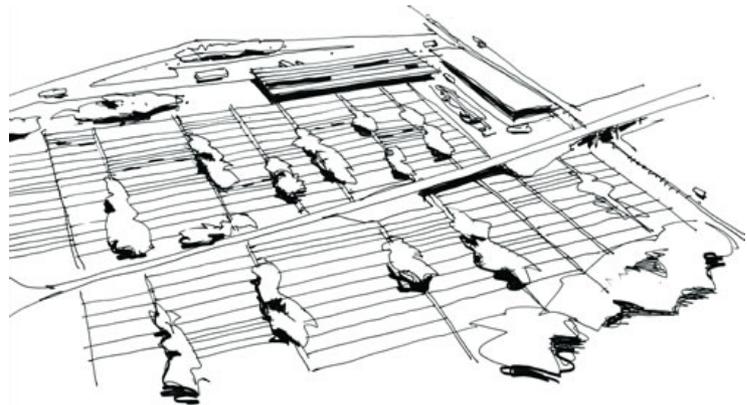
- Asegurar niveles eficientes en la provisión de infraestructura, es decir que el presupuesto público maximice la rentabilidad social.
- Generar los incentivos que permitan la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura
- Apoyar la preservación y mejoramiento del medioambiente, los recursos naturales y el patrimonio nacional y cultural.

Fuente: MOPTT, SECTRA, PTI: Plan de Transporte Interurbano, Informe Ejecutivo. Gobierno de Chile, Santiago, Agosto 2002

2_ Referencias

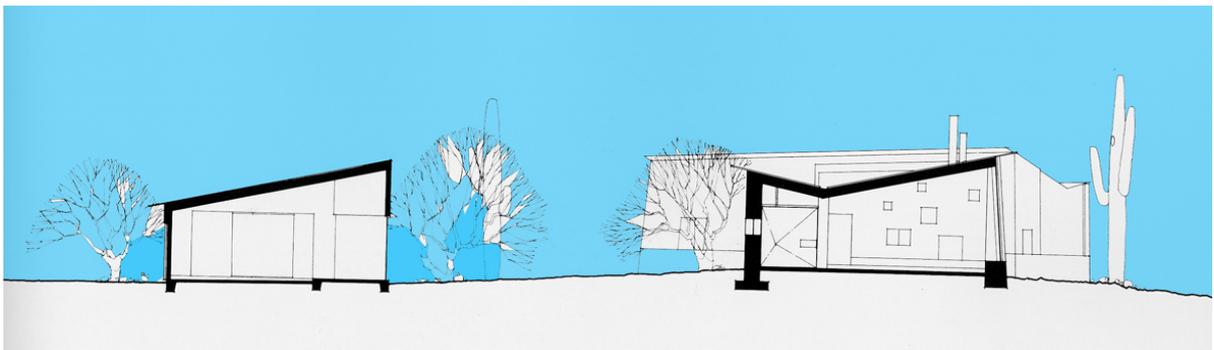


Estación de Transferencia de Pasajeros de Concepción_ Tucumán

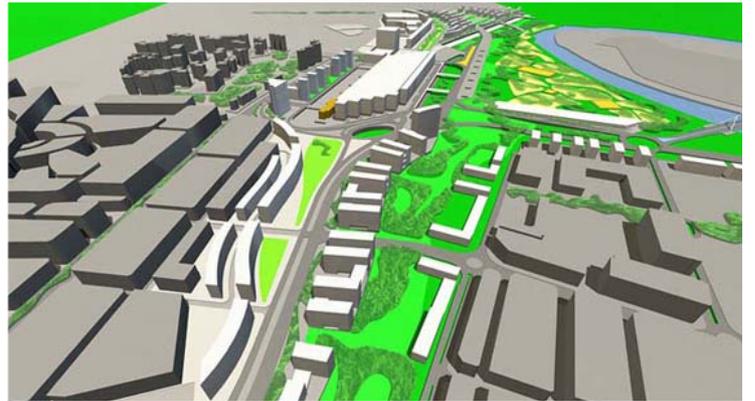
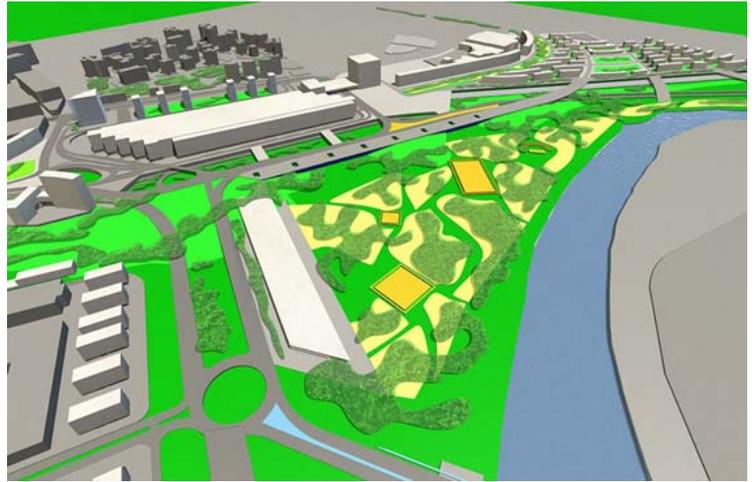




Catalina House _ Rick Joy



Estación Intermodal Las Delicias _ Zaragoza



IX. BIBLIOGRAFÍA

Boza, Cristián. Balnearios Tradicionales de Chile: su Arquitectura. Editorial Montt Palumbo, 173 páginas, Santiago de Chile, Noviembre de 1986

Calvo, Francisco. El Borde Costero de Algarrobo. Memoria Proyecto de Título Universidad Mayor, Facultad de Arquitectura. Santiago, año 2001

Costa, Xavier. Hábitat, Tectónicas, Paisaje: Arquitectura Española Contemporánea, Barcelona, 1999

Dirección Regional de Estadísticas. La Región en Cifras: V Región. Valparaíso, 2004

Ilustre Municipalidad de Algarrobo, DOM, Plan Regulador Comunal de Algarrobo, Ordenanza local, Algarrobo, Chile, Agosto 1998

Leoni Vardé, Carlos Alberto. Análisis Crítico de Plan Regulador Comunal de Algarrobo 1998, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Seminario en Urbanismo, Prof. Guía: Alberto Gurovich W. año 2000

MOPTT, SECTRA, PTI: Plan de Transporte Interurbano, Informe Ejecutivo. Gobierno de Chile, Santiago, Agosto 2002

San Martín, Manuel. Terminal Rodoviario del Gran Valparaíso, Memoria de Proyecto Título Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Prof. Guía: Javier Pinto. Santiago 1998

SERPLAC, Ilustre Municipalidad de Algarrobo, PLADECO: Plan de Desarrollo Comunal de Algarrobo, Algarrobo, Chile, 1999

2.- Textos y Artículos

Diario Regional "El Espectador". Algarrobo, Historia y Tradición de un Balneario, viernes 11 de diciembre de 1998. Páginas 7- 10. V Región

Elortegui, Sergio. La Quebrada, Recreación de Espacios Naturales Escenciales. . Seminario de Investigación. Valparaíso, 2000.

Revista Quaderns N° 213, El Espacio Turístico como Paisaje Alternativo, Elia Zenghelis, Rem Koolhaas

Revista Quaderns N° 231, En Tránsito, Barcelona, Octubre, 2001

Rodríguez Villegas, Hernán. El Viejo Algarrobo. Partes I, II y III. Diario La Segunda, Noviembre de 1983

3.- Sitios Web

Municipalidad de Algarrobo
Turismo Algarrobo
Ecología
Diario Provincia San Antonio
Municipios Turísticos Sustentables
La Quebrada

www.municipalidadalgarrobo.cl
www.turismoalgarrobo.cl
www.ecolyma/tunquen
www.liderssanantonio.cl
www.hostenwes.com.ar
www.laquebrada.cl

AGRADECIMIENTOS

A Andrés por su confianza y ayuda,

A mis padres por el apoyo y por entregarme la pasión
y la constancia en el conocimiento de la arquitectura

A mis abuelos por decidir un día hacer familia en estas
tierras.

