



Proyecto de Título 2012

CGTC

CENTRO GASTRONÓMICO, TURÍSTICO Y CULTURAL
Recuperación Borde Costero San Antonio

UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Arquitectura

Alumno: Gabriela Castro Müller
Profesor guía: Manuel Amaya Díaz



Facultad de Arquitectura
y Urbanismo
Universidad de Chile

Memoria Proyecto de Título 2012

CGTC

CENTRO GASTRONÓMICO, TURÍSTICO Y CULTURAL
Recuperación Borde Costero en San Antonio

BORDE COSTERO + TURISMO + EDUCACIÓN + CULTURA

Alumno: Gabriela Castro Müller
Profesor guía: Manuel Amaya

AGRADECIMIENTOS.

A mi profesor guía, Manuel Amaya, por su constante apoyo y preocupación en el transcurso del proyecto, incluso aun cuando las situaciones externas hicieron mas difícil el proceso.

A todo el grupo de Docentes de la Universidad de Chile , que siempre estuvieron dispuestos a ayudar y contribuir al éxito del Proyecto .

A mi familia que estuvo presente durante toda mi carrera Universitaria , entregando apoyo incondicional, y que hicieron posible el logro de este proceso de Titulación.

CONTENIDOS



0.0. INTRODUCCIÓN.....09

0.1. Introducción.....	10
0.2. Motivaciones personales.....	11
0.2. Objetivos.....	12
0.3. Cuadro Resumen.....	13



1.0. MARCO TEÓRICO/TEMA.....14

1.1. Chile y Borde Costero.....	16
1.2. Problemática General del Borde Costero en Chile.....	17
1.3. Generalidades del Borde Costero.....	20
1.4. Las Ciudades Puerto.....	25
1.6. Conclusiones del capítulo.....	27



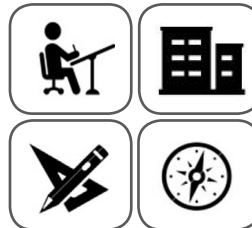
2.0. CIUDAD PUERTO SAN ANTONIO.....28

2.1. Selección del Lugar	30
2.2. Presentación de San Antonio.....	32
2.3. Problemática Local de San Antonio.....	35
2.4. El puerto de San Antonio.....	37
2.5. Desarrollo Histórico Urbano.....	43
2.6. Turismo.....	46
2.7. Cultura.....	49
2.8. Educación.....	50
2.9. Desempleo.....	51
2.10. Situaciones a considerar.....	52
2.11. Conclusiones del capítulo.....	54



3.0. PROYECTO.....56

3.1. Planteamiento de la propuesta.....58
3.2. Estrategias de acción.....60
3.3. Modelo de Gestión/ Factibilidad.....64
3.4. Propuesta Urbana/Masterplan.....66
3.5. Emplazamiento.....74
3.6. Descripción del terreno.....77
3.7. Conceptualización /Propuesta de diseño.....84
3.8. Programa.....98
3.9. Usuario.....104
3.10. Referentes.....106
3.11. Representación gráfica.....112



4.0. PROCESO DE DISEÑO.....114

4.1. Proceso del Proyecto116
4.2. Ideas conceptuales.....118
4.3. Conclusiones del capítulo.....130



5.0. CONCLUSIONES.....132

5.1. Comentarios finales.....134
5.2. Bibliografía.....136



CAPÍTULO 0.0

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN
MOTIVACIONES PERSONALES
OBJETIVOS
CUADRO RESUMEN

“EL MAR AGITA SUS CRINES PLATEADAS Y LOS DESIERTOS Y LAS CIUDADES SE LEVANTAN” Nikola Gumiliov, Poeta Ruso



O.O. INTRODUCCIÓN

O.1. INTRODUCCIÓN

El borde Costero es una unidad geográfica espacial de diversas características, Chile se constituye como un país netamente costero, al poseer mas de 4200 kms. de costa a lo largo de su territorio. Esto ha condicionado que existan diferentes y variados usos en los distintos puntos del territorio, los cuales tienen características únicas en cada ciudad ubicada frente al mar.

Las ciudades puertos son un claro ejemplo de los usos del Borde costero, estas ciudades fueron determinadas por una actividad económica productiva específica lo que generó que estas crecieran y se desarrollaran hasta ser hoy en día ciudades con una actividad de gran importancia dentro de nuestro país.

La revolución industrial por su parte trajo consigo la modernización de las actividades portuarias y su crecimiento acelerado y poco planificado y como consecuencia de esto, grandes problemas urbanos, territoriales, espaciales, entre otros. En muchos casos, este crecimiento ha ocupado físicamente la mayoría de los espacios de borde costero y de contacto con el mar, lo que genera una desvinculación de los habitantes con su entorno, el mar y los priva de la utilización de estos como espacios públicos de esparcimiento, recreación y contemplación.

En el caso de San Antonio, Puerto principal del país, esta característica es evidente, el puerto se ha apoderado de todo el espacio de borde costero, dejando a la ciudad apartada del mar y privatizando el espacio marítimo. Sumado a esto, el crecimiento del Puerto va en

constante aumento, ya que requiere responder a las necesidades y demandas del país en cuanto a los intercambios comerciales que aquí se generan. Es en este punto, donde se debería atacar el problema de crecimiento y planificarlo en beneficio, no tan solo de la empresa portuaria, sino que de los propios habitantes del lugar, para que esta ciudad no termine finalmente desapareciendo y convirtiéndose solo en una gran industria.

Sumado a esta gran problemática urbana, nacen aquí proyectos como la construcción del Mall que ha generado, sin ninguna duda, una desvinculación enorme con el paisaje marítimo y con el contexto urbano y local de San Antonio, lo que intensifica aún más la situación de la ocupación del borde costero.

Por otra parte la empresa portuaria ha participado en iniciativas de recuperación de borde costero a través de proyectos turísticos como el paseo Bellamar, lo que responde a la inminente necesidad de espacios que devuelvan un trozo de terreno para la ocupación por parte de los habitantes y turistas que visitan la zona.

Bajo esta perspectiva entonces se enmarca este proyecto de título, el cual busca ser un aporte, tanto a la problemática física de la ocupación del borde costero en San Antonio, como un aporte para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la comuna que hoy en día está mermada.

0.2. MOTIVACIONES PERSONALES

Desde mi infancia siempre me he relacionado con el borde costero, ya que tuve la oportunidad de pasar todos mis veranos en este contexto, donde la relación con el mar tomo gran importancia y donde nació la curiosidad y el interés por el habitar de este espacio y la evolución que ha tenido dentro del contexto Nacional.

El borde costero es fundamental para la imagen de nuestro país, ya que el mar es el límite natural que nos separa del resto del mundo, es la puerta de entrada y de salida hacia el extranjero, pero a la vez es habitado por cientos de localidades, pueblos y ciudades costeras, que hacen del mar, su forma de vida.

La motivación de trabajar en un Borde Costero como el de la Ciudad de San Antonio, es debido a que representa un lugar especial, ya que a la vez que el Puerto crece con gran intensidad y se convierte en el puerto Principal del País, la ciudad se ve cada vez más deteriorada por esta actividad y

sus habitantes quedan en gran desventaja con respecto a la población Nacional, en cuanto a estándares de Calidad de vida Urbana.

Por esto es un gran desafío personal, proponer una idea de cómo debería ser habitado este borde costero, donde se incluyan estrategias de recuperación de espacios perdidos o subutilizados por la Actividad portuaria, los cuales deben, para mi apreciación personal, estar en pos de la calidad de vida de los Habitantes o por lo menos complementarse para que la ciudad funcione y responda a las necesidades de ambos participantes.



Imagen 0_ Borde Costero Constitución www.skyscrapercity.com



Imagen 1_ Borde Costero Camino Caleta el Cobre www.skyscrapercity.com

O.3. OBJETIVOS

OBJETIVOS GENERALES

- 1.- Explorar la forma de ocupar el borde costero en una ciudad como San Antonio, que en este minuto se encuentra sub utilizada por la empresa portuaria, buscando las leyes que ayuden a plantear un ocupamiento armónico y que logre integrar la ciudad al borde costero.
- 2.- La conformación de espacios públicos que permitan consolidar el borde costero, dando distintos ritmos e instancias en él. Crear una imagen mas completa de este lugar en la ciudad y que pueda convertirse en un ícono y referente para los habitantes y visitantes de San Antonio.
- 3.- Utilizar el Centro Gastronómico Turístico Cultural CGTC como un elemento que conecte, relacione y haga participar a la ciudad con el borde costero de manera armónica y que lo vincule con el resto de las localidades del borde costero.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.- Posicionar a la actividad turística cultural como una actividad económica importante dentro de San Antonio actual , respondiendo a las necesidades de sus usuarios a través de un proyecto que constituya un Hito en el borde costero.
- 2.- Reconocer la necesidad inminente de la educación superior en la Comuna, aportando con un proyecto que genere oportunidades de educación enfocadas ,principalmente, al turismo y a la cultura, partiendo de la primicia de que hay que diversificar la base económica productiva de la zona para lograr la sustentabilidad , tanto ambiental como social.
- 3.- Incentivar el uso del espacio publico como soporte cultural, turístico y recreativo.
- 4.- Otorgar a los habitantes un espacio apto de trabajo relacionado a las actividades turísticas que en este centro se puedan realizar, ayudando a mejorar el alto índice de desempleo que existe en la comuna.

O.4. CUADRO RESUMEN

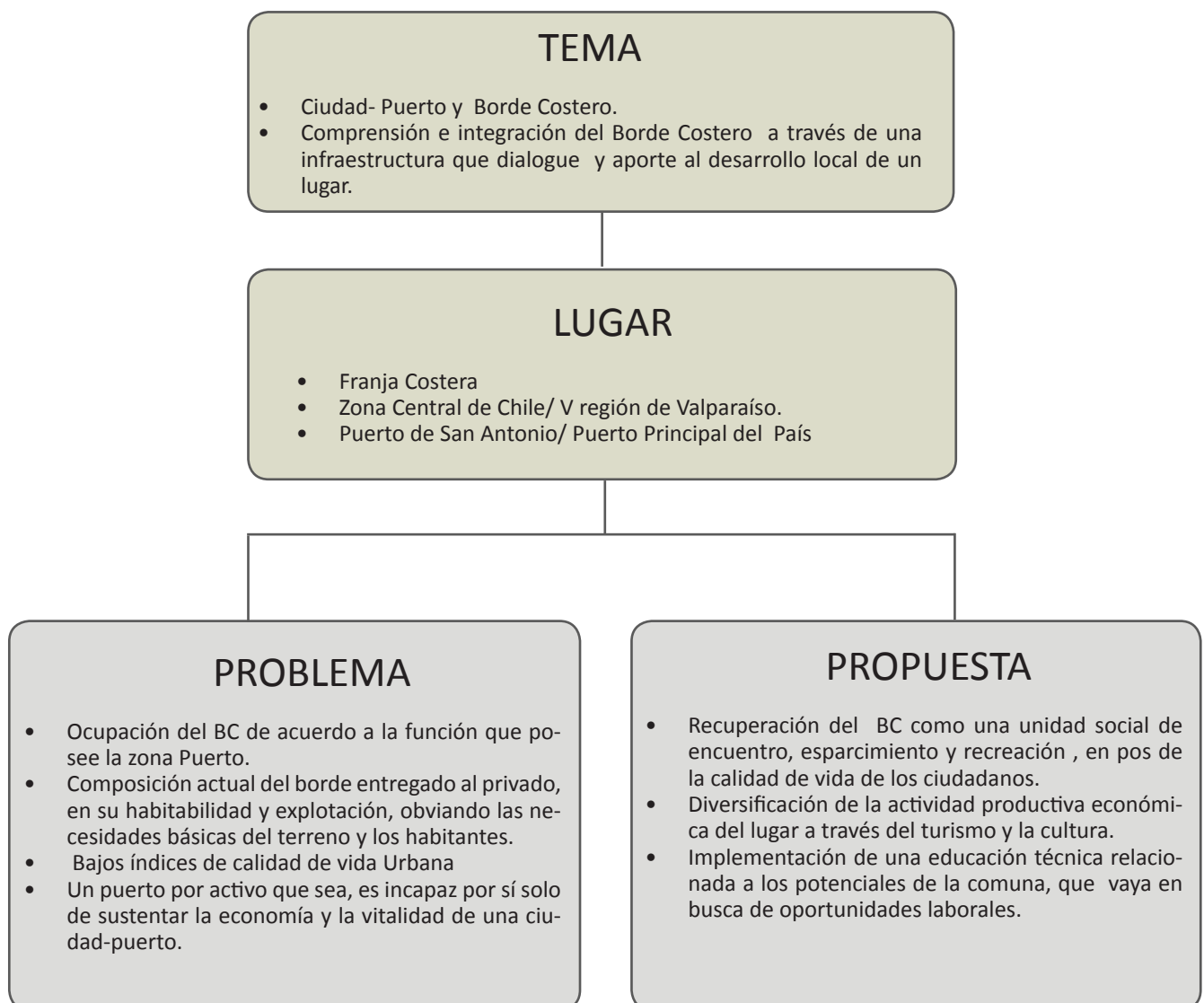
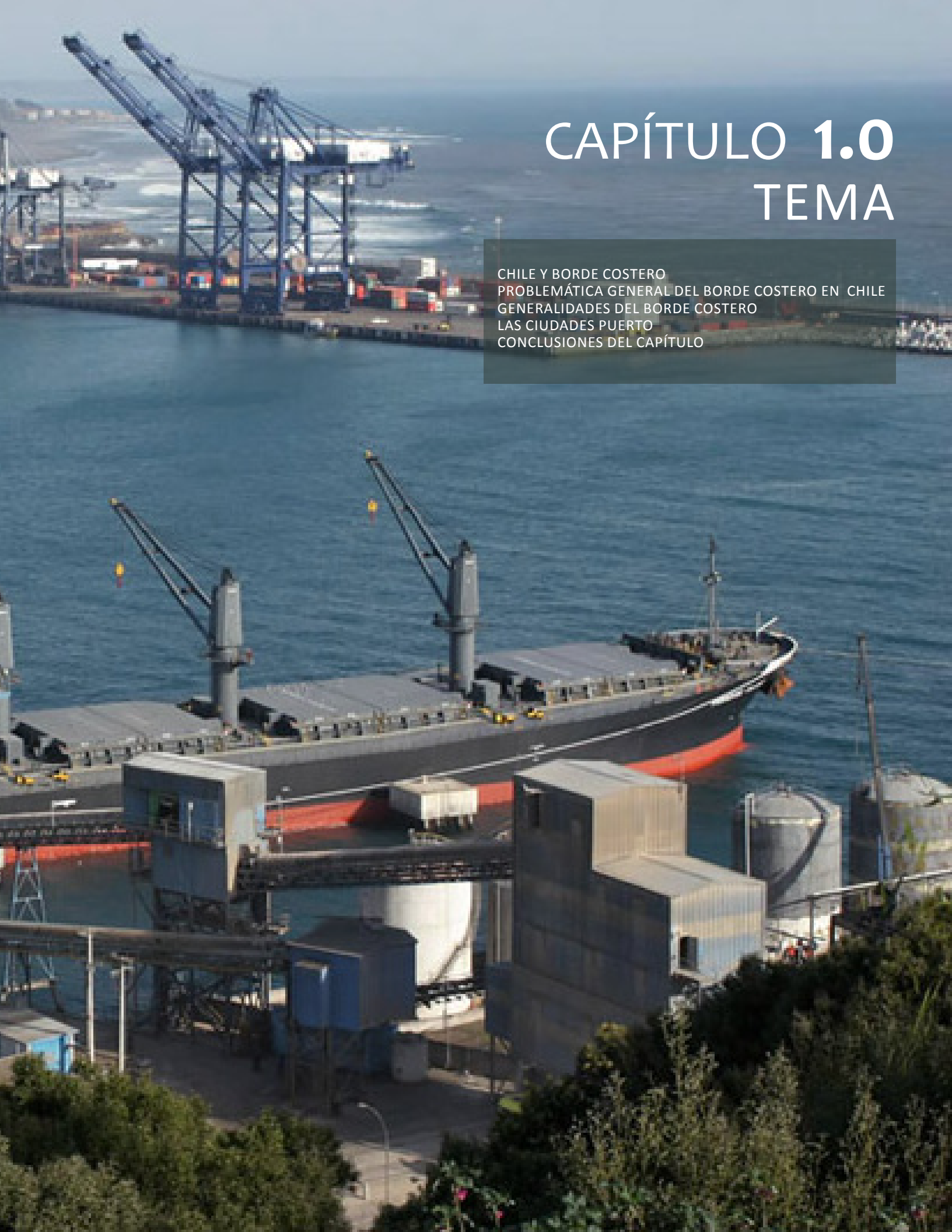


Imagen 2_ Cuadro de aproximación al Proyecto de Título ; Elaboración propia



“LOGRAR UN CHILE CONECTADO AL MAR POR MEDIO DE SU BORDE COSTERO, DONDE EL ESTADO A TRAVÉS DE SUS GOBIERNOS REGIONALES, ANALIZA Y CONCEDE DERECHOS DE USO DE LOS RECURSOS Y OPORTUNIDADES QUE ÉSTE OFRECE. LO ANTERIOR DESDE UNA PERSPECTIVA INTEGRAL, DINÁMICA, MULTIDISCIPLINARIA, SUSTENTABLE Y SISTÉMICA, QUE PERMITA PROYECTAR SU DESARROLLO, CRECIMIENTO ARMÓNICO, E INTEGRACIÓN DE TODOS LOS SECTORES QUE LO ADMINISTRAN, CON EL FIN SUPERIOR DE ALCANZAR UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA PARA TODA LA SOCIEDAD CHILENA”.

MISIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DE USO DE BORDE COSTERO.



CAPÍTULO 1.0

TEMA

CHILE Y BORDE COSTERO
PROBLEMÁTICA GENERAL DEL BORDE COSTERO EN CHILE
GENERALIDADES DEL BORDE COSTERO
LAS CIUDADES PUERTO
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO



1.O. TEMA

1.1. CHILE Y BORDE COSTERO

El borde Costero a nivel mundial es un espacio atractivo para variadas actividades humanas, por lo que convergen en el un gran numero de usos e intereses.

A nivel Nacional, con mas de 4200km lineales de costa, (sin contar el territorio insular donde alcanza 83.850 kilómetros), Chile se define como un país costero, donde la relación del continente con el océano pacifico alcanza distintos matices. Para las ciudades que cuentan con mar, los terrenos que se enfrentan al agua, y en particular los puertos, han sido desde hace cientos de años lugares estratégicos y de gran importancia para el desarrollo nacional y local de las comunidades que lo habitan.

El borde costero se constituye como la cara principal de nuestro país hacia el mundo y se conforma como una unidad física y geográfica de especial importancia para el desarrollo integral y armónico del país, ya que en él se proyecta el territorio marítimo con el terrestre, y en cuya proyección se posibilita el aprovechamiento de las potencialidades de ambos territorios.

El agua, recurso humano primario, fue una de las razones principales para el establecimiento de las ciudades y así usar el mar o algún curso fluvial para transporte, defensa o recreación. A su vez la fundación de los asentamientos costeros ha estado también ligado a un tema productivo económico, condiciones que le han otorgado características específicas a los bordes costeros, ya sean actividades portuarias, pesqueras, turísticas, etc, pero que siempre van

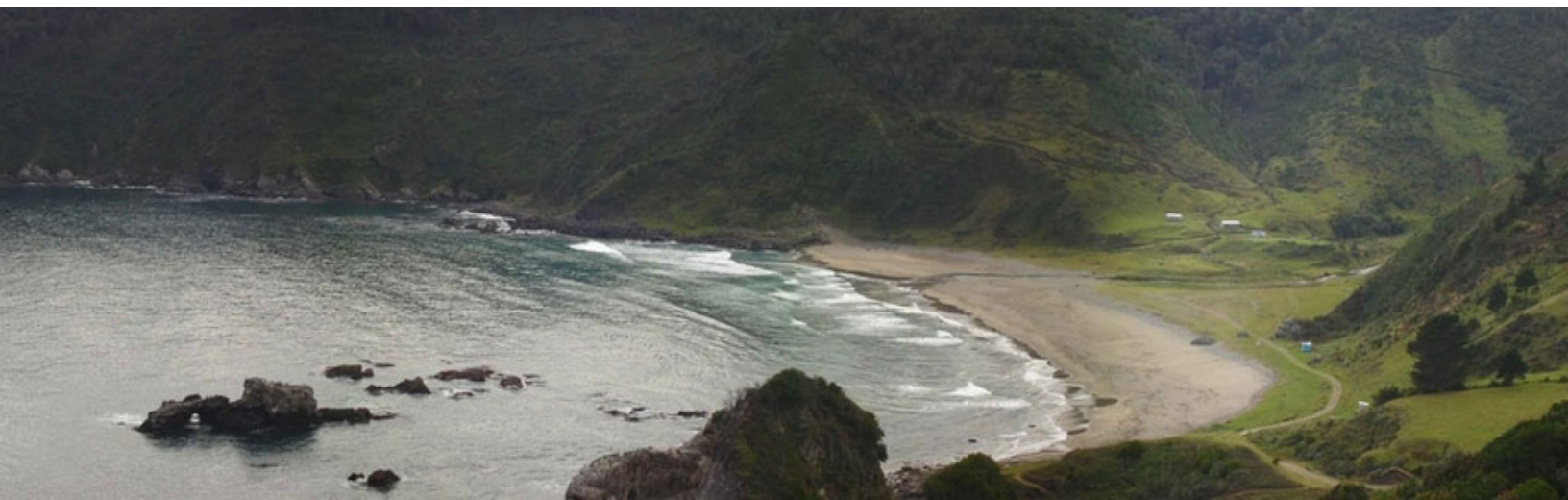
en el aprovechamiento del recurso MAR como característica principal.

Es aquí donde nace el concepto de simbiosis, una relación armónica del agua, el limite y la tierra, que dota de una identidad cultural única a cada ciudad ubicada en el borde costero.



Imagen 3_ Mapa Chile y Borde Costero, Elaboración propia

Imagen 4_ Borde Costero Pitorcura, Valdivia www.skyscrapercity.com



1.2. PROBLEMÁTICA GENERAL DEL BC EN CHILE

Como se mencionó anteriormente, el espacio litoral costero es un lugar de conflictos de usos, el cual ha sido valorado progresivamente para diferentes formas de habitar por parte del hombre. Al considerar que el desarrollo de estas actividades se lleva a cabo, en ocasiones sin un previo ordenamiento o planificación y que son consecuencia del crecimiento natural de las actividades que en ese borde se generan, trae consigo problemas de convivencia armónica de los diferentes actores que lo componen.

La evolución espontánea produce sistemas disfuncionales, que se manifiestan externamente por paisajes desvinculados entre sí. Este crecimiento espontáneo lleva a la ciudad a tener un comportamiento insostenible a largo plazo y que provoca un desequilibrio en el territorio y en la ocupación de este, degradando el medio ambiente y destruyendo los recursos propios del lugar.

En la relación de la ciudad con el borde costero existen conceptos claves para definir, en una primera instancia, los elementos que dialogan al momento de entender la ciudad y su relación con este borde, donde en cada caso adquiere un grado particular.

Ante esta perspectiva, es necesario intervenir en la corrección de los desequilibrios detectados. La ordenación y planificación de el territorio costero, es mediante un análisis de la relación entre los distintos sistemas de un lugar específico, resguardando siempre al habitante del lugar y entendiendo también que la ocupación del borde es por parte de este. Dentro de esta planificación existen algunos lineamientos básicos a tener en cuenta:

- Hacer compatibles las diferentes actividades que se generan en el borde, en este caso la actividad portuaria con la actividad urbana.
- Hacer compatibles dos aspectos: la conservación del espacio natural y el desarrollo de la población costera.
- Aplicar criterios de integración y convivencia sustentable para el lugar.
- Fomentar el desarrollo económico sostenido de la población.
- Delimitación – protección del espacio de uso público.
- Freno de ciertas tendencias de la sociedad moderna que inciden negativamente en el espacio costero.

Uno de los temas e interrogantes que se abren a la reflexión tiene que ver con la manera en que los elementos que componen el borde costero se relacionan entre sí y con su entorno. La relación en una gran mayoría de los casos se manifiesta de manera individual, generando una sumatoria de usos y actividades sin relación ni convivencia, dejando en deuda una mirada integradora y equitativa que ayude al crecimiento del borde costero a lo largo del país.

En términos generales la problemática se traduce en entender la importancia que tiene el borde costero en el desarrollo de nuestro territorio, presentados como un territorio particular, no como un límite entre dos realidades, sino como un espacio de transición e integración que antecede al mar y al territorio por ambas caras.

Ante estas perspectivas surgen una serie de preguntas, que se relacionan directamente a la problemática y a como abordar el tema de arquitectura para el proyecto de título.

¿COMO DEBE APROXIMARSE LA CIUDAD AL MAR?

¿CÓMO DEBE SER LA OCUPACIÓN DEL BORDE COSTERO?

2-¿DE QUE FORMA SE DEBE DESARROLLAR UN PROYECTO DE ARQUITECTURA EN EL BORDE COSTERO?

Bajo estas dudas, el objetivo del proyecto de título es poder brindar una solución viable y replicable en distintos escenarios de ocupación de borde costero del país. Velando siempre por el desarrollo sustentable de las localidades que lo habitan, y generando un soporte físico de interacción de los distintos actores

En los últimos años no ha sido difícil notar la construcción de grandes proyectos en el borde costero Chileno, que han terminado por destruir el paisaje costero de las ciudades donde se ubican.

El ejemplo mas claro en este caso es el Casino y Mall de San Antonio, el cual se construyó como una mole que bloqueó todas las vistas que tenía la ciudad hacia la bahía, el puerto y el mar, que sin duda son el principal valor de la ciudad. Situaciones similares se pueden apreciar en el caso de Puerto Montt, y el caso del Casino de Valdivia que aparece como una construcción cuya altura y escala excede y atenta contra la situación natural del río Calle Calle alterando su percepción y valor como tal.

Sin duda la última construcción que ha generado gran controversia es el Mall de Castro, ya con 2/3 construidos recién se ha reaccionado y discutido lo que va a suceder con Castro en un futuro próximo y como esta gran masa que se enfrenta al mar va a influir en la vida de los habitantes del lugar.

El grave problema es que el anhelado progreso en Chile se ha entendido mediante una solución o tipología que se repite sin ningún grado de reflexión. Mall o Casino, como los que se han hecho en Santiago y que se importaron desde otros lugares del mundo y por los cuales no se ha discutido en como replantear o adaptar modelos a un contexto completamente distinto del que provienen.

Enmarcados en esta problemática, es pertinente dar a conocer un artículo sobre la problemática actual del borde costero y que refleja el pensamiento personal sobre el tema. Se cita textual:

Borde Costero ¿Futuro Esplendor?

Por Alberto Texido. Arquitecto U de Chile.

“ Sin embargo y en este contexto parecen haber, a modo de un improvisado checklist, algunas interesantes señales de avance, en temáticas que reconocidamente ineficientes en el pasado reciente, han iniciado, no sin fuertes polémicas y después de décadas, un proceso de actualización. Se enuncian a continuación las descripciones de aquellas situaciones destacables, para luego concluir con los puntos aún pendientes, que continuarán mereciendo nuestra atención y que es de esperar, se sumen en esta aventura modernizadora ya iniciada.

En primer lugar, destacan las nuevas condiciones para la obtención y explotación de Concesiones Marítimas. La administración del borde costero bajo la lógica de la defensa explica parte de los sesgos con que se maneja su uso, desincentivando la coordinación y complejidad necesaria para compatibilizar intereses y actividades propias de lo urbano y rural. Modificando plazos ya similares a las Concesiones de infraestructura MOP, es de esperar un aumento de

Imagen 5_ Mall de Castro, Chiloé, www.veoverde.com



Imagen 6_ Mall de San Antonio. Galería personal



la inversión privada, que permanentemente presionará en favor de su privatización, punto clave que esta modificación – resguardando valiosamente su interés público- mantiene inmutable y que sin duda debe continuar siendo regulado y fiscalizado. Significativo es entonces traspasar a manos civiles esta gestión, donde debieran ampliarse las posibilidades de diversificar usos y generar coordinaciones nunca antes vistas en nuestras costas.

En segundo término, el establecimiento de nuevos criterios de diseño en el borde costero a través de 2 tareas clave: **la generación de una nueva Política Nacional de Borde Costero y el desarrollo de la guía de diseño de obras costeras y portuarias -iniciativa de la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del MOP-**, que por un lado estandarizará la infraestructura habitualmente tangencial al IPT vigente, y por otro, se ha abierto a la cobertura de brechas más diversas, que antaño referían sólo a la conectividad marítima, o a la extracción de productos, o a la protección de riberas. Así, desde hace más de 10 años se inició el Programa de Inversión en Bordes Costeros con interesantes resultados en el norte del país, y más recientemente el intento por activar ansiadas iniciativas que a través de embarcaderos y marinas, fomenten con inversiones mixtas y resguardo público los deportes náuticos y nuevas actividades de turismo costero.

En tercer lugar, la creación de una conciencia colectiva sobre la necesidad de regular la ocupación de zonas de riesgo, situación que pese a los cuestionamientos ha podido materializarse en Planes y Proyectos que ya dan señales de materialización. La instalación de este concepto, que después de años en el papel tiene opción de materializarse, está creando, además de la requerida actualización de Instrumentos de Planificación Territorial, el preámbulo necesario para el ordenamiento físico, que deberá al menos hacer un intento efectivo de anticiparse a la próxima catástrofe. Se suma a esto la presión por emplazar nuevas instalaciones para la energía, la extracción minera o la desalinización de aguas, temas donde los nuevos estudios ambientales estratégicos tendrán una importante puesta a prueba.

En cuarto lugar, la discusión en torno a la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, que pese a estar centrada en tres comisiones temáticas que no exponen directamente la problemática litoral, si permite extraer desde la planificación las evidencias del merecido trato diferenciado para las diversas condiciones del borde costero que la normativa aún no recoge, específicamente en áreas consolidadas por ciudades y poblados que cuentan con IPT, muy diferentes a las áreas rurales con menor uso y de planificación menos precisa.

Así las novedades, parece imposible dejar de indagar en la evidente disputa de intereses y sorprendentes desencuentros que progresivamente y desde hace ya tiempo afectan a las escasas aguas abrigadas de la región central. Mientras el Sistema de Empresas Públicas plantea la búsqueda de bahías adecuadas para un nuevo gran puerto, las empresas portuarias del Estado se enfrascan en una competencia desigual con cuestionables decisiones de expansión, demostración de una mirada territorial ausente y exclusiva para la transferencia de la carga, con una evidente miopía hacia la problemática urbana, ya sea en diseños compatibilizados como en una gestión coordinada, que considere mitigaciones compensatorias. Sumado a esto las pérdidas de apoyo al proyecto del Mall, divulgadas por la Armada o el Ministerio de Defensa, hasta por alguno de los mismos candidatos al sillón municipal; o el reciente anuncio de un nuevo proyecto de ampliación portuaria que cuestionando al recientemente ajustado Plan EPV y la licitación del Terminal 2 en curso, suma una alternativa igualmente compleja y autoreferente, como otra evidencia más del desvinculo entre el Plan Regulador Comunal y el Plan del Puerto.”

1.3. GENERALIDADES DEL BORDE COSTERO

MORFOLOGÍA DEL BORDE COSTERO

Existen distintos tipos de borde costero, o borde mar en nuestro territorio, dando cuenta de las diferencias morfológicas de su ubicación, las cuales generan una variedad de paisajes costeros a lo largo de nuestro país.

Tipologías según morfología

- Playa fiscal -Canales interiores
- Bahía -Bordes lacustres
- Golfos -Mar interior
- Estrechos -Penínsulas

En el siguiente esquema se puede apreciar la variada morfología que encontramos a lo largo del país. En el caso específico de este proyecto, corresponderá a la V región, donde los 4 componentes geográficos se encuentran presentes y en donde se define la zona de borde costero claramente. (es.wikipedia.org/GeomorfologiadeChile)

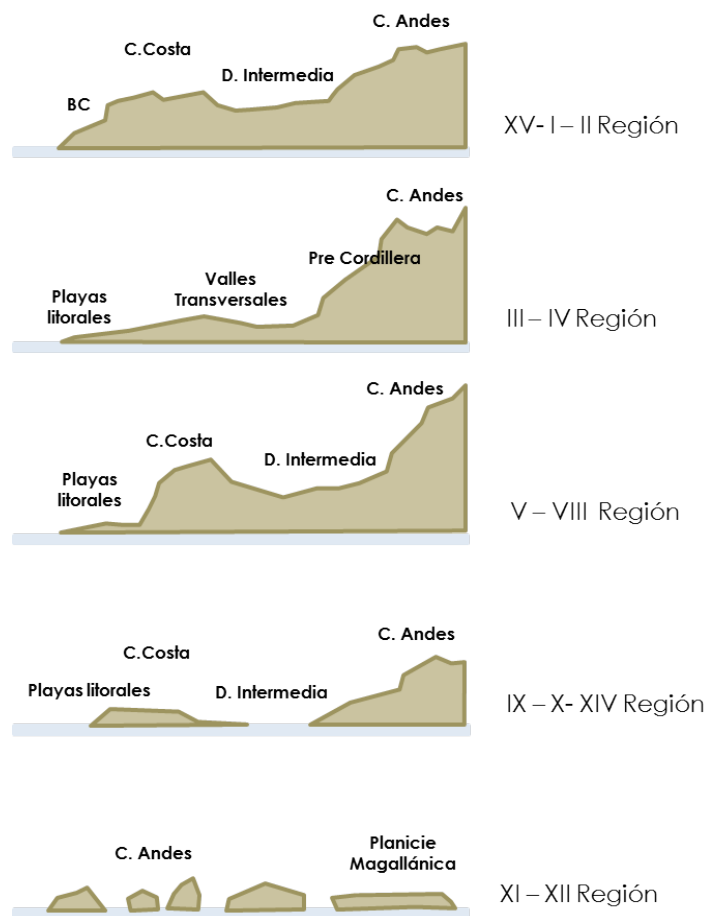


Imagen 7_ Esquemas morfología, elaboración Propia en base a www.wikipedia.com

POLÍTICA NACIONAL USO DE BORDE COSTERO

En la legislación Chilena sólo se hace mención al concepto de borde costero en la Política Nacional de Uso del Borde Costero. En este contexto, el borde costero del litoral se define como:

Aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral (ubicados dentro de una franja de ochenta metros de ancho, medidos desde la línea

de la más alta marea de la costa del litoral), la playa (que corresponde a la zona que es bañada por las aguas entre la baja y alta marea), las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina. (Decreto Supremo N° 475, MINDEF, SUBSECMAR, Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República, de enero de 1995).

(Política Nacional Uso de borde costero www.bordecostero.cl)

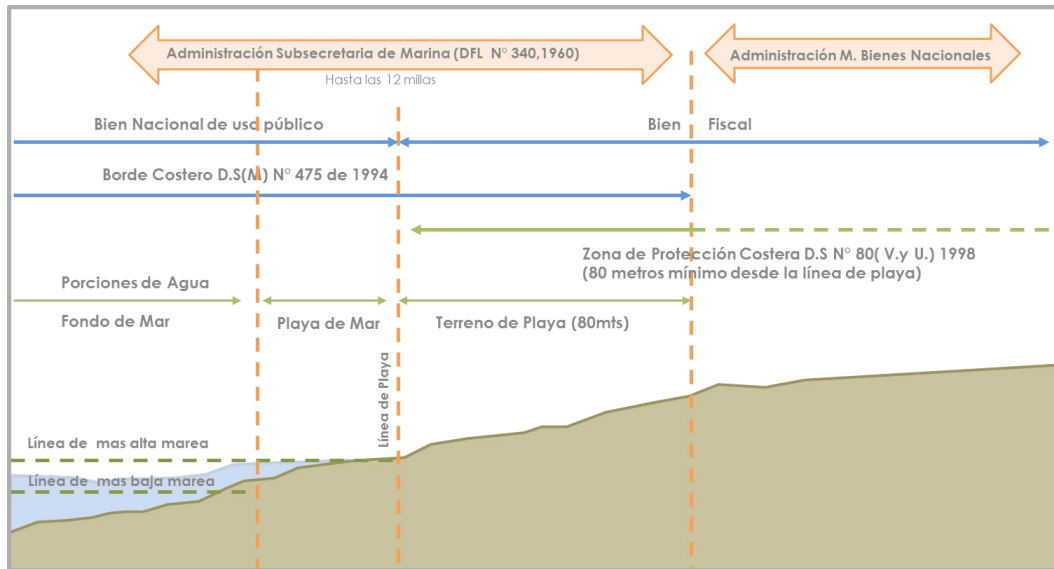
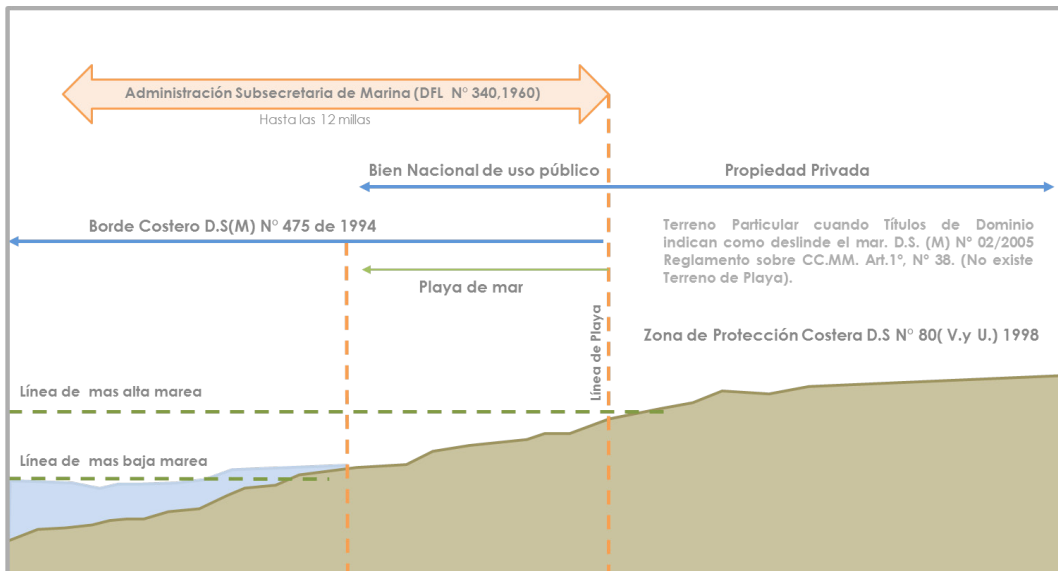


Imagen 8_ Esquemas Legislación Borde Costero, Elaboración Propia en base a www.bordecostero.cl



La Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral abrió una nueva etapa en la planificación y gestión de sus espacios costeros y marítimos, mediante orientaciones generales para la gestión de esta porción del territorio nacional. Asimismo creó una instancia de toma de decisiones que integra a los múltiples actores, públicos y privados, que intervienen en la zona costera, como son la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero y Las Comisiones Regionales de Uso del Borde Costero.

Entendiendo la importancia del borde costero a nivel nacional, en este capítulo se dejaron claro cuales son las herramientas para la planificación desde la perspectiva jurídica.

En Chile, la regulación del territorio está entregada a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), la cual define básicamente dos instrumentos para regular el uso del suelo: el Plan Regulador Intercomunal y el Plan Regulador Comunal. Sin embargo, como se comentó anteriormente, las concesiones marítimas son autorizadas por la Subsecretaría de Marina, la que puede o no considerar las condiciones de edificación y usos de suelo establecidos por el plan regulador respectivo.

Si bien, existe conciencia de las dificultades debiese ser posible, en un corto plazo, consensuar principios rectores que deben orientar la ocupación del borde costero con miras

a consenso de las Políticas e impulsar la incorporación del borde costero urbano a los instrumentos de planificación existentes, radicando en las Direcciones de Obras Municipales las autorizaciones de intervención en esa zona.

Los principios orientadores que se proponen, y que intentan armonizar la conservación de los valores culturales, ambientales y paisajísticos de este territorio, con un desarrollo acorde a sus potencialidades, son los siguientes:

1. El borde costero es un territorio especialmente frágil, su manejo debe ser sustentable y sostenible.
2. El borde costero debe entenderse como una oportunidad de desarrollo para las comunidades y no como un obstáculo.
3. Los 83.400 km. de línea de Borde Costero nacional ameritan un marco legal que responda a su diversidad.
4. Debe existir un mayor poder de lo local en la planificación urbana del Borde Costero.
5. Las zonas de protección del patrimonio costero deben ser definidas por la comunidad y tener asociados recursos estatales para su preservación.
7. La infraestructura necesaria para ocupar y poner en valor el borde costero puede ser provista a través del modelo de concesiones de obras públicas.

(Memoria Titulo 2011, Segovia Claudio, Industria Salmonera Dalcahue)

Imagen 9_ Borde Costero Viña del Mar, [www.google.cl/imágenes/viña del mar](http://www.google.cl/imágenes/viña%20del%20mar)



Dentro de los principales objetivos de la Política Nacional de uso del borde Costero se encuentran:

- Determinar los diferentes potenciales del litoral y sus posibles usos en la dirección del desarrollo del país.
- Procurar la compatibilización de todos los usos posibles del borde costero, en las distintas áreas y zonas, promoviendo su desarrollo armónico, integral y equilibrado, maximizando su racional utilización, previniendo posibles requerimientos futuros y tomando en cuenta la realidad actual del uso del mismo.
- Posibilitar la realización de inversiones y el desarrollo de proyectos públicos y privados, bajo reglas predeterminadas que permitan su concreción.
- Proponer los usos preferentes del borde costero, los que se determinarán teniendo en consideración factores geográficos, naturales, recursos existentes, planes de desarrollo, centros poblados próximos o aledaños, y definiciones de usos ya establecidos por organismos competentes. Esta proposición deberá elaborarse a partir de los siguientes usos relevantes:

- Puertos y otras instalaciones portuarias
- Industrias de construcción y reparación de naves.
- Regularización de asentamientos humanos y caletas de pescadores artesanales existentes.
- Áreas de uso público para fines de recreación o esparcimiento de la población.
- Actividades industriales, económicas y de desarrollo, tales como el turismo, la pesca, la acuicultura, la industria pesquera o la minería.
- Uso de Balnearios públicos y privados.
- Uso de seguridad nacional bajo la forma de puertos o borde costero de uso restringido.
- Uso de deshechos, mediante cañerías de desagües urbanos e industriales, relaves de minería, etc.
- Uso extractivo, de arena, carbón, agua, etc.

(Política Nacional Uso de borde costero www.bordecostero.cl)

Imagen 10,11,12_ Usos del Borde costero, www.bordecostero.cl



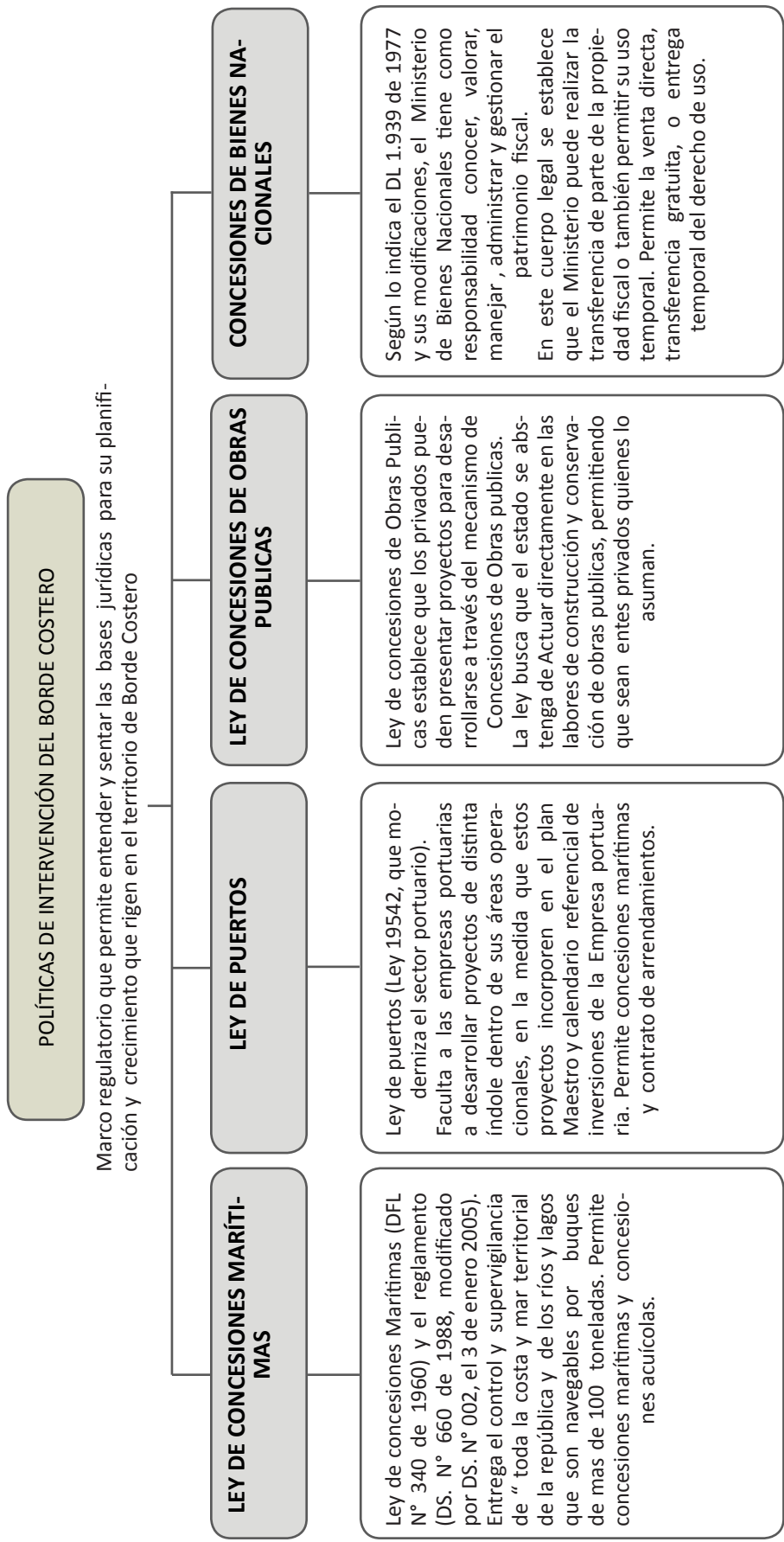


Imagen 13_ Políticas de Intervención Bordo Costero, Fuente: Hacia un nuevo borde costero en Chile, Pilar Jimenez- Jorge Pantoja

1.4. LAS CIUDADES PUERTO

La fundación de los asentamientos costeros ha estado ligada principalmente a un tema productivo económico, esto condicionó entre otras cosas que las instalaciones portuarias fueran el protagonista y la razón de ser del nuevo emplazamiento, por lo que su desarrollo tanto en el borde como en la ciudad se generó bajo esta característica.

El desarrollo Portuario de las ciudades ha traído como consecuencia una desvinculación de la ciudad con el mar, la cual se ve potenciada con la creación de una infraestructura de apoyo a la portuaria, como lo es el tendido de las líneas férreas que en la actualidad están mayoritariamente en desuso y generan un límite físico bastante importante, que disgrega la franja marítima de la plataforma urbana, retranqueando la ciudad y por ende privando a sus habitantes de establecer una relación armoniosa con su entorno y directamente con el mar. Las actividades portuarias tienen una incidencia directa y muchas veces negativas sobre los tramos adyacentes a la costa, la construcción de grandes obras de infraestructura producen un gran impacto físico y visual sobre el territorio litoral, y no en pocos casos han hecho imposible el acceso a la costa. Por otra parte la necesidad de crecimiento de las empresas portuarias y de la ciudad no son coincidentes en el escenario urbano actual impidiendo el desarrollo natural de ambos, desarrollándose una instancia de lucha por conquistar los espacios comunes que conviven en el borde costero.

La revolución industrial trajo consigo un proceso crítico

de deterioro de las ciudades portuarias el cual comienza a preocupar al inicio del siglo XX. Las empresas portuarias optimizan sus recursos y comienzan a beneficiarse de la tecnología. En la última década el sector portuario se ha modernizado también a través de un proceso de asociación público-privado que ha permitido aumentar la eficiencia en más de un 50% en capacidad de transferencia y velocidad de carga, lo que ha posicionado a esta actividad productiva como de importante crecimiento y expansión futura.

A raíz de esta modernización, el sector portuario tiene por desafío principal, brindar al país la plataforma necesaria para permitir movilizar en forma competitiva el comercio exterior. Considerando el escenario favorable que presenta el país, ante los acuerdos de intercambio económico alcanzados últimamente con la Unión Europea, con los EE.UU., con el MERCOSUR y con la APEC, la condición urbano portuaria cambia sus perspectivas y expectativas de desarrollo en los próximos años.

Imagen 14_ Puerto de Antofagasta, www.diarioelnortino.cl



Imagen 15_ Puerto de Valparaíso, www.anfach.cl



PROCESOS DE INDUSTRIALIZACIÓN EN LA CIUDAD PUERTO

La industrialización y el desarrollo tecnológico han determinado una necesidad de adaptación de los puertos a los nuevos requerimientos de esta actividad, como lo ha sido la evolución de los medios de transporte y comunicaciones, la industrialización de los procesos de carga y descarga de productos, la masificación del uso de contenedor, entre otros. Estos procesos han influenciado directamente a las ciudades portuarias tanto a escala mundial como nacional.

El crecimiento físico de los Puertos y sus actividades ha generado la ocupación excesiva de los espacios de bordes costeros, lo que genera a su vez un quiebre entre la ciudad y su borde, perdiendo la relación entre ellos y el mar. Este crecimiento del puerto va dejando espacios residuales en deterioro y muchas veces en desuso, ya que no responden a las nuevas necesidades espaciales propias del crecimiento del puerto. Esta situación en San Antonio la podemos apreciar de una forma bastante notable, vemos una gran cantidad de edificios fantasmas que solo generan focos de delincuencia al estar deshabitados que afean la ciudad.

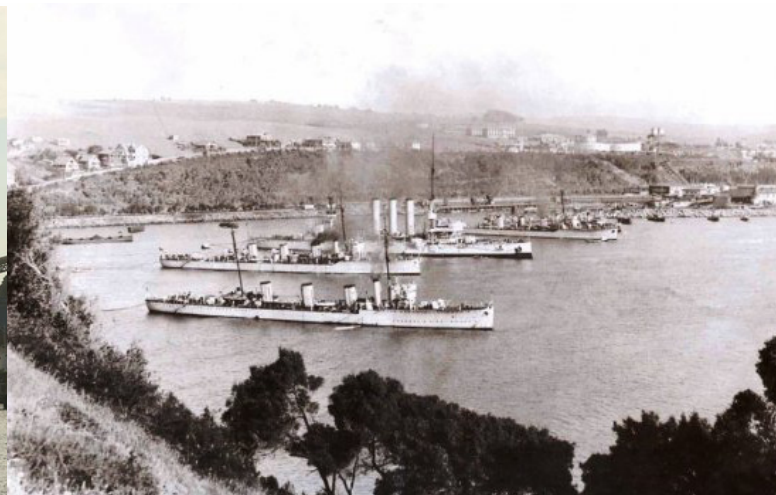
Otra consecuencia que genera este crecimiento es que los habitantes del lugar se sienten ajenos a la actividad portuaria. Los habitantes de la ciudad abandonan los lugares afectados, buscando mejores oportunidades de desarrollo y trabajo, siendo una de las principales consecuencias de este proceso la formación de sitios eriazos o subutilizados y una imagen de deterioro y abandono del lugar.

Las empresas portuarias a su vez han debido responder a este crecimiento acelerado que ha afectado la morfología de las ciudades puertos. Por esto las empresas han participado en procesos de revitalización de los lugares que ellos mismos han afectado, lo que constituye una oportunidad de reconstruir las ciudades, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y definir una identidad acorde a sus realidades.

Imagen 16_ Grúas Puerto San Antonio, Galería Personal



Imagen 17_ Puerto San Antonio 1917, Informe San Antonio, Fernanda Contreras



1.5. CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO

De este capítulo , se puede concluir entonces, que el borde costero tiene una gran importancia a nivel Nacional, y que es un territorio frágil en cuanto a los instrumentos de planificación.

Las ciudades puerto, han sido una tipología importante de asentamientos urbanos en los bordes costeros, los cuales han traído durante su proceso de industrialización y consolidación, distintas problemáticas que han generado gran debate, debido a la ocupación territorial que estos traen consigo.

Ante esta perspectiva , el proyecto de titulo hace una reflexión , donde se tratan de buscar soluciones o aportes, aunque sean parciales, para el conflicto generado por el uso del suelo en los bordes costeros,para que así puedan convivir tanto las demandas productivas económicas de las empresas portuarias, que por lo demás movilizan gran parte de la economía nacional, como también la necesidades de una calidad de vida digna para las personas que habitan estas ciudades.



“ Aquí, desde este muro,
Mirando el mar abierto,
Siento de pronto el descontento oscuro
De un buque abandonado
que envejece en el puerto” (...)

POEMA DEL PUERTO, José Ángel Buesa, Escritor cubano

CAPÍTULO 2.0

LUGAR

SELECCIÓN DEL LUGAR
PRESENTACIÓN DE SAN ANTONIO
PROBLEMÁTICA LOCAL DE SAN ANTONIO
EL PUERTO DE SAN ANTONIO
DESARROLLO HISTÓRICO URBANO
TURISMO
CULTURA
EDUCACIÓN
DESEMPLEO
SITUACIONES A CONSIDERAR
CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO





2.0. LUGAR

2.1. SELECCIÓN DEL LUGAR

El factor que determina la elección de la ciudad de San Antonio se debe a que pertenece a la región con la principal estructura portuaria de Chile (Región de Valparaíso) la cual sirve de puerta de entrada y salida del océano Pacífico y a los Países del Cono Sur de América. Los principales puertos de la Región son San Antonio, Valparaíso y Ventanas, que en conjunto movilizan cerca del 50% de la carga marítima de todo el país (GORE Valparaíso, 2009).

La construcción del puerto se inicia en 1910, pero solo desde el año 2004 se ubica como el primer puerto de Chile y de la costa Oeste de Sudamérica. Su área de influencia está conformada por Chile central y la provincia de Mendoza, en Argentina. Por esta razón es previsible que San Antonio deberá enfrentar un importante proceso de crecimiento demográfico y de diversificación de su base económica en los próximos 30 años.

Otro factor determinante en la elección del lugar, es el posicionamiento de San Antonio, dentro de las 10 comunas con peor índice de calidad de vida urbana y unas de los que más ha bajado con respecto al estudio anterior (2002) (28 puntos). Este estudio fue realizado por el Núcleo de Estudios Metropolitanos (NEM) del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC (IEUT) Junto a la Cámara Chilena de la Construcción (CCHC). Una de las principales tendencias del desarrollo demográfico de Chile es su fuerte concentración geográfica en áreas urbanas. El censo de 2002 demostró que más de 86% de los chilenos habita áreas urbanas y se proyecta que para el 2012 esta cifra supere el 90%. Bajo este contexto de altos niveles de urbanización surge el desafío de la calidad de vida urbana.

Es este estudio toma en cuenta 6 distintos ámbitos: condiciones laborales, ambiente de negocios, condición socio-cultural, conectividad y movilidad, salud y medio ambiente, y vivienda y entorno; El valor de este estudio radica en que permite focalizar las prioridades de la acción pública y privada que deben emprenderse para dotar de mejores condiciones y oportunidades de desarrollo social, económico, político y ambiental a la población que vive en centros urbanos en el país.



Imagen 18_ Intercambios Puerto San Antonio, www.navicon.org

Indicador de Calidad de Vida Urbana (ICVU) por Comuna

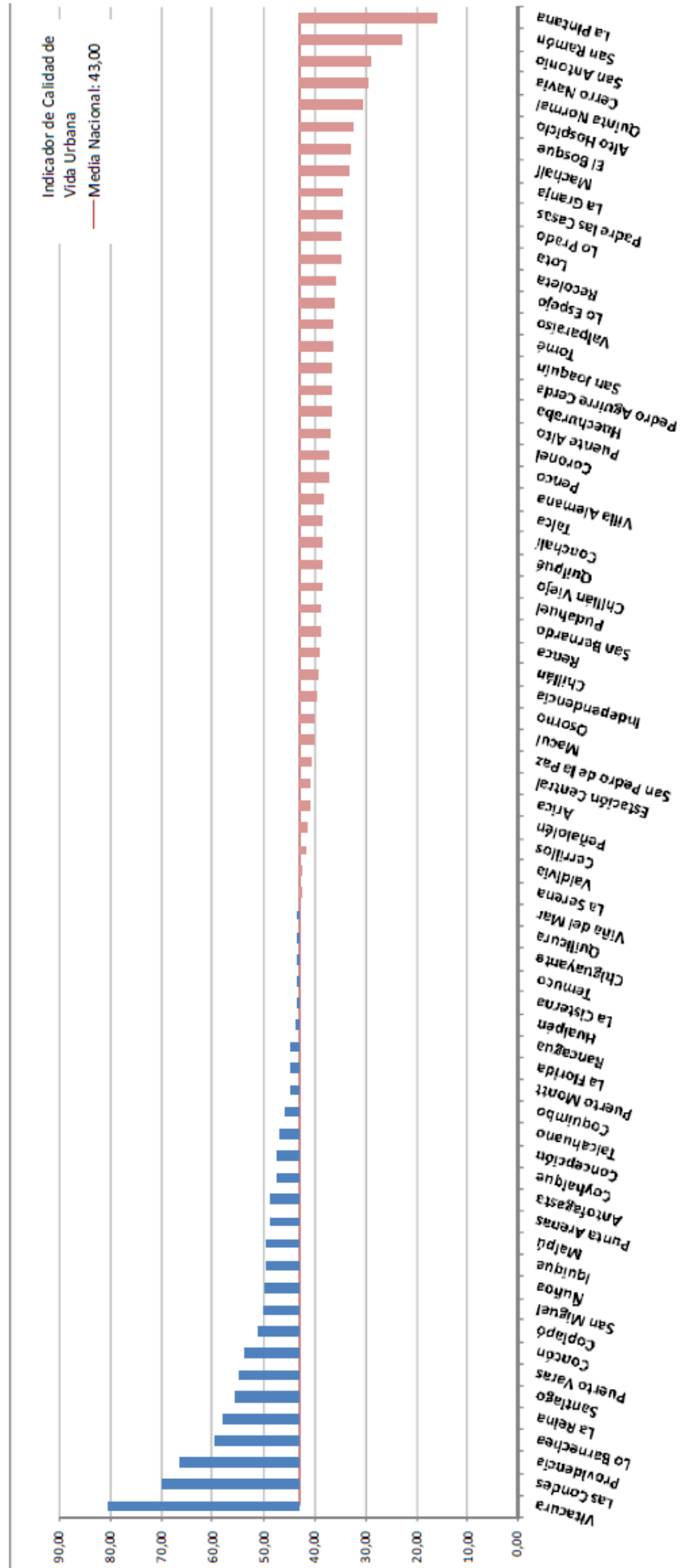


Imagen 19_ Grafico de calidad de vida Urbana extraído del Informe oficial www.ieut.cl

2.2. PRESENTACIÓN DE SAN ANTONIO

La ciudad de San Antonio está ubicada en la V Región de Valparaíso, a 112 Km de la ciudad de Valparaíso, y 108 Km de Santiago (60 min aprox.). San Antonio, es la capital de la provincia llamada con el mismo nombre.

La provincia de San Antonio está compuesta por seis comunas, San Antonio, Cartagena, El Tabo, El Quisco, Algarrobo y Santo Domingo. La comuna de San Antonio limita al norte con la comuna de Cartagena, al Este con Melipilla, al Sur con Santo Domingo, y al Oeste con el Mar chileno. La Comuna tiene una superficie de 40.238 hás., con un área urbana que hoy ocupa una superficie de 2.069,19 hás. . Tiene una población aproximada de 85.779 habitantes (censo ine 2002) y un crecimiento estimado para el 2012 a más de 100.000 habitantes.

Concentra más del 78 % de la actividad económica y más del 75 % de la población urbana de la Provincia, esto debido a que el resto de las comunas, lo constituyen balnearios costeros que en su gran mayoría presentan un rol de centros habitacionales de temporada.

Desde sus inicios ha orientado su economía hacia la actividad portuaria comenzando su desarrollo desde la década del 30 y ya en los años 50 comienzan a ser construidas sus primeras poblaciones.

Se distinguen principalmente tres áreas urbanas: San Antonio Centro, Barrancas y Llo-Lleo.

Los accesos a la ciudad son los siguientes:

Ruta 78 "autopista del Sol", Conecta San Antonio con Santiago.

Ruta San Antonio-Valparaíso por Lagunillas.

Ruta San Antonio-Valparaíso por Algarrobo.

Ruta San Antonio-Melipilla , alternativa de conexión con la región Metropolitana

(Datos :IMSA Ilustre Municipalidad San Antonio)

Imagen 17_ Mapas Chile y V Región, www.wikipedia.com



Imagen 20,21,22_ Mapas Nacional, Regional y Provincial, www.wikipedia.com

SITUACIÓN ACTUAL DE SAN ANTONIO.

La ciudad-puerto de San Antonio se define esencialmente como un centro generador de servicios comerciales y financieros para toda la provincia, para el puerto y para las actividades de apoyo al turismo de temporada en los centros de veraneo costero del Litoral Central. A partir de esta definición y considerando el escenario económico favorable que presenta el país, ante los acuerdos de intercambio económico alcanzados últimamente con la Unión Europea, con los Estados Unidos, con el MERCOSUR y con la APEC, la condición urbano portuaria de San Antonio cambia sus perspectivas y expectativas de desarrollo en las próximas décadas. Por ello, es previsible que San Antonio deberá enfrentar un importante proceso de crecimiento demográfico y de diversificación de su base económica en los próximos 30 años.

En cuanto a la realidad social de San Antonio, en el análisis cuantitativo, se muestran indicadores de pobreza, desempleo, y analfabetismo bastante más altos que los presentados a nivel regional y a nivel país, sumado a bajos índices de escolaridad. Es por esta razón que resulta propicio buscar y desarrollar los elementos que constituyen la cultura de los habitantes de San Antonio.

En cuanto al análisis cualitativo los habitantes se perciben culturalmente carentes, lo que claramente se deduce y se vincula con la problemática social del empleo, a la falta de instituciones de educación superior y la falta de espacios para el desarrollo de actividades culturales.

Imagen 23_ Tabla de Proyección de Población SA www.ine.cl

AÑO	Población		
	Total	Hombres	Mujeres
2008	163.152	81.283	81.869
2009	166.269	82.833	83.436
2010	169.411	84.401	85.010
2011	172.712	86.043	86.669
2012	176.022	87.688	88.334
2014	182.631	90.963	91.668
2016	189.342	94.291	95.051
2018	196.182	97.699	98.483
2020	203.012	101.099	101.913

Imagen 24_ Paisaje San Antonio, www.sanantoniocity.cl

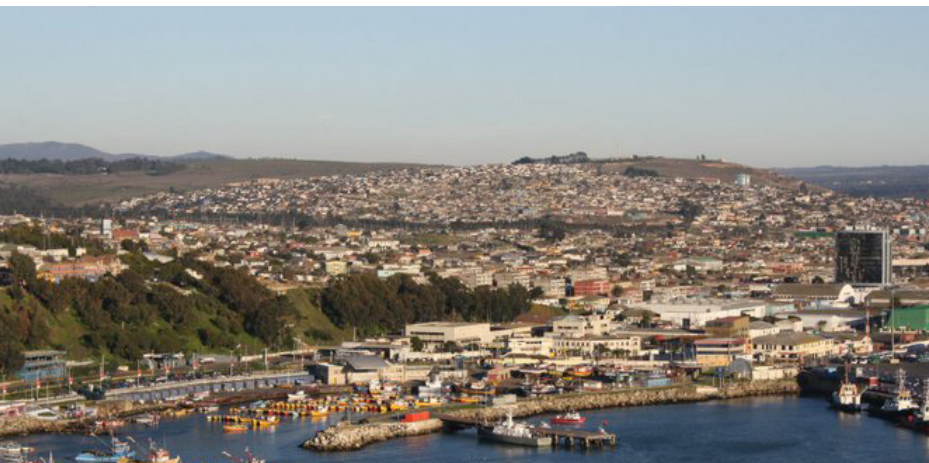


Imagen 25_ Borde Costero San Antonio, Galería Fotográfica Personal



Dentro de las características principales de la ciudad de San Antonio se pueden destacar las siguientes:

CABEZA DE PROVINCIA: Desde el punto de vista económico, la comuna representa, en el contexto de la macrozona central, una estructura económica medianamente diversificada, con un desarrollado sector de servicios además de la especialización en el transporte. Esto se traduce en una jerarquía dentro del sistema Litoral sur, ya que tienen la responsabilidad de contener la mayoría de las actividades propias de una ciudad que funciona a un nivel parejo durante todo el año, a diferencia de las demás localidades que habitualmente se encuentran muy por debajo de su capacidad de albergar población, salvo los meses estivales u otros periodos puntuales durante el año.

NÚCLEO DE SERVICIOS: Con un importante flujo de turista, la cercanía a Santo Domingo, la ruta de la fruta y los balnearios ubicados hacia el norte, San Antonio se constituye como un importante núcleo de servicios, abastecimiento y negocios asociados a la existencia del puerto.

Por esta razón, su identidad se ha establecido sobre la imagen de un centro de comercios asociados al abastecimiento de productos marítimos por parte de la caleta de pescadores y el mercado (el más grande dentro de la zona) ubicado en el punto más importante, desde el punto de vista morfológico.

CRECIMIENTO PORTUARIO: La recuperación de los puertos representa el surgimiento económico y urbano de las ciudades, diversificando la base económica, atrayendo consumidores y generando puestos de empleo, además de posibilitar el desarrollo turístico complementario. El puerto de San Antonio es el más moderno de la costa oeste sudamericana, movilizándolo aproximadamente 9 millones de toneladas anuales, a esto, debemos sumar el proceso de ordenamiento y crecimiento que se está llevando a cabo en él, que permitirá ampliar los sitios de arranque de 9 a 23, y que además contempla una mayor cantidad de espacios públicos que albergaran actividades turísticas, deportivas y culturales, junto con la portuaria.

CORREDOR BI-OCEÁNICO: Estos corredores están conformados por ciudades estratégicas que promueven el comercio sudamericano, en este caso, el corredor está conformado por un circuito que parte en San Antonio, pasando por; Santiago, Mendoza, Buenos Aires y Montevideo. La importancia de este corredor ha sido mucho mayor con la entrada en vigencia del TLC entre Chile y EEUU, y esta situación nos permite distinguir a esta ciudad como un punto relevante

y necesario de potenciar en todos sus aspectos dentro de la región.

CONDICIÓN DE BORDE Y ACCESO: La condición de borde a nivel urbano es una situación con una potencia y relevancia que es necesario considerar, ya que condiciona la percepción de quien se acerca desde el exterior, determinando la idea que se pudiese tener acerca de la ciudad y, en definitiva, del país al cual se está entrando. En el caso de San Antonio, a diferencia de la mayoría de las ciudades de nuestro país, tiene conexiones continuas con gran parte de los países del mundo entero, es decir, es la puerta de acceso para una parte importante de los contactos internacionales que poseemos y, en este sentido, su imagen debe ser reflejo de nuestro desarrollo y ocupación territorial.

ACCESIBILIDAD: Se ubica a sólo 100 Km. de la capital del país, conectado a través de una eficiente carretera; a través del camino de la fruta se conecta con la zona central y sur del país; La nueva carretera de la costa agiliza el traslado entre las localidades aledañas, y las demás rutas que lo comunican con las ciudades circundantes a la provincia Argentina de Mendoza, hacen de este puerto un gran atractivo para el turismo del borde costero.

SISTEMA URBANO CON POTENCIAL TURÍSTICO: En primer lugar, La ciudad de San Antonio forma parte de un sub-sistema regional. Este sub-sistema comprende la zona constituida por la Provincia de San Antonio, que abarca seis comunas correspondientes a balnearios con un importante desarrollo turístico y conectadas por una vía costanera que les permite funcionar como una sola gran área en la cual una persona puede trasladarse con facilidad entre los distintos puntos. Este subsistema posee localidades con distintas identidades, escalas y vocaciones. Sin embargo, su consolidación se ve mermada debido a que falta articular las estrategias individuales de cada comuna, definiendo diferencias de roles y necesidades complementarias.

Datos : Memoria Titulo. 2005 Pastén, Eric.Casino de Juegos San Antonio

2.3. PROBLEMÁTICA LOCAL DE SAN ANTONIO

Dentro de las principales problemáticas que se destacan en la comuna, a modo de resumen se exponen las siguientes.

CRECIMIENTO ACELERADO DE LA EMPRESA PORTUARIA

Tal como lo ha demostrado la experiencia nacional en las últimas dos décadas, el volumen de la transferencia portuaria está directamente relacionada con la evolución del P.I.B. A su vez, el incremento de dicho volumen genera un doble efecto:

EN LO TERRITORIAL, una creciente demanda de terrenos adyacentes a los puertos como áreas de respaldo para la transferencia y actividades, hecho de gran relevancia para la planificación territorial; y EN LO OPERACIONAL, un mayor nivel tecnológico en el proceso de transferencia, orientado a aumentar la eficiencia de ésta en términos de velocidad, seguridad y costos de la misma. A partir de 1990 la transferencia portuaria ha crecido de manera constante, sextuplicándose al cabo de dos décadas, desarrollo que ha generado diversas externalidades para la comuna que, recién en 2006, renovó el instrumento vigente desde 1984 promulgando un nuevo P.R.C

San Antonio en la actualidad se encuentra es un proceso de transformación debido a las avances tecnológicos que ha sufrido el puerto y al crecimiento natural de este. Existen planes de crecimiento del puerto en los próximos 20 años, que terminarán por ocupar la totalidad del borde costero de la comuna.

Por ende la gran problemática detectada en la ciudad, en la cual se quiere hacer especial hincapié, es en la falta de espacios públicos de esparcimiento y recreación tanto para los habitantes de la comuna como para los visitantes de la zona del litoral central. Este problema apunta directamente a que la Empresa Portuaria tiene la concesión de casi la totalidad del límite mar-ciudad y su desarrollo ha sido poco preocupado por los habitantes, mas bien su crecimiento ha favorecido solo a la actividad economía portuaria y a esta empresa portuaria en particular.

Existen algunas pequeñas iniciativas, la Municipalidad de San Antonio junto con la Empresa del Puerto han llevado a cabo la entrega final de la remodelación del paseo Bellamar, este obra cuenta con espacios de contemplación, locales de venta de artesanía, juegos infantiles, entre otros. Este es el primer acercamiento para potenciar a San Antonio como un nuevo polo de desarrollo turístico, donde La Empresa del Puerto a modo de mitigación de los efectos de su crecimiento, aporta con proyectos de esta índole para los habitantes.

Imagen 26_ Vista Aerea Ciudad San Antonio, Google Earth, Agosto 2012



Iniciativas municipales también indican el deseo de recuperar el espacio costero de la zona norte de la ciudad, la cual cuenta con terrenos aptos para un plan de desarrollo costero en base a paseos peatonales, espacios de recreación, entre otros, pero que no se ha definido como espacio público. Además en un par de años, en el 2020, la concesión del puerto Panul se acabará y este deberá entregar estos terrenos a la ciudad, para un futuro desarrollo bajo otra perspectiva.

FALTA DE DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA:

La comuna presenta una alta necesidad de diversificar la base económica que la sustenta. La mayoría de las fuentes laborales de la ciudad están producidas por la Empresa Portuaria, sin embargo estos cupos de trabajo la mayoría de las veces son obtenidos por personas ajenas a la comuna, debido a que no existe una mano de obra calificada para ejercer las labores portuarias que se necesitan, esta es una de las razones por la cual la ciudad presenta índices de desocupación y cesantía tan elevados. Hay gran interés por parte de la municipalidad como por parte de los habitantes en desarrollarse en materias de turismo, como se observa en los actuales restaurantes y cocinerías, que hacen de los productos del mar, la forma de acercar al turista con la cultura local, sin embargo la calidad de servicio ofrecido esta en gran desventaja en relación a otros centros turísticos, aun así esta actividad permite a una gran cantidad de habitantes mantenerse activos especialmente en el verano, donde llega mas afluencia de turistas y en donde generan ingresos, que muchas veces son para todo el resto del año. Por ende el turismo puede posicionarse como una actividad complementaria a la Portuaria, que trabaje sobre bases firmes y posiciones a la ciudad como un mercado atractivo turísticamente, entregando servicios de calidad. Cabe decir que la V Región de Valparaíso se posiciona dentro de las tres primeras regiones en cantidad de pernoctaciones en establecimientos de alojamiento turístico, demostrando que existe una demanda turística importante, de la cual se puede sacar provecho.

FALTA DE EQUIPAMIENTO TURÍSTICO:

Actualmente en la comuna no existe infraestructura que fomente el turismo como actividad económica predominante durante todo el año, independiente de las iniciativas municipales por activar el comercio a través de la afluencia de usuarios externos al sector, las medidas no son suficientes

para lograr generar algún cambio en la comuna. Partiendo de la base que no se tiene una buena oferta de alojamiento y las que existen no están destinadas a turistas.

Como se mencionó anteriormente se encuentra en la zona una oferta gastronómica en el sector de la caleta Pacheco Altamirano, la cual presenta un bajo nivel en el estándar de la oferta turística. La población de pescadores ha ido absorbiendo el mayor valor de los bienes raíces y transformándose progresivamente en restaurantes de especialidades marinas. Sin embargo, no existen regulaciones ni una imagen objetiva que entregue una visión unitaria que potencie esa actividad como un lugar seguro, sano y de mejor nivel de servicios. La existencia de las viviendas en dicho lugar, se ve presionada por actividad comercial, sobrecargando muchas veces las construcciones, y no conformando un total armónico en la zona, sino que mas bien una sumatoria de inmuebles deteriorados, lo cual indica que debe revisarse la permanencia de ella o de el lugar.

ÍNDICES BAJOS DE CALIDAD E VIDA URBANA

Como se mencionó anteriormente, la comuna presenta índices muy bajos con respecto a la calidad de vida urbana, siendo una de las comunas a nivel nacional peores evaluadas. Los factores determinantes para esta situación, la producen entre otras cosas, la falta de desarrollo económico, la falta de oportunidades laborales, lo que produce un alto desempleo y desocupación, la falta de oportunidades de estudios superiores, lo que hacen emigrar a la mayoría de los jóvenes en busca de mejores oportunidades, lo que ha ido aumentando la edad de la comuna, dejando una población mayor y en edad no productiva, lo que acentúa aun mas la problemática.

2.4. EL PUERTO SAN ANTONIO

El rol de servicios portuarios de San Antonio, se manifiesta en el hecho de que alrededor de un 50% de las empresas emplazadas en San Antonio asocian su asentamiento con la actividad portuaria, lo que indica su jerarquía sobre la base económica de la ciudad. Por esta razón, la dinámica de la actividad portuaria requiere de espacios adecuados para su uso directo, además de accesos expeditos para el transporte de carga y vías adecuadas para el tránsito de camiones sin alterar y en lo posible mejorando el funcionamiento propio de la ciudad.

La realidad es que San Antonio debe reforzar su condición de puerta sur del sistema portuario comercial de la V Región, además de ser el centro de servicios para el borde costero-turístico del Litoral Central. Para ello, se necesita de una solución urbana eficiente, con oportunidades y perspectivas de crecimiento a largo plazo tanto para la actividad portuaria como para las actividades relacionadas. En este sentido es importante equilibrar la arista portuaria del desarrollo de San Antonio con una arista urbanística, que sea capaz de proponer una ciudad armónica en complemento con los roles que asume.

Una óptica de integración urbana, en el sentido de emplazar actividades de servicio complementarias a la actividad portuaria en la zona de borde urbano-portuario como al interior, para así consolidar una unificación del territorio ocupado por estas actividades.

Estudios de casos internacionales y el caso mismo de la ciudad de Valparaíso, parecen demostrar que un puerto por activo que sea, es incapaz por sí solo de sustentar la economía y la vitalidad de una ciudad-puerto. Así podría darse el grave contrasentido de que exista un alto riesgo de que al invertir en el puerto y fomentar la actividad portuaria se es-

tén creando las condiciones que induzcan la decadencia urbana por la vía del deterioro ambiental. Para manejar este tema es necesario proponer una planificación del desarrollo urbano de una manera integral, considerando a la ciudad y el puerto con sus áreas de expansión especializadas como una sola unidad territorial planificable.

La presencia del puerto o sus instalaciones, actualmente constituyen una barrera que impide el acceso de la ciudad y sus habitantes al borde costero y con ello restringen el desarrollo de actividades productivas alternativas, como lo son el turismo, la pesca deportiva o el esparcimiento. A su vez la demanda recíproca por suelo entre la ciudad y el puerto genera un impacto en el desarrollo portuario por la escasez de suelo. En este sentido, es importante diferenciar lo que es actividad portuaria-comercial de la actividad urbana como centro de prestación de servicios de la provincia, ya que sus necesidades y condiciones de espacio y operación si bien son diferentes deben ser complementarias.

En este contexto, recientemente el Estado de Chile, a través del ministerio de Bienes Nacionales, efectuó la venta a la Empresa Portuaria de San Antonio de una superficie de 58 hectáreas de extensión de una parte de los terrenos denominados Parque Dyr, por un monto de 15 millones de dólares, lo que asegura a la empresa portuaria su Plan de desarrollo de los próximos 30 años. Esta compra de terreno implica el traspaso de recursos a la Municipalidad de San Antonio correspondiente al 65% de la venta, alrededor de M\$ 5.000.000 de pesos, destinados a proyectos que el municipio priorice. Los traspasos de recursos se realizarán parcialmente en un máximo de 4 años.

Es aquí donde el quehacer de la Municipalidad toma gran importancia, ya que en ellos están las decisiones de planificación futura del puerto de San Antonio.

Imagen 27, 28_ Actividades Portuarias, www.epsa.cl



EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO.

La historia de San Antonio como puerto se remonta al siglo XVIII cuando se le nombra "Puerto Mayor". En 1911 la firma francesa Galtier construyó el Molo Sur, caracterizándose por ser un terminal granelero, que posteriormente incorporó la transferencia de carga general y contenedores.

La Empresa Portuaria San Antonio es una empresa autónoma del Estado, creada por ley en diciembre de 1997, cuyo objeto es la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria del Puerto de San Antonio. Una vez que la empresa inició, su tarea fue la licitación de dos terminales al interior del Puerto, con el objeto de promover e incorporar inversión y gestión privada. (Datos: Empresa Portuaria www.epsa.cl)

La Infraestructura Portuaria Existente del puerto está formada por cuatro frentes de atraque: Terminal Molo Sur (sitios 1, 2 y 3), Terminal Espigón (sitios 4, 5, 6 y 7), Terminal Norte (sitio 8) y Terminal Policarpo Toro (sitio 9).

En la imagen 29 se exponen las distintas concesiones que ha realizado la empresa Portuaria EPSA, las cuales finalizan en un plazo máximo al año 2030.

En la imagen 31 se muestra la evolución histórica en cantidad de cargas que ha tenido el Puerto de San Antonio durante su Historia, y que lo ha posicionando como el Puerto principal del País. En la imagen 30 se muestra un gráfico que resumen la situación de San Antonio con respecto a la Región de Valparaíso.

Nº	CONCESIONARIO	RUT	SUPERFICIE [Há]	VENCIMIENTO CONTRATO
1	San Antonio Terminal Internacional S.A.	96.906.970-K	30,4	31 de diciembre de 2019
2	Puerto Panul S.A.	96.909.330-8	1,1 (*)	31 de diciembre de 2029
3	*Puerto Central S.A.	76.158.513-4	26,4 (**)	06 de noviembre de 2031
4	Terminal Marítimo de Productos Líquidos	83.355.700-9	1,16	30 de junio de 2019
5	Terminal Marítimo Vopak Probisa S.A.	76.087.448-5	5	5 años contados desde eventual entrega
6	Saam Contenedores S.A.	99.545.650-8	4,73	28 de febrero de 2014
7	Servicios Panul Ltda.	76.155.830-7	2,22	30 de septiembre de 2014

(*) A partir del año 2012 esta cifra aumenta a 1,37 Há.

(**) Aumenta a 26,85 há en 2013 y a 31,68 en 2014.

CONCESIONES DE USO

Nº	CONCESIONARIO	RUT	SUPERFICIE [m²]	VENCIMIENTO CONTRATO
6	TERQUIM S.A. - PLANTA ÁCIDO	83.355.700-9	11.189,84	06 de marzo de 2015
7	VOPAK	84.255.000-9	8.542,72	31 de diciembre de 2014(*)
8	CIA. PESQUERA CAMANCHACA S.A. (*)	93.711.000-6	2.411,75	01 de octubre de 2009(**)
9	CORPORAC. FOMENTO Y DESARROLLO PESCA ARTESANAL PUERTECITO	74.194.700-5	19.041,11	29 de junio 2030
10	ARMADA DE CHILE	-	444,1	10 años a contar de la fecha de entrega de terrenos

(*) El 30 de junio 2012 disminuye su superficie a 4.058,87 m²

(**) Vencida desde el 1 de abril de 2007, renovada por periodos de 6 meses.

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Imagen 29_ Concesiones Empresa Portuaria. www.epsa.cl

Toneladas Totales en Región de Valparaíso

Año	San Antonio	Valparaíso	Ventanas
2011	15.710.599	10.533.864	4.783.056

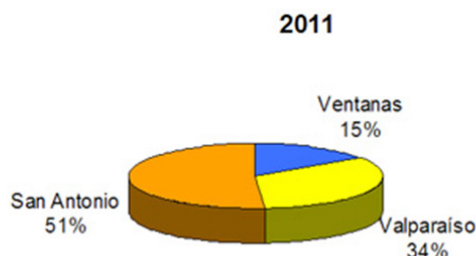


Imagen 30_ Gráfico toneladas de carga por puerto. www.epsa.cl

Gráfico N° 5
Evolución histórica por tipo de carga

Años	Total Carga General	Total Graneles	Total Puerto
1990	924.787	1.207.898	2.132.685
1991	952.363	1.425.348	2.377.711
1992	925.631	1.911.126	2.836.757
1993	1.410.871	2.089.933	3.500.804
1994	1.953.645	2.202.894	4.156.539
1995	3.433.716	2.202.500	5.636.216
1996	4.241.700	2.197.928	6.439.628
1997	4.747.763	1.865.213	6.612.976
1998	4.887.677	2.471.547	7.359.224
1999	4.780.616	3.516.364	8.296.980
2000	5.650.786	3.514.915	9.165.701
2001	5.307.244	3.545.066	8.852.310
2002	5.496.613	3.777.896	9.274.509
2003	6.181.807	3.567.882	9.749.689
2004	7.383.592	3.368.417	10.752.009
2005	8.682.948	3.479.801	12.162.749
2006	7.454.231	4.809.245	12.263.476
2007	7.591.858	5.049.032	12.640.889
2008	8.365.960	4.834.402	13.200.362
2009	7.954.516	4.155.461	12.109.977

Imagen 31_ Evolución Empresa portuaria. www.epsa.cl

PLAN DE DESARROLLO PORTUARIO

La ley 19.542. Establece en su artículo 13, que en cada una de las empresa portuarias estatales existirá un plan maestro para cada puerto y terminales de su competencia. Este plan maestro corresponde a un plan territorial donde se delimitan las áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo del puerto y los usos de áreas para los periodos por los años 2014 y 2029.

La ejecución del plan de desarrollo previsto requiere de la destinación para uso portuario de una zona territorial ubicada al sur del recinto portuario, de modo de permitir la creación de una plataforma logística de apoyo a la actividad portuaria. El desarrollo propuesto para el largo plazo considera la consolidación de la especialización del frente de atraque Molo Sur, asignando las actividades principales de contenedores a ese sector. Se considera además la construcción de un frente en el sector Costanera- Espigón multipropósito y un Nuevo Puerto Exterior diseñado especialmente para la transferencia de contenedores.

El desarrollo previsto para el puerto al año 2029 confirma la actividad principal de contenedores en el sector Molo Sur (T1) y Costanera-Espigón (T2) y considera además la expansión del puerto con los terminales Puerto Exterior (T4) especializado en contenedores y Ampliación Molo Sur (T5), donde se proyecta la construcción de un nuevo molo de abrigo, una dársena y nuevas explanadas, que dotarían a los nuevos frentes con el espacio necesario y óptimo para una operación eficiente.

El Plan mantiene, en general, los usos de áreas establecidos para el año 2014 en toda la sección norte del puerto). La imagen x muestra la evolución del puerto según el Plan Maestro portuario para los años 2014 y 2029.

La superficie total establecida para el año 2029 asciende a 828,14 hectáreas, de las cuales 523,59 hectáreas corresponden a áreas marítimas, y 304,55 hectáreas a áreas terrestres. (Plan Maestro Puerto San Antonio www.epsa.cl)

Una de las razones más importantes para la expansión del puerto, explicada por el curador del museo de San Antonio, José Luis Brito, es que comenzaran a llegar a Chile buques de cargamento de 366 metros de lora (largo), para lo que el puerto no está capacitado de recibir actualmente, ya que recibe hasta 335m. Estos Barcos llegan solamente desde el Asia pacífico a América pacífico, no se les permite pasar al atlántico tanto por el cabo de Hornos por que es peligroso para estos enormes buques, ni por el canal de Panamá, éste está actualmente en trabajos de construcción de una esclusa gigante que les permita hacerlo.

Por esta razón Chile necesita preparar un puerto que reúna estas condiciones, si no el único puerto capaz de hacerlo será Puerto Callao en Perú, lo que significaría que todo lo que se importe a Chile, debería llegar a Perú para luego ser transportado en barcos más pequeños hasta Chile, encareciendo el proceso.

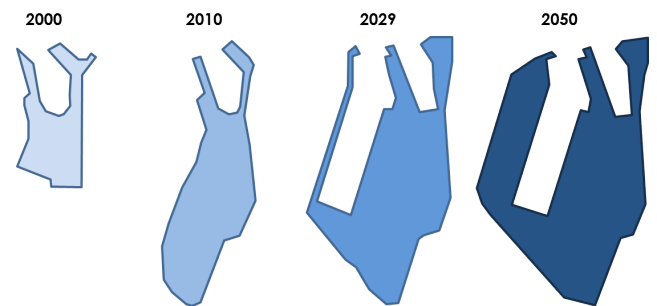


Imagen 32_ Esquema Crecimiento Portuario, elaboración Propia

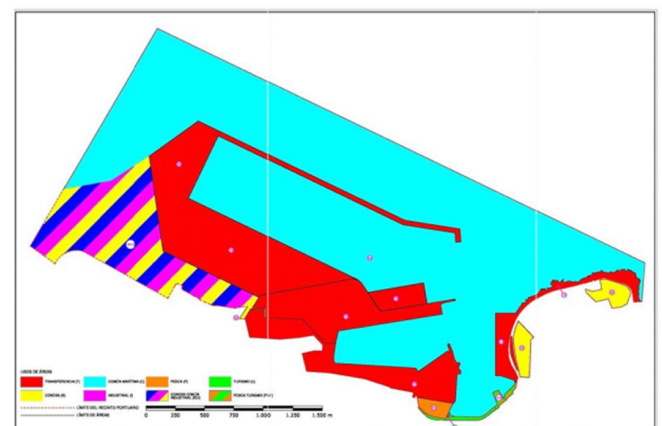
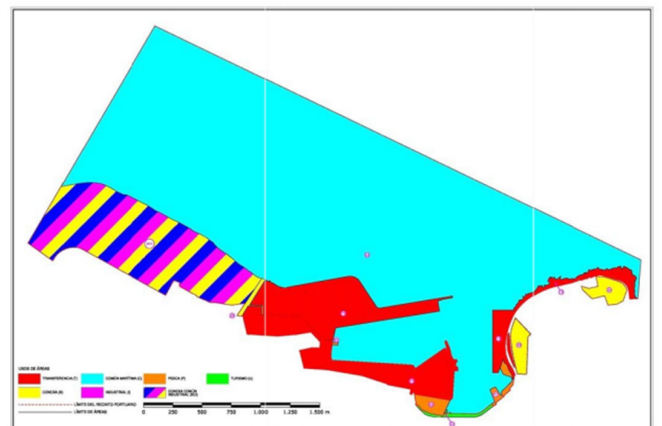
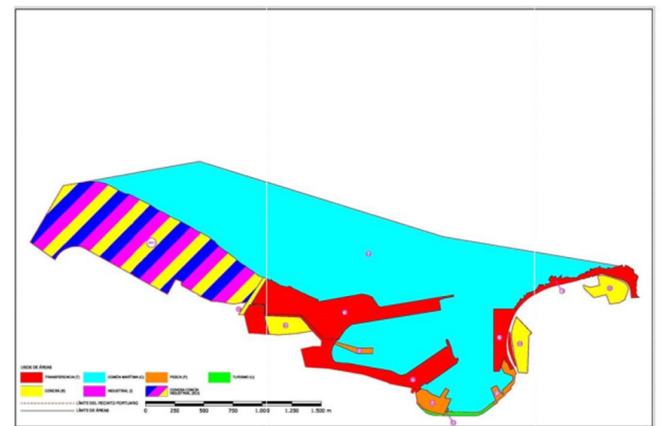


Imagen 33-35_ Evolución física del Puerto. www.epsa.cl

PROYECTO TERMINAL ESPIGÓN COSTANERA

Referente a este tema es importante señalar que entre los nuevos proyectos de expansión del Puerto se considera:

- Concesionar los terrenos aledaños a las actuales instalaciones portuarias hasta la desembocadura del río Maipo, para el desarrollo de 100 Há destinadas a nuevas dársenas para la construcción del nuevo Terminal Espigón Costanera. Esta expansión del Puerto hasta la desembocadura del río Maipo generará un GRAN IMPACTO AMBIENTAL sobre la flora y fauna del lugar especialmente en lo que es la desembocadura misma y el estero Llo-Ileo.

El Terminal Costanera Espigón del Puerto de San Antonio es un terminal multipropósito, compuesto de cuatro sitios (4 al 7) y que transfiere carga general y granel. A partir de la licitación, se busca especializarlo preferentemente en movilizar contenedores y dotarlo de la infraestructura adecuada para atender naves de gran tamaño, del tipo Post Panamax.

La inversión permitirá duplicar la capacidad de transferencia de contenedores en el puerto de San Antonio y satisfacer los niveles de demanda futura, consolidándose como el principal puerto del país. Se estima que el comercio portuario en la región de Valparaíso mostrará un crecimiento en torno a 13% para el período 2011-2015.

En esta perspectiva, donde el Puerto de San Antonio se expandirá hacia la zona sur de la Ciudad y donde el terminal Norte terminara su concesión en los próximos años. Se pretende recuperar por parte de la Municipalidad este espacio de Borde Costero actualmente en manos de la Empresa Portuaria, en la cual no existen instalaciones importantes, y las existentes podrán integrarse dentro de las nuevas construcciones.

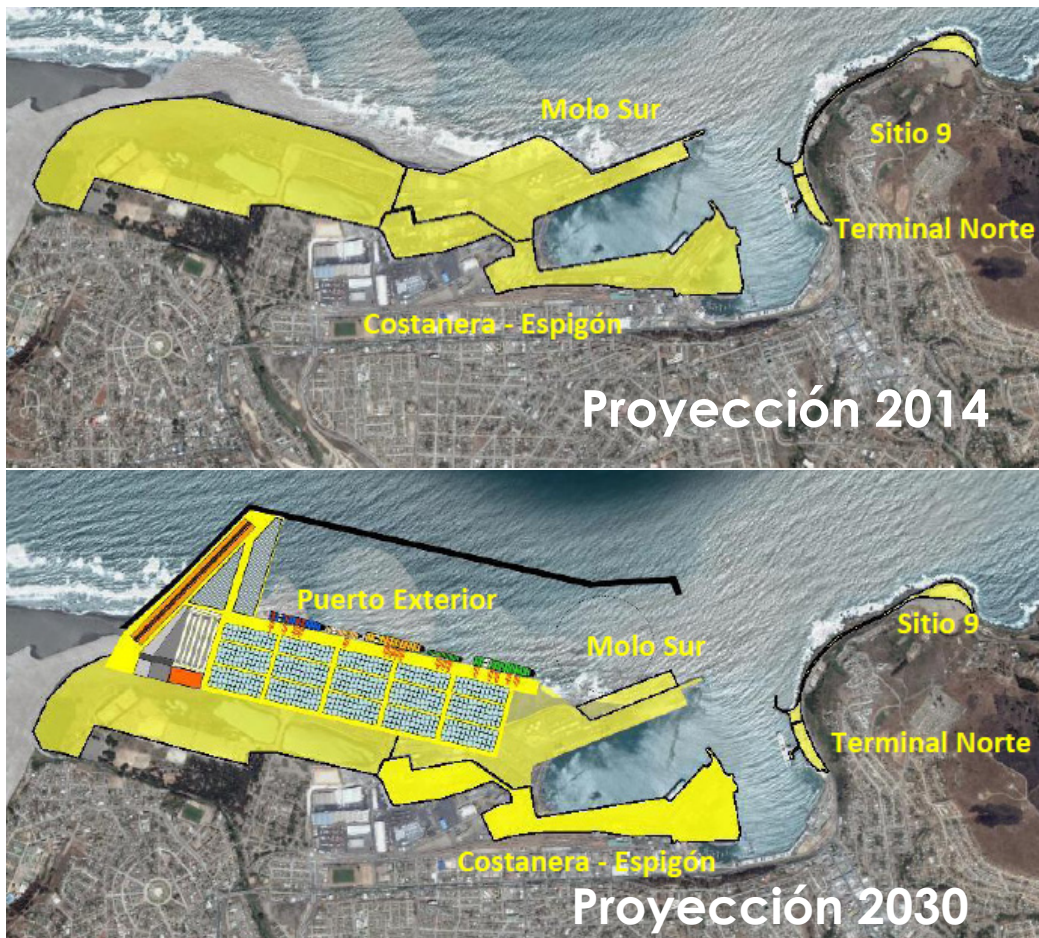


Imagen 36_ Proyecto de Expansión Puerto, Fuente: Taller Amaya 2012 San Antonio

PROYECTOS DE APOYO A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

La situación Actual de del puerto de San Antonio, ha sido atractiva para inversionistas privados tanto extranjeros como nacionales que ven en Chile y específicamente en San Antonio como una oportunidad de desarrollo económico.

Po este motivo se han desarrollados algunos proyectos que buscan ir en apoyo de la actividad portuaria, dentro de los que se pueden destacar dos grandes proyectos.

CIUDAD EMPRESARIAL

El proyecto de la ciudad empresarial en San Antonio contempla una inversión de US\$ 360 millones y servirá como un centro de intercambio con China y de ahí hacia toda Sudamérica. La infraestructura estará instalada en una superficie de 350 hectáreas , con un proyecto de 700.000 m2, en el cruce de Malvilla, sector aledaño a una área industrial , a un costado de la Autopista del sol a 12 km del puerto.

La iniciativa generaría unos 16 mil empleos, de los cuales 6 mil serían directos; lo que se transformaría en una inversión radical para toda la provincia sanantonina.

En ese sentido, hay que destacar que este proyecto que data desde el año 2009 ha pasado por una serie de etapas en las que, si bien ha avanzado, aun tiene varios peldaños más que escalar para finalmente volverse una realidad y llegar a la comuna de San Antonio.

(Fuente : Diario El Proa de San Antonio)



Imagen 37_ Proyecto Ciudad Empresaria SA www.mundomaritimo.cl

FABRICA DE CONTENEDORES MAERSK

Corresponde a un proyecto de Maersk Container Industry (MCI), parte del grupo danés A.P. Moller Maersk, el cual corresponderá a la construcción de la primera fábrica de containers reefer de la Región, para hacer frente a la creciente demanda de la industria de exportaciones de productos frescos y congelados, como carnes, pescados y frutas, de diversos productores de América Latina.

La fábrica supondrá una inversión cercana a los US\$170 millones, que comenzará a operar gradualmente a fines de 2013 y, en pleno régimen, alcanzará una producción de 40.000 contenedores refrigerados y unas 30.000 máquinas de refrigeración para contenedores al año, lo que convertirá a Chile en el primer fabricante y proveedor de contenedores refrigerados en América Latina.

Se espera que el nuevo proyecto genera alrededor de 1800 puestos de trabajo directos para Chile, Generando un efecto positivo en San Antonio y sus alrededores.

La construcción de la fábrica tomará como dos años, luego de los cuales iniciará su funcionamiento gradual, operando los primeros seis meses a un 25% de su capacidad instalada.

(Fuente : Diario El Proa de San Antonio)



Imagen 38_ Fabrica de containers www.mundomaritimo.cl

ARQUITECTURA PORTUARIA

Dentro del borde costero de esta zona, es posible encontrar programas de equipamiento portuario principalmente oficinas, bodegas y galpones ocupados para el almacenaje de las cargas que llegan y salen del puerto.

Muchas de ellas son construcciones antiguas que se encuentran en un considerable estado de deterioro y abandono, tras ser reemplazadas por construcciones más nuevas, dejando a la vista una cara poco amigable y generando un fuerte desgaste del borde.

Este proyecto de título también se inserta en este contexto, debido a que tiene como objetivo generar un cambio de imagen en un sector bastante deteriorado por la actividades portuarias.



Imagen 39_ Bodegas en desuso, Galería personal



Imagen 40_ Edificio Abandonados, Informe San Antonio; Fernanda Contreras



Imagen 41_ Edificio de Faenas pesqueras. www.sanantoniocity.cl



Imagen 42_ Arquitectura Portuaria en desuso. Galería personal

2.5. DESARROLLO HISTÓRICO URBANO

San Antonio Tiene 382 años como caserío, 175 como ciudad y 182 como puerto. Los primeros colonizadores llegaron a la zona en el siglo XVI, asentando en este lugar bodegas de almacenaje. En ese momento se inicia un auge pesquero y comercial, denominando a esta zona como “San Antonio de las Bodegas”. El origen de la ciudad fue en el actual Centro Histórico, el cual en ese entonces era la desembocadura de dos esteros sobre la bahía.

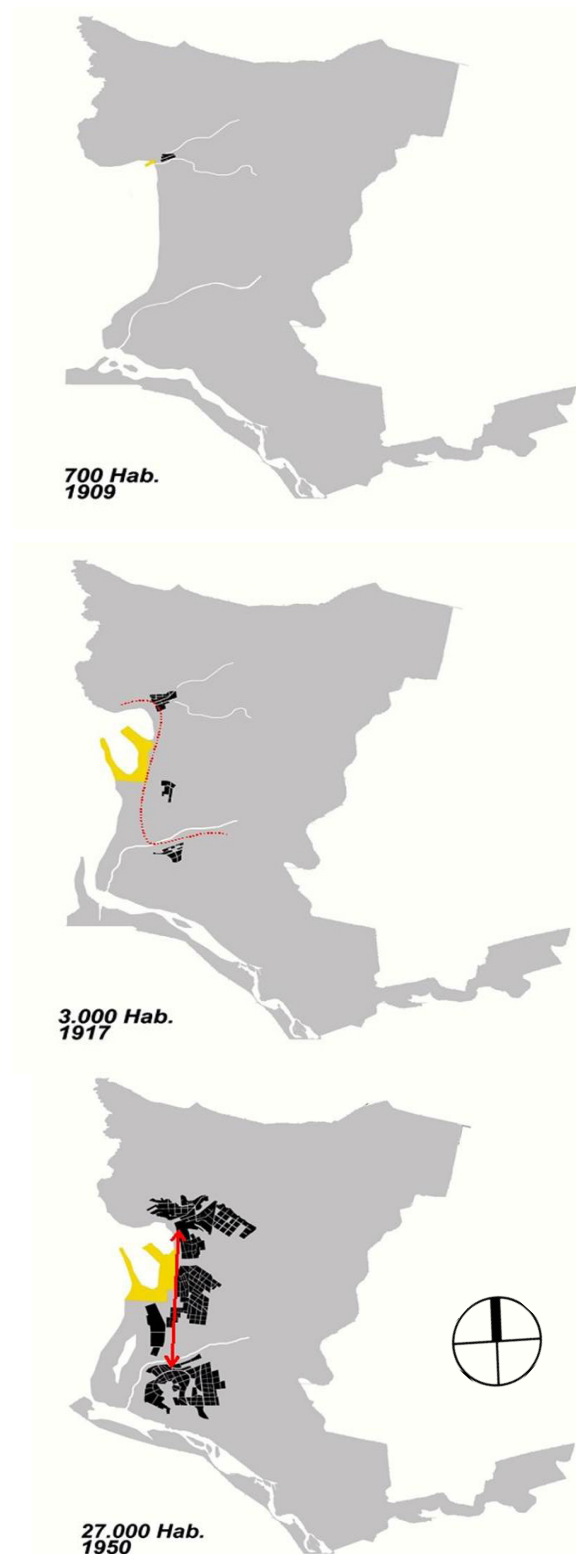
Desde sus inicios San Antonio ha orientado su economía hacia la actividad portuaria con la transferencia de grano y alimentos en general, pues su bahía presenta incomparables condiciones de abrigo muy aptas para el desarrollo de esta.

Su desarrollo importante comienza en la década del 50, con un aumento considerable de la población, de 750 hab aproximadamente en el año 1900, a 11.000 hab. en 1917, ya para el 1950 la comuna posee cerca de 30.000 hab., para los cuales comienzan a ser construidas las primeras poblaciones, generando una expansión urbana considerable.

La construcción del puerto se inicia en 1910, pero recién en 1936 se logra su consolidación. Este desarrollo portuario e industrial lleva a la incorporación de la línea férrea, lo que permitió mejorar y aumentar la actividad portuaria como también el crecimiento de la necesidad de mano de obra. Este hecho, es decir la incorporación del tren trajo consigo un aumento de la población y el comienzo de la extensión de la ciudad, es así que la población comenzó a establecerse en torno a las estaciones de tren, lo cual vincula el origen y desarrollo de la ciudad a la actividad portuaria.

Luego de darse un desarrollo paulatino en el tiempo, la ciudad se ve conformada como un conjunto de crecimientos conectados en torno al eje Barros Luco, que articula las principales relaciones que se dan actualmente entre el puerto y la ciudad.

Datos: Plan de desarrollo comuna San Antonio, PLADECO)



CONURBACIÓN DE SAN ANTONIO

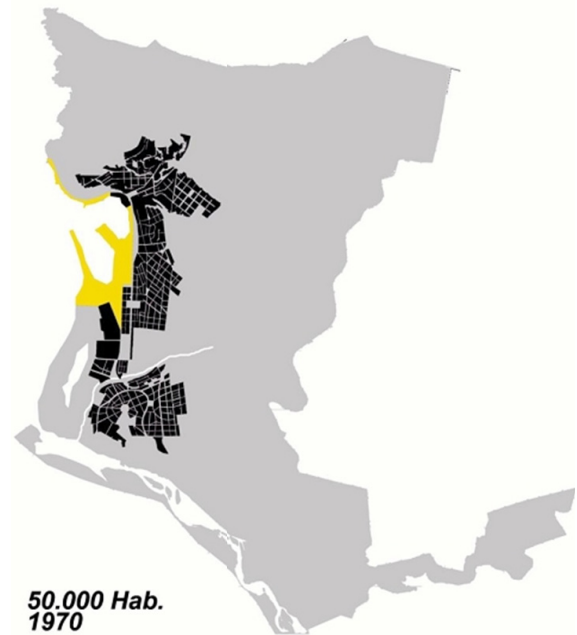
Un área conurbada se compone de varias ciudades que se diferencian funcional y orgánicamente, y cada una de ellas presenta una organización del espacio propio. Desde el punto de vista espacial, la conurbación no requiere la continuidad física de los espacios construidos, aunque es frecuente que los ámbitos suburbanos de unas y otras ciudades se contacten, enlazándose mediante las vialidades.

Ya para el año 1970 la población de San Antonio alcanza los 50.000 habitantes y se logra la conurbación entre San Antonio Centro, Barrancas y Llolleo como se muestra en el plano adjunto. En todas estas áreas se aprecia la diferencia en los trazados urbanos, los cuales si bien responden a la geomorfología del lugar entregan diferentes modos de relaciones y funcionamiento al espacio urbano.

SITUACIÓN URBANA ACTUAL

En la actualidad, la ciudad de San Antonio experimenta una serie de cambios en su fisonomía producto del fuerte desarrollo del comercio internacional que experimenta nuestro país. Se puede apreciar en la imagen 47, como se logra la conurbación total de las 3 zonas, y como la ciudad tiende a expandirse hacia las zonas altas.

(Datos: Plan de desarrollo comuna San Antonio, PLADECO)



CRECIMIENTO URBANO

Se evidencia una clara tendencia de crecimiento extensivo urbano hacia la comuna de Cartagena afecto a una gestión inmobiliaria social y a una satelización de barrios con la comuna de Santo domingo.

Según el PRCSA ,el patrón de consumo de suelo a su vez en el área urbana de San Antonio ha sido de un ritmo de 10 Há promedio por año, lo que nos dice de un bajo crecimiento demográfico con tasas menores al promedio nacional.

La población proyectada para San Antonio en la comuna es de 106.457 habitantes, no obstante del aumento de los 97.606 nuevos habitantes en la provincia para el año 2032, solo el 20% de ellos se localizaría en la comuna de San Antonio, lo que no se condice con el nivel de jerarquía de dicha área urbana por rango tamaño y centralidad de servicios.

Esto expresa un bajo atractivo para residencia respecto a la provincia del litoral central, en la cual se presentan áreas con fuertes dinámicas de crecimiento demográfico y un aumento en el uso de suelo residencial. Estas comunas como Cartagena- El Tabo- El Quisco y Algarrobo estan alcanzando un alto porcentaje de crecimiento inmobiliario expansivo, donde con esto logran estabilizarse en los próximos años.

De acuerdo a lo establecido por el PRCSA, las zonas de expansión urbana que se disponen para acoger el crecimiento en extensión de la ciudad son en las zonas altas de la ciudad, tanto para el sector de Lollole, el sector centro y la zona norte, lo que permite la conurbación con Cartagena. Estas zonas de expansión permiten densidades que varían desde 750 Hab /Ha a 160 Hab /Ha.

(Fuente: Plan Regulador Comuna San ANtonio 2006, PRCSA)

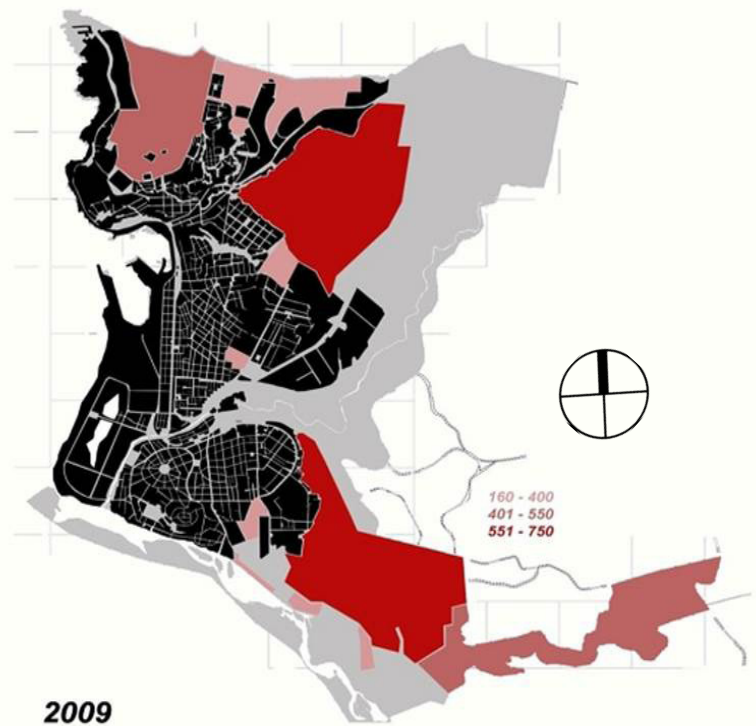


Imagen 48_ Zonas de Expansión Urbana, Memoria de Titulo 2011: Biblioteca Municipal San Antonio

2.6. TURISMO

Las características propias de un lugar, como su historia y geografía, valor humano -patrimonial - histórico y cultural conforman los recursos turísticos del mismo. En San Antonio, estas características propias se convierten en aspectos fundamentales para el desarrollo productivo del sector turístico. Resaltar y potenciar aquellas características y entregar herramientas de acción a la comunidad son el soporte básico de las estrategias de gestión comunal en lo que respecta a dicho sector.

En primera instancia, la ciudad representa un importante polo de desarrollo turístico que se debe destacar y ampliar mediante la valoración de su historia y sus características propias. Fortaleciendo la promoción y difusión de los recursos turísticos y fomentando las iniciativas de inversión por parte del sector privado.

La Comuna posee una creciente oferta de recursos turísticos, cercanía a importantes núcleos de atracción, existencia de Oficina de Informaciones Turísticas y considerables inversiones como el Casino del Pacífico que fortalece el desarrollo productivo de este sector. Todo ello sumado al crecimiento de la oferta y la demanda de servicios turísticos marcan el accionar de los lineamientos de trabajo municipales durante los próximos años. En cuanto a los atractivos rurales, estos poseen un gran potencial en tradiciones, costumbres y entorno geográfico, que permite abrir un nuevo horizonte y una diversificación de las áreas económicas de la comuna. Los lugares urbanos marcan su potencial en el borde costero que se representa con el producto turístico “Paseo Bellamar”, también en el “Centro de Lolleo” con su tradicional Plaza y de igual forma marca presencia el “Litoral de los Poetas” en su ámbito comunal.

En la Comuna de San Antonio la capacidad de alojamiento es reducida, con 14 establecimientos, de los cuales 4 se ubican en zonas rurales. Del total, sólo 1 de ellos es considerado en una categoría de 3 tres estrellas y sus precios están por sobre el promedio provincial y regional, además el público objetivo de estos es un turismo de negocios. Los otros establecimientos urbanos se dedican en su mayoría a prestar servicios de alojamiento a trabajadores y dejan muy poco margen a los turistas, a esto le sumamos la baja o nula promoción que perjudica el porcentaje de ocupabilidad anual.

En cuanto a la oferta gastronómica, está compuesta por (40) establecimientos. La mayor concentración se ubica en el sector de San Antonio con un 45 %, y el resto entre Ba-

rrancas y Lolleo, sin embargo la calidad de estos establecimientos no es muy buena y se agrupan en el sector de la caleta de pescadores Pacheco Altamirano.

La oferta actual de esparcimiento tiene directa relación con la entretención nocturna. Dicha oferta se concentra en el sector de Lolleo y Barrancas. La comuna no cuenta con cines ni salas de teatro, pero si existen establecimientos y cajas de compensaciones que traen periódicamente obras de teatro a la comunidad.

La condición de ser una ciudad puerto y capital provincial donde se concentran todos los servicios tanto públicos como privados, convierte a la comuna de San Antonio en el centro de abastecimiento de todo el litoral central, lo que trae como consecuencia una rotación de turistas que se convierten en visitantes de esta comuna. La comuna cuenta con una Oficina de Informaciones Turísticas y sala de exposiciones de propiedad municipal, funciona durante todo el año y presta el servicio de atención a público como también asesorías a empresarios.

Es por esto que el turismo de la zona esta orientado a generar infraestructura o atractivos que inviten al usuario a conocer la comuna durante el día, comprar, comer ,recrearse, contemplar y luego regresar a las diferentes localidades del litoral central que si cuenta con infraestructura de alojamiento apta para esto.

Datos: Pladeco

Imagen 49_ Zona Gastronómica Caleta San Antonio, Galería personal



La Municipalidad de San Antonio tiene un gran interés en potenciar la actividad turística del lugar, con el fin de diversificar la actividad portuaria y hacerse parte de la ruta turística de la Región en general. Es por esto que se han desarrollado proyectos como el paseo Bellamar, la incorporación del casino y Mall (independiente de la forma en que se establecieron en el borde costero). Además se plantea las zonas del Estero El Sauce, Quebrada Arévalo, y sectores aledaños al lecho del Río Maipo, que hoy son áreas de restricción a la urbanización y que a futuro pueden ser utilizadas como reserva paisajística y recreacional de la comuna. Junto a esto se suma el hecho de que el Puerto de San Antonio es el principal Puerto de Chile, lo que podría traer como consecuencia el interés por conocer este lugar por su atractivo portuario y en donde se podría aprovechar la llegada de público internacional a través del puerto.

En los gráficos expuestos a continuación se observa un crecimiento explosivo de llegadas de turistas a San Antonio en los Años 2006 y 2007, lo que proyecta aun mas las cifras para el año 2012.

Los turistas nacionales principalmente vienen de las regiones Metropolitana, VI y VIII, con diferentes motivaciones e intereses, según la información que manejen y su nivel socio – económico y cultural.

Los turistas internacionales provienen principalmente de Argentina, Brasil, Estados Unidos, Argentina y Europa, motivados por la Casa de Pablo Neruda, el humedal El Yali y la Gastronomía, las visitas son durante todo el año a diferencia del turista nacional que marca presencia en la temporada estival.

El municipio a través de su oficina de Desarrollo Turístico tiene como objetivos principales EL FACILITAR Y ESTIMULAR EL DESARROLLO DEL TURISMO EN LA CIUDAD, en

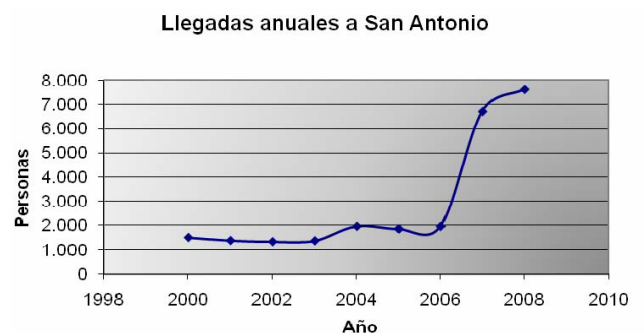
Imagen 50_ Turismo en Paseo Bellamar, www.google.cl/paseoBellamar



forma armónica, planificada y sustentable, de manera de situar al turismo como uno de los sectores de la economía de MAYOR PROYECCIÓN DE LA COMUNA, ofreciendo oportunidades de crecimiento socio - económico; y mejoramiento del nivel de vida de la población

Siendo San Antonio parte del litoral de los Poetas y debido a su creciente inserción a nivel nacional e internacional, el municipio desea proyectar una imagen de desarrollo, tanto en la creación de productos turísticos, el fortalecimiento de las empresas existentes, el mejoramiento de la Calidad de los Servicios turísticos y especialmente del recurso humano que trabaja en el sector; todo esto a través de la CAPACITACIÓN

Imagen 51_ Grafico cifras Turísticas, www.sernatur.cl



3,23%
Aporte del turismo al PIB⁶

135.436
Empleo Directo y Formal⁵

2.771.053
Turistas Internacionales⁴

USD 2.039,8
Millones en divisas por turismo⁷

> 6.500.799
Flujo anual turistas nacionales⁹



Imagen 52_ Mapa de Chile Turístico. www.sernatur.cl

TURISMO SUSTENTABLE

El Turismo Sustentable es aquel que hace un uso óptimo de los recursos naturales, respeta la autenticidad socio-cultural de las comunidades anfitrionas y asegura un desarrollo económico viable en el largo plazo. Los principios y prácticas de la sustentabilidad son aplicables e indispensables para todos los tipos y formas de turismo, tanto para el turismo masivo de sol y playa, como para el turismo de naturaleza. En Chile, adoptar y concretar los principios de sustentabilidad es vital, pues es un país cuyo desarrollo turístico está basado en gran medida en sus recursos naturales y culturales. Por lo mismo, se entiende que es fundamental conservar dichos recursos. Para desarrollar y llevar a cabo un turismo sustentable es necesario abordar tres ámbitos, los que constituyen la estructura base a partir de la cual se desprenden los planes de acción y pautas a seguir; económico, sociocultural y ambiental.

Los responsables de velar por el desarrollo sustentable del turismo son todos sus actores, es decir: autoridades, empresarios, residentes, visitantes y en general todas las personas involucradas en el desarrollo y la operación de las actividades turísticas. .

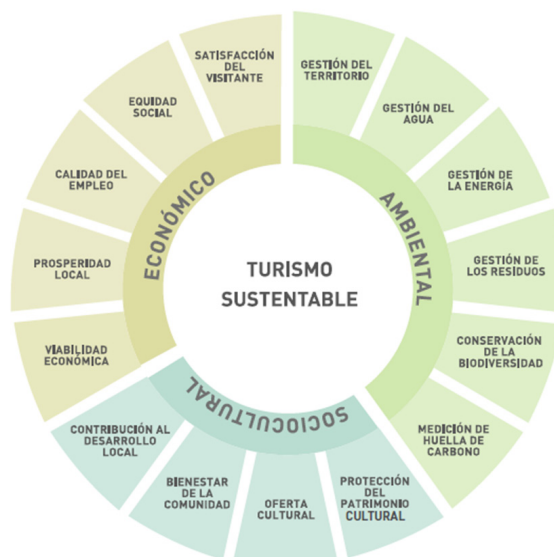
Manual de Buenas Prácticas SECTOR TURÍSTICO. Fuente: Sernatur

El turismo además de formar parte importante de la economía de San Antonio, se presenta como uno de los pilares de la economía del país, como se observa en la figura 53. ocupando el 5to lugar en relación a las actividades económicas predominantes en el país, además la V Región como la Región Metropolitana se posicionan en el grupo de mayor consumo de turismo por parte de sus habitantes y a la vez son parte de los destinos más solicitados tanto en llegadas como pernoctaciones de extranjeros y Chilenos.

(www.ine.cl)

Se puede concluir entonces que el turismo es un área económica factible para desenvolver el proyecto, en donde se propone un equipamiento que fomente el turismo gastronómico y cultural de la comuna, entendiendo el concepto de turismo gastronómico como un turismo donde la gastronomía es parte de la actividad preponderante durante la visita.

Imagen 53_ Ejes Turismo Sustentable. www.sernatur.cl



2.7. CULTURA

La cultura es la base y el fundamento de lo que somos. Esta existe en nosotros desde el momento en que nacemos y es el aporte moral e intelectual de nuestros progenitores en un inicio y de nuestro entorno posteriormente. Es una capacidad humana distinta para adaptarse a las circunstancias y transmitir este conjunto de instrumentos y conocimientos aprendidos a la generación siguiente, incluye los valores, ideas, actitudes, símbolos, conocimientos, etc que dan forma al comportamiento humano.

La oferta cultural tanto a nivel provincial como comunal, corresponde al Museo de Ciencias y Arqueología de I. Municipalidad de San Antonio, la tumba del poeta Vicente Huidobro en Cartagena, y la casa del poeta Pablo Neruda en Isla Negra, además de los centros municipales dedicados a algunas áreas artísticas y bibliotecas en sus respectivas comunas, pero cuyo impacto sólo es local. De esta manera la oferta cultural es de una baja intensidad, principalmente asociada al turismo, y dependiente de la programación cultural de Valparaíso y Santiago.

En San Antonio y la provincia sólo existe una sala de teatro en Barrancas. Existe una falta de salas para la entrega de talleres artísticos culturales, y sala multiuso para ensayos de orquesta de cámara municipal y ballet de danza moderna, espacios para exposiciones de pintores, escultores y fotógrafos, etc.

Sin embargo aunque San Antonio no cuenta con mucha infraestructura cultural, si existen diferentes agrupaciones y movimientos artístico-culturales que hacen necesario construir instalaciones para albergan estas manifestaciones. Existe público, que asiste a los diversos eventos entregados en la comuna, la mayoría de estos eventos se realizan al aire libre, lo que se traduce finalmente en una pérdida de público por falta de comodidad en la infraestructura cultural, ya que muchos eventos son entregados en precarias condiciones, no se cuenta con escenarios adecuados, existe poca iluminación, carencias en sonido, sin calefacción, etc.

La cercanía con Valparaíso y Santiago, permite realizar intercambios culturales entre artistas, promocionando además a las bandas y al ballet, pero existe un inminente peligro de pérdida de los artistas locales de relevancia por traslado a otras ciudades con mayor infraestructura para concretar proyectos y trabajos artísticos.

Ante este escenario se hace posible e importante la incorporación de espacios culturales para la comunidad de San Antonio, ya que existe una demanda alta por parte de estos en participar en este tipo de actividades, pero no existe la infraestructura adecuada para realizarlos.



Imagen 54_ Actividades culturales en San Antonio, www.sanantoniocity.cl



Imagen 55_ Litoral de los Poetas Acceso San Antonio, www.sanantoniocity.cl

2.8. EDUCACIÓN

La Comuna ha logrado en concordancia con los lineamientos nacionales, una alta cobertura tanto en la educación básica como media, mediante los establecimientos municipales y particulares subvencionados existentes. No obstante, es prioridad un incremento en la oferta de atención en el tramo pre- escolar gratuito, sobre todo para los sectores de Bellavista y Cerro Alegre.

Otra temática relevante en este ámbito, es la deserción escolar, realcionada a factores psicosociales, familiares, y socio - culturales.

Si bien la actual configuración de emplazamiento, cobertura y distribución de la oferta educacional primaria y secundaria es sustentable con el actual volumen poblacional, se advierte que los sectores residenciales más alejados de los centros de servicios se ven desmejorados en términos de accesibilidad a estos servicios, motivo por el cual surge como un desafío el contemplar una estrategia urbana que permita revertir esta tendencia y establecer nuevos centros en las áreas naturales de extensión urbana.

Por otra parte, al tener la ciudad un volumen de matrículas muy superior al de las comunas del resto de la provincia (debido al menor tamaño y especialización en el rubro balnearios de las comunas que conforman el sistema litoral central) es que su aporte en conjunto no es más relevante que la demanda interna generada por la propia comuna, por lo que el desarrollo de la misma en el área educacional no debiera ser influenciada por su contexto provincial. Por ello el problema en esta materia se reduce a dar respuesta eficiente a la localización de este equipamiento, más que a la cobertura de demandas externas.

En cuanto a la Oferta técnico profesional el número de establecimientos es muy bajo, solo hay 5 centros de formación técnica, pero no se cuenta con ninguna Universidad, sumado a esto las carreras que aquí se imparten no tienen estrecha relación a las actividades productivas de la zona, sino que se traducen en carreras tradicionales como odontología, párvulo, veterinaria, entre otras.

Las condiciones económicas y productivas de la comuna se han diversificado, situación que se espera siga ocurriendo, como es el caso de la llegada del Casino de Juegos, Mall o incipiente pero fuerte actividad vitivinícola en la zona rural.

Esto implica adaptar la oferta técnico profesional, la cual no ha modificado las mallas curriculares presentando una ofer-

ta invariable en la última década generando sobre oferta de algunas carreras y saturando el mercado, lo que sin duda provoca problemas en el empleo.

Lo anterior hace plantearse en términos de gestión municipal en educación y en el área de educación del sector privado la posibilidad de estudiar una oferta técnica profesional adaptable a las nuevas tendencias del mercado, generando un atractivo a los alumnos, disminuyendo frustraciones por falta de empleo y reactivando la economía comunal.

Modalidad	N° establecimientos
Parvulario	2
Escuela Especial	1
Educación Adultos	1
Liceos	2
Escuelas Básicas	17
total	23

Imagen 56_ Grafico establecimientos educacionales, elaboración Propia en base a Pladeco SA

2.9. DESEMPLEO

Como uno de los principales aspectos negativos, la Comuna presenta una alta tasa de cesantía (aunque ha decrecido en los últimos años) asociada a la escasa oferta laboral y de Oportunidades de desarrollo, traduciéndose en pobreza, existe delincuencia, narcotráfico, drogadicción y alcoholismo y por lo tanto un estado de inseguridad en los ciudadanos, situación crítica en las poblaciones marginadas. Esto está estrechamente relacionado a la educación superior, siendo una gran debilidad en la comuna, las oportunidades de desarrollo para los Jóvenes son escasas y ellos emigran hacia otras ciudades ya sea por trabajo o estudios.

En el diagnóstico PLADECO de la Municipalidad de San Antonio, la cesantía o el desempleo se manifiesta como uno de los graves problemas de la comuna, y donde se están poniendo mas esfuerzos. Se hace un listado con los factores críticos de la comuna, en donde destacan: Cesantía, falta de oportunidades laborales, oferta educación superior insuficiente en calidad, cantidad y variedad de carreras, inexistencias de universidades tradicionales de prestigio, oferta técnico profesional inadecuada en relación a la oferta laboral, baja especialización en mano de obra, pobreza, desigualdad en la distribución de los recurso de la región, Salud, delincuencia, entre otros.

Las principales problemáticas vienen dadas por la falta de empleo, cesantía y pobreza, especialmente en la zona urbana, claramente la inversión en los próximos años debe enfocarse en lograr la dinamización de la economía local, a través de la atracción de inversiones, potenciando el turismo y el desarrollo industrial como ejes principales.

En cuanto a la Región de Vaparaíso en el Trimestre Julio-Septiembre del presente año, la tasa de desocupación estimada en 7,2%, registró una disminución de 1,1 punto porcentual., con respecto al año anterior. La provincia de San Antonio, registró el único aumento en la tasa de desocupación (0,2 punto porcentual).

La situación actual del desempleo en la comuna es bastante variable, pero en los últimos años ha comenzado a ir en disminución. La comuna se ha caracterizado por tener altos índices de desempleo, generalmente más elevados que la media Nacional, lo que hacen que este tema sea de gran preocupación.

Lo índices específicos en San Antonio y en la Región, según el ultimo informe de INE (Instituto Nacional de Estadísticas están reflejados en las siguientes tablas.

TASAS ANALÍTICAS
AMBOS SEXOS, SEGÚN REGIÓN 1/2/
JUL - SEP 2012
(EN PORCENTAJE)

Región	Tasa de Presión Laboral	Tasa de Desocupación con Iniciadores Disponibles
Total Nacional	13,3	6,7
Región de Arica y Parinacota	10,6	4,5
Región de Tarapacá	13,6	4,4
Región de Antofagasta	13,0	5,0
Región de Atacama	9,5	4,1
Región de Coquimbo	12,4	6,8
Región de Valparaíso	16,1	7,4
Región Metropolitana	12,2	6,8
Región del Libertador Gral. Bernardo O'higgins	14,8	6,7
Región del Maule	12,7	6,7
Región del Biobío	17,1	8,6
Región de La Araucanía	16,3	6,8
Región de Los Ríos	16,0	7,0
Región de Los Lagos	7,1	3,8
Región De Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo	8,4	4,2
Región de Magallanes y Antártica Chilena	5,3	4,3

Imagen 57_ Tasa de desempleo regional Fuente:www.ine.cl

TASAS DE DESEMPLEO
EN LAS PRINCIPALES CIUDADES
Región de Valparaíso
(EN PORCENTAJE)

Trimestre Móvil	Valparaíso	Viña del Mar (1/)	San Antonio
Jul - Sep 11	9,2	6,6	11,1
Jun - Ago 12	8,1	6,9	10,5
Jul - Sep 12	8,6	5,6	9,5
Var. año anterior:	▼	▼	▼
Puntos Porcentual	-0,6	-1,0	-1,6
Var. trim. anterior:	▲	▼	▼
Puntos Porcentual	0,5	-1,3	-1,0

Imagen 58_ Tasa de desempleo por ciudad. Fuente:www.ine.cl

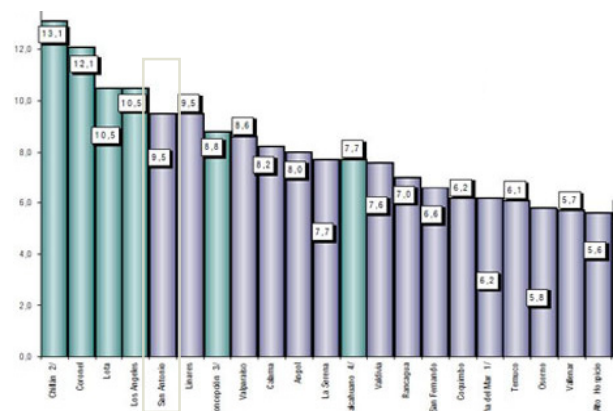


Imagen 59_ Tasa de desempleo San Antonio. Fuente:www.ine.cl

2.10. SITUACIONES A CONSIDERAR

1. MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL

El anterior instrumento de planificación urbana de la comuna correspondía al del año 1984, el cual fue considerado insuficiente como herramienta de gestión y promoción del desarrollo urbano esperado para la comuna en el contexto de crecimiento e importancia alcanzado por la ciudad y el país en general. El nuevo Plan regulador vigente desde el año 2006 considera a San Antonio como unidad estructural importante del sistema de ciudades de la macrozona central de Chile. Por esta razón se concibe el territorio urbano como un espacio de oportunidades y creciente demanda por expansión de funciones y actividades asociadas al rol portuario, al sector terciario o de servicios, a la incorporación de valor agregado a las importaciones y principalmente al desarrollo expansivo de los servicios asociados a la actividad turística de la Provincia, especialmente el, litoral central y sus atributos naturales.

Actualmente se está iniciando una nueva modificación al Plan en lo que respecta el Sector Portuario Sur. Esta modificación tiene como objetivo, ampliar la disponibilidad de suelos con uso portuario, en los predios adquiridos por la Empresa Portuaria San Antonio EPSA a Bienes Nacionales, mediante la incorporación de aproximadamente 107,63 Hás. de terrenos consolidados para el uso portuario, de equipamiento exclusivo y un área de protección natural. Determinando las condiciones naturales del área para soportar la incorporación de mayor actividad portuaria; satis-

faciendo la demanda de uso de suelo con fines portuarios acordes a la demanda actual y futura de los servicios portuarios y actividades complementarias comunales; generando las condiciones normativas para permitir que la actividad deportiva a desarrollar por el municipio en el entorno del río Maipo, sea complementaria con la actividad portuaria.

(Datos: Archivo Modificación al Plano Regulador comunal, IMSA)

2. PROYECTO BORJA HUIDOBRO

Proyecto de expectativas de desarrollo e imagen de la ciudad de San Antonio durante los próximos 50 años. Este proyecto tenía como objetivo explotar las potencialidades urbanas de la ciudad. Si bien representa una idea planteada como posibilidad, no representa un proyecto concreto, y más bien fue el inicio de una discusión que posteriormente comenzó a dar forma a objetivos concretos que se han ido plasmando a través de proyectos e iniciativas de modificación de planes reguladores y seccionales. Su principal valor es reconocer las colinas de Panul y 21 de Mayo como áreas verdes de gran escala, conectados al paseo público Bellamar a través de pasarelas y plantear el puerto como un atractivo en sí mismo.

SITUACIÓN ACTUAL PRC



SITUACIÓN PROPUESTA



Imagen 60_ Plano Regulador Comunal, I. Municipalidad SA



Imagen 61_ Proyecto 3 colinas, Borja Huidobro, Fuente: Taller Amaya 2012 San Antonio

3. ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES

En relación al ESPACIO PÚBLICO y principalmente a las ÁREAS VERDES RECREATIVAS, la ciudad de San Antonio presenta una deficiencia importante, situación que se repite en todos sus centros urbanos (San Antonio-Barrancas-Llolleo), no existiendo zonas aptas para la recreación y esparcimiento con condiciones favorables y de buena calidad. Como áreas de recreación, los únicos emplazamientos relevantes corresponde al embalse San Juan, en la localidad el mismo nombre (área rural), y el Estadio Municipal, en el sector céntrico de Barrancas. A nivel local se reparten por la trama urbana numerosas canchas y equipamientos deportivos. Además la ciudad no cuenta con un parque intercomunal consolidado. Pese a lo anterior el actual Parque DYR, en términos de funcionalidad, suple en parte esta falencia, por lo que sólo resta desarrollar planes de inversión que le permitan adoptar este rol.

El déficit en áreas verdes no se debe a la superficie que tiene asignado este uso, sino más bien por el escaso grado de consolidación que ellas tienen. Por ello se hace necesario focalizar una política de consolidación de áreas verdes, recuperando parte del paisaje natural que ofrece la geomorfología local: Cerros Panul y 21 de Mayo, Quebrada Huallipen, Estero El Sauce, Cerro El Cristo, y parque no consolidado (Parque DYR), ofrecen una gran oportunidad de subsanar este déficit.

En cuanto a las potencialidades, el recurso paisajístico más importante para tener en cuenta en la estructuración de la ciudad, en la provisión de áreas verdes de recreación y esparcimiento, y es la vista al mar, lo que determina las áreas potenciales para estos usos, los que en el caso particular de San Antonio, son coincidentes con las partes altas de la ciudad, zonas con mayor carencias y déficit de infraestructura y equipamiento, y las zonas de Borde Costero, que en la actualidad son casi nulas, a excepción del Paseo Bellamar.

Por ende el proyecto urbano que se plantea, busca aportar al desarrollo y consolidación de áreas verdes en la ciudad, acercando a la gente al principal recurso del paisaje existente: EL MAR.

4. PROYECTO TALUD 21 DE MAYO

Este proyecto se encuentra enmarcado en un Plan de regeneración Urbana de MINVU, programa que busca renovar y modernizar las zonas costeras y de alto impacto turístico de las comunas que sufrieron algún tipo de daño con el terremoto y posterior tsunami del 2010, donde 4 zonas costeras de la V Región serán beneficiadas. Además de San Antonio se realizarán proyectos en El Tabo, El Quisco Y Cartagena. Tras el primer proceso de licitación, el Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU) de la Región de Valparaíso adjudicó uno de los proyectos, el "Parque Talud 21 de mayo" de San Antonio a la empresa Constructora Stone Ltda. por un monto de .825 millones de pesos, con un plazo máximo de obras de 336 días corridos, iniciando las faenas en noviembre de este año. El proyecto intervendrá entre las calles 21 de mayo, Avenida Ramón Barros Luco, Gregorio Mira e Ignacio Carrera Pinto, para crear una zona de áreas verdes de escala comunal de aproximadamente 22.000 m², con un anfiteatro para 180 personas, un mirador, circulaciones peatonales, puntos verdes de reciclaje, zona de juegos infantiles, zona de máquinas de ejercicios y un espacio para ferias temporales, además de un mejoramiento de la iluminación, sistema de aguas lluvias y paisajismo.

(Datos : Diario El proa SAn Antonio)



Imagen 62-63_ Proyecto Talud 21 de Mayo, Diario Comunal el Proa. www.elproa.cl

2.6. CONCLUSIONES PARCIALES.


A modo de resumen podemos decir que el desarrollo histórico urbano de la ciudad ha condicionado la actual situación del Puerto, donde existe una clara dicotomía del PUERTO y la CIUDAD, ya que el primero ejerce una fuerte presión sobre el segundo, buscando abrir nuevos segmentos para el desarrollo de este y así lograr los niveles de competitividad requeridos por ser el puerto principal del país. Sin embargo, estas iniciativas de desarrollo del puerto van en desmedro directo de la ciudad, en cuanto a la calidad de vida de sus habitantes.

Las iniciativas tanto municipales como del gobierno han tomado un rol activo en las políticas de crecimiento, pero no han velado por los intereses de los habitantes y de la ciudad, permitiendo proyectos de expansión como el actualmente aprobado, donde Bienes Nacionales otorga una cantidad enorme de terrenos, hoy en día de uso deportivo y recreativo y uno de los pocos espacios con los que cuenta la ciudad, para un futuro uso portuario, privando de estos espacios a los habitantes.

La municipalidad también ha aprobado proyectos como la construcción del Mall, lo que personalmente encuentro una aberración al paisaje urbano, ya que priva a toda la comunidad de San Antonio de acceder a la vista marítima local.

El proyecto de título se plantea entonces como una nueva perspectiva de la ciudad, la cual hoy en día presenta todas las potencialidades de configurarse como el centro económico y administrativo de la provincia, y en donde la actividad turística juega un rol importante, ya que es la única actividad económica que puede potenciarse como apoyo a la actividad portuaria predominante y así satisfacer las necesidades de la población que no vive de esta actividad. El Borde costero de la zona norte de la ciudad a su vez presenta una potencialidad turística enorme, al constituirse como uno de los únicos paisajes en San Antonio, donde existe una estrecha vinculación al mar.





CAPÍTULO 3.0 PROYECTO

PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA
ESTRATEGIAS DE ACCIÓN
MODELO DE GESTIÓN / FACTIBILIDAD
PROPUESTA URBANA. MASTER PLAN
EMPLAZAMIENTO
DESCRIPCIÓN DEL TERRENO
CONCEPTUALIZACIÓN/PROCESO DE DISEÑO
PROGRAMA
USUARIO
REFERENTES
REPRESENTACIÓN GRAFICA

“LA OBRA DE ARQUITECTURA NO SE EXPERIMENTA DE FORMA AISLADA,
PERTENECE A UN LUGAR, A UN AHI CONCRETO Y A UN ASÍ PARTICULAR”.

Carlos Mijares Brach, Arquitecto Mexicano



3.0. PROYECTO

3.1. PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA

El proyecto se plantea como una búsqueda de una solución que ayude a contribuir con las problemáticas actuales que afectan tanto a la comuna como a la población de San Antonio y que sirva como una herramienta para el desarrollo en la zona.

Anteriormente se menciona que la problemática detectada a trabajar es el crecimiento constante de el Puerto de San Antonio y su posicionamiento físico en la ciudad, que por razones de funcionamiento son en el borde costero. Su futura expansión en más de un 50% de su tamaño hacia la zona Sur de la ciudad, y la instalación de dos grandes empresas de apoyo fuera del radio urbano. Se procede así a detectar como solución viable, la recuperación de los terrenos en la zona Norte de la ciudad, hoy en día en manos de empresas privadas de carácter industrial portuario, que serán devueltos a la ciudad, para la revitalización de este sector tan deteriorado. El terreno específico escogido se explicara detalladamente más adelante, pero cabe notar que se constituye como una barrera tanto física como visual, que trae y a traído durante su permanencia problemas ambientales, urbanos como sociales.

La propuesta nace entonces como una idea conjunta a los intereses propuestos por la Municipalidad de San Antonio de revitalizar el sector a través de un cambio en su uso de suelo a ZET(zona de equipamiento y turismo), como una herramienta de reactivación económicas y social. Por ende nacen la siguientes interrogantes:

¿ Cómo reactivar y revitalizar el Sector con un proyecto que funcione durante todo el año?

¿Qué programas son adecuados para generar un cambio de imagen en este sector?

Para esto se propone un proyecto que funcione tanto para los habitantes del lugar como para el desarrollo turístico que se quiere promover, entendiendo también que el turismo es la manera de reactivar económicamente al sector, potenciándolo como un polo de atracción, que marque un hito en el lugar.

Se propone entonces como proyecto de Título un CENTRO GASTRONÓMICO, TURÍSTICO Y CULTURAL CGTC, que estará enfocado tanto en educar a la población de San Antonio en materias turísticas y gastronómicas, ofreciendo un programa educacional de carácter técnico, que fomente el emprendimiento local y regional, como también en ofrecer servicios turísticos de calidad, como restaurantes especializados en gastronomía marítima que muestren la cultura del lugar, además ser un punto de detención en la ruta del litoral de los poetas a través de un museo de los Poetas, ofrecer viajes en embarcaciones por el puerto o por el litoral central, potenciar la situación de ex Cantera como un lugar historico-cultural, aprovechar la presencia del faro Panul(inmueble de conservación histórico). Aportar también con programas turístico culturales, como salas de exposición, auditorio, biblioteca, que sean abiertos tanto para la comunidad como para visitantes.

Dentro de los objetivos del proyecto, principalmente se busca difundir los valores actuales que posee el lugar , mostrando a los visitantes una mirada a la cultura local, se desea a la vez la disminución de la cesantía a través de la generación de nuevos puestos de trabajos en los servicios turísticos ofrecidos, también la disminución de los índices de escolaridad, que hoy son un problema importante para la comuna; el posicionamiento del turismo como actividad económica predominante y que sea un foco de desarrollo a nivel comunal y regional, que traerá consigo un mejoramiento de la oferta turística actual en donde se posiciona a San Antonio como un atractivo mercado turístico a Nivel Nacional. Esta situación se potencia aún más con la cercanía a la capital y a las otras localidades costeras vecinas, además por contar con la presencia del puerto más importante a nivel nacional, lo que genera que ya sea un atractivo visitar la zona.

Por último el proyecto busca generar un cambio de imagen del San Antonio actual, que se reconoce por ser una comuna pobre, sin desarrollo, con mucha cesantía y pocas oportunidades para los habitantes.

SAN ANTONIO

PUERTO DE SAN ANTONIO

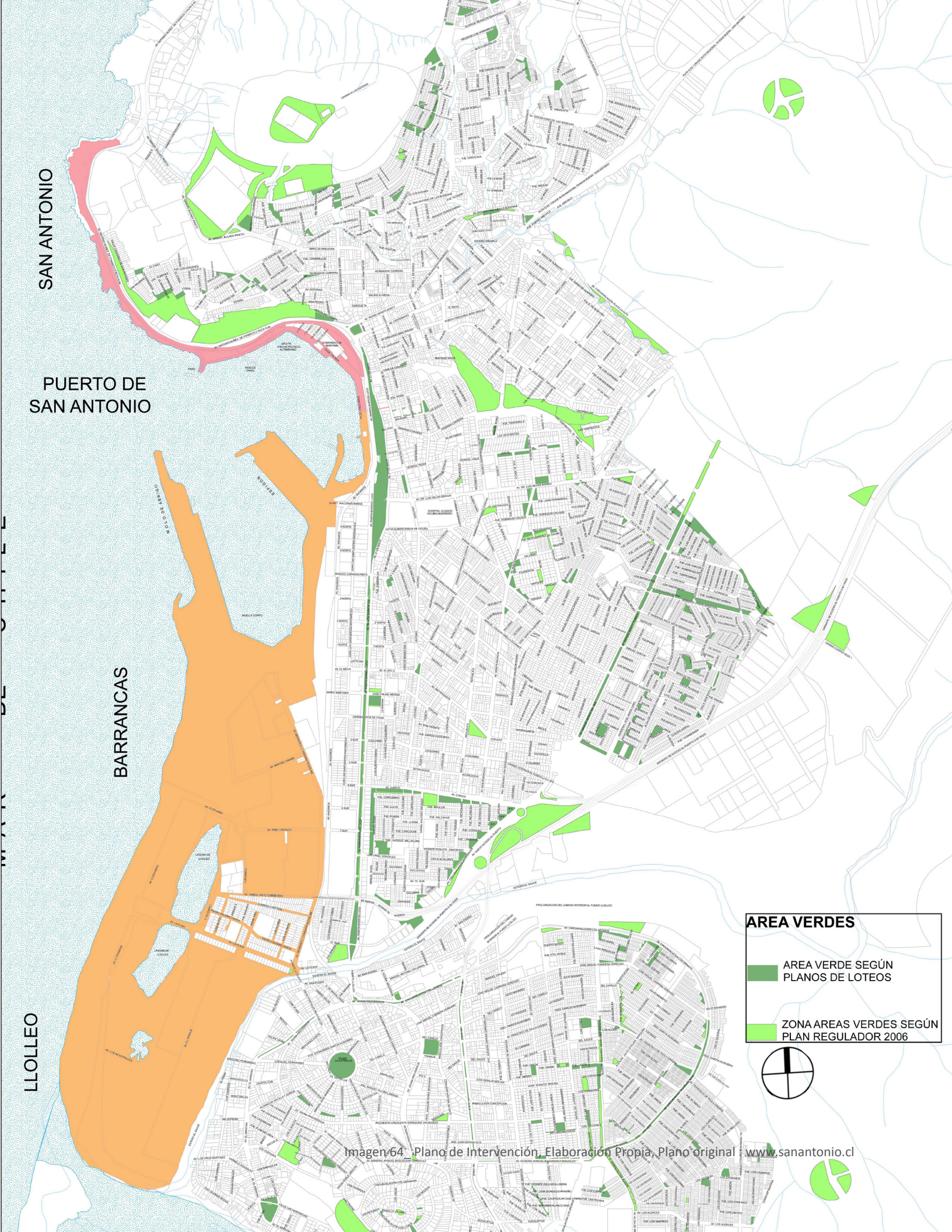
BARRANCAS

LLOLLEO

AREA VERDES

AREA VERDE SEGUN PLANOS DE LOTEOS

ZONA AREAS VERDES SEGUN PLAN REGULADOR 2006



3.2. ESTRATEGIAS DE ACCIÓN

1.- RECUPERACIÓN DEL BORDE COSTERO

San Antonio como puerto, entrega gran parte fundamental de la economía de la ciudad, pero esto no justifica su acción desmedida de expansión casi sin límites dentro de la ciudad, acabando con las vistas, con la memoria, con la identidad del lugar y mermando la calidad de vida de sus habitantes. El actual borde mar está siendo utilizado casi en su totalidad por las instalaciones portuarias (bodegas, oficinas, muelles y equipamiento asociado al puerto).

La gran iniciativa Municipal, en donde la Empresa Portuaria tuvo gran participación, fue la construcción del paseo Bellamar, este producto turístico tiene como principal atractivo el contemplar la bahía de San Antonio, posee una serie de entretenimientos como son el paseo en lancha por la bahía, Muelle Pintor Pacheco Altamirano, lonja pesquera, monumento nacional (GRÚA 82), miradores, y algunos espacios de cultura y entretenimiento como actividades de jazz, tocatas y competencias de ajedrez. Además se encuentran restaurantes, venta de productos del mar, juegos y artesanías. El paisaje tanto del mismo paseo como la vista hacia la ciudad constituye también un atractivo turístico. Sin embargo desde mi punto de vista, esta iniciativa queda pe-

queña en cuanto a sus dimensiones, ya que no logra formar parte de un conjunto de recorridos de borde costero, sino que se constituye como un elemento externo y aislado que se insertó en el paisaje como una medida parche a la gran problemática que existe.

Para esto se plantea un proyecto estratégico, con el desarrollo de un Paseo Costero en la Zona Norte de San Antonio, donde las características naturales del paisaje cobran gran importancia. Este paseo de borde-mar genera una salida y un encuentro del mar con la ciudad y sus habitantes. De esta manera se busca rehabilitar el borde-mar urbano como frente atractivo turístico de la ciudad, tanto como espacio público de esparcimiento, turístico, recreativo y cultural.

Como complemento a lo anterior, se busca la recuperación de los taludes de cerros, en este caso el Cerro Panul y La ex Cantera (cerro Centinela), mediante la creación de parques urbanos, que contribuyen al hermoseamiento del entorno, la recuperación de áreas verdes para la ciudad y la integración del borde marítimo con la ciudad.

Imagen 65_ Talud cerro Panul, Galería Fotográfica Personal



Imagen 66_ Borde Costero a intervenir, Galería Fotográfica personal



3. DIVERSIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Partiendo de la base de que un puerto, en este caso el puerto de San Antonio por activo que sea, es incapaz de sustentar por sí solo la economía y la vitalidad de una ciudad puerto, lo que lleva a la necesidad de diversificar la base productiva económica del lugar, ya que por más que el puerto siga creciendo, finalmente esto se traducirá que actividad productiva seguirá siendo una sola y que no logrará satisfacer las necesidades y demandas que genera una ciudad completa.

Bajo esta perspectiva aparece como una vía factible el posicionamiento del turismo como la nueva arista y motor de crecimiento y desarrollo para la comuna, visión que además se suman a las iniciativas municipales. Además este desarrollo turístico debe ir planificado en base a la recuperación del espacios de Borde costero.

San Antonio, es desde 1995 el primer puerto de Chile y desde el 2002, el primer puerto de la Costa Oeste Sudamericana con mayor transferencia de carga. Sin embargo, el potencial específico de la ciudad-puerto de San Antonio está dado por su situación de cabecera provincial del sistema turístico del Litoral Central y su condición de Puerto Sur del sistema portuario regional.

Es una realidad la poca diversificación de la base económica de la ciudad y la gran escasez de infraestructura adecuada a los actuales y futuros requerimientos para una mayor y mejor explotación de un sector emergente como es el turismo no solo en la temporada estival si no permanente durante todo el año.

En este sentido el proyecto funcionaría como un foco generador de recursos en sí mismo. Se proponen programas referidos a materia de innovación en la oferta turística y específicamente al turismo gastronómico, tanto en la capacitación (CFT) como en los servicios turísticos asociados.

El proyecto mismo al captar una cantidad de población flotante entre los meses de verano abre la posibilidad de activación de los recursos cercanos que existen en oferta comercial y turística.

Es de gran importancia destacar que el proyecto por sí solo no podría generar un cambio rotundo en la situación actual de la ciudad, sino que debe estar inserto dentro de un plan de iniciativas que trabajen bajo esta línea, donde debe existir un respaldo tanto de las autoridades locales como a nivel nacional. Además de la incorporación y colaboración del sector privado para lograr las estrategias planteadas.

Imagen 67_Zona Turística sector Caleta Pacheco Altamirano, Galería Personal



Imagen 68_Paseo Bellamar. www.tvn.cl



2.- EDUCACIÓN Y CULTURA

El Proyecto también nace a partir de la inminente necesidad de Educación y Cultura para la comunidad y en donde aparecen como uno de los ejes más importantes de la propuesta. Existe hoy en día un proyecto de centro Cultural de San Antonio, en este momento en construcción y etapa de terminaciones, sin embargo difiere en cuanto a la ubicación que se le ha dado, ya que se encuentra en la parte alta de la ciudad, donde la relación directa con el mar queda en deuda, lo que según mi opinión forma parte indispensable de la cultura de los San Antoninos. En cuanto a la educación, como se menciona en el capítulo anterior, si bien hay variadas opciones para la educación primaria y secundaria, la oferta técnica superior es bastante insuficiente y no se relaciona con las potencialidades del lugar. La inexistencia de este tipo de establecimientos impide la especialización, el manejo técnico y la profesionalización en materias de turismo. Como se señalaba anteriormente también la oferta turística está caracterizada por el bajo estándar de los servicios ofrecidos.

Desde esta perspectiva nace la idea de generar un centro de capacitación técnica, especializadas en productos turísticos como gastronomía marítima, hotelería, administración de industria turística, entre otros servicios turísticos, los cuales tienen un estrecho vínculo con el lugar donde se emplazan. El proyecto busca ser un apoyo y un aporte para la cultura y la educación en San Antonio, donde se fomente el emprendimiento y la superación personal de los residentes de la comuna de San Antonio y de las localidades aledañas. y a la vez que se posicione en un mercado turístico innovador y de altos estándares

Por otra parte la cultura se plantea como una actividad destinada a los residentes y visitantes, fomentando el desarrollo cultural y difundiendo los valores culturales presentes en la comuna y especialmente en la V región.

Además, cabe mencionar que el sector donde se ubicará el proyecto tiene una estrecha relación histórica a la construcción del puerto, ya que se encuentra enfrente a la antigua Cantera de San Antonio, de donde se extrajo todo el material (piedras) para construir el puerto. Por esta razón se pretende incorporar esta situación como parte de un nuevo atractivo cultural para la ciudad (Hoy Inexistente). Además se encuentran presentes aún los restos de la línea férrea, que termina su recorrido en el puerto Panul, pero que sigue su huella por el borde costero donde se proyecta el nuevo paseo, por lo que también se le agrega un valor histórico cultural al proyecto.

En resumen el proyecto busca ser un Centro de Apoyo a todas las instancias antes mencionadas, incorporando actividades complementarias y nuevas para el desarrollo de la educación y la cultura, donde se logre difundir de manera adecuada el turismo, el arte, la pintura, la recreación y satisfacer las necesidades de información literaria, científica y cultural a través de concursos, exposiciones; promoviendo los lugares turísticos de la Comuna y cualquier otro tipo de actividades que vayan en beneficio de la comunidad y de su integración.

4. RUTA GASTRONÓMICA CULTURAL

Por último pero no de menor importancia, el proyecto se plantea principalmente como una solución local al problema en la comuna, planteándose como un polo de atracción importante a partir de un turismo temático (gastronómico), el cual podría pertenecer también a una nueva RUTA GASTRONÓMICA CULTURAL, exponiendo los tipos de gastronomía típica de las zonas costeras, incorporándose en un plan Regional que abarque las distintas localidades costeras y perfeccionando y potenciando las tradiciones gastronómicas y la oferta turística actual. Esta nueva ruta podría servir de complementos a las actuales rutas existentes como la llamada RUTA DEL LITORAL DE LOS POETAS, el cual es un producto turístico y cultural que nace a partir de los cuatro poetas conocidos mundialmente (Pablo Neruda, Vicente Huidobro, Nicanor Parra y Violeta Parra) y que abarca distintas comunas como Isla Negra, Algarrobo, Las Cruces, San Antonio, en donde se ubican distintos hitos o proyectos culturales de gran atractivo turístico.

En el ámbito rural, se destacan los pueblitos de Leyda, Malvilla, San Juan, Lo Gallardo y Cuncumen, donde las viñas hacia las zonas interiores en los últimos años han provocado un fuerte atractivo turístico y en base a eso se han generado nuevas rutas como la "ruta del vino". De esta forma también el Enoturismo (turismo del vino), donde se visitan viñas a través de tours guiados, degustaciones de productos, entre otros, presenta una oportunidad para poder captar flujos de visitantes nacionales e internacionales.

De esta manera el proyecto no sólo funcionaría a partir de la gastronomía sino que podría actuar como foco de difusión para potenciar las rutas preexistentes y ampliar el campo de acción del turismo temático.

Finalmente el proyecto busca ser una parada inevitable para los turistas que visitan la zona, promoviendo un turismo gastronómico cultural de altos estándares.

Imagen 69_Litoral de los poera www.radioantumapu.uchile.cl



Imagen 70_Casa Pablo Neruda, Isla Negra www.radioantumapu.uchile.cl



Imagen 71_ Centro Cultural San Antonio www.sanantoniocity.cl

Imagen 72_ Proyecto Museo de San Antonio www.sanantoniocity.cl

Somos en Chile el valle con las viñas más cercanas al mar y eso hace que sus vinos sean muy especiales, pero tenemos también una cocina regional emergente que antes grandes poetas aquí disfrutaron: lo que haremos es unir la buena mesa, la poesía y el mar en esta nueva ruta al turismo” Mercedes Somalo, directora del proyecto Vinos de Proa

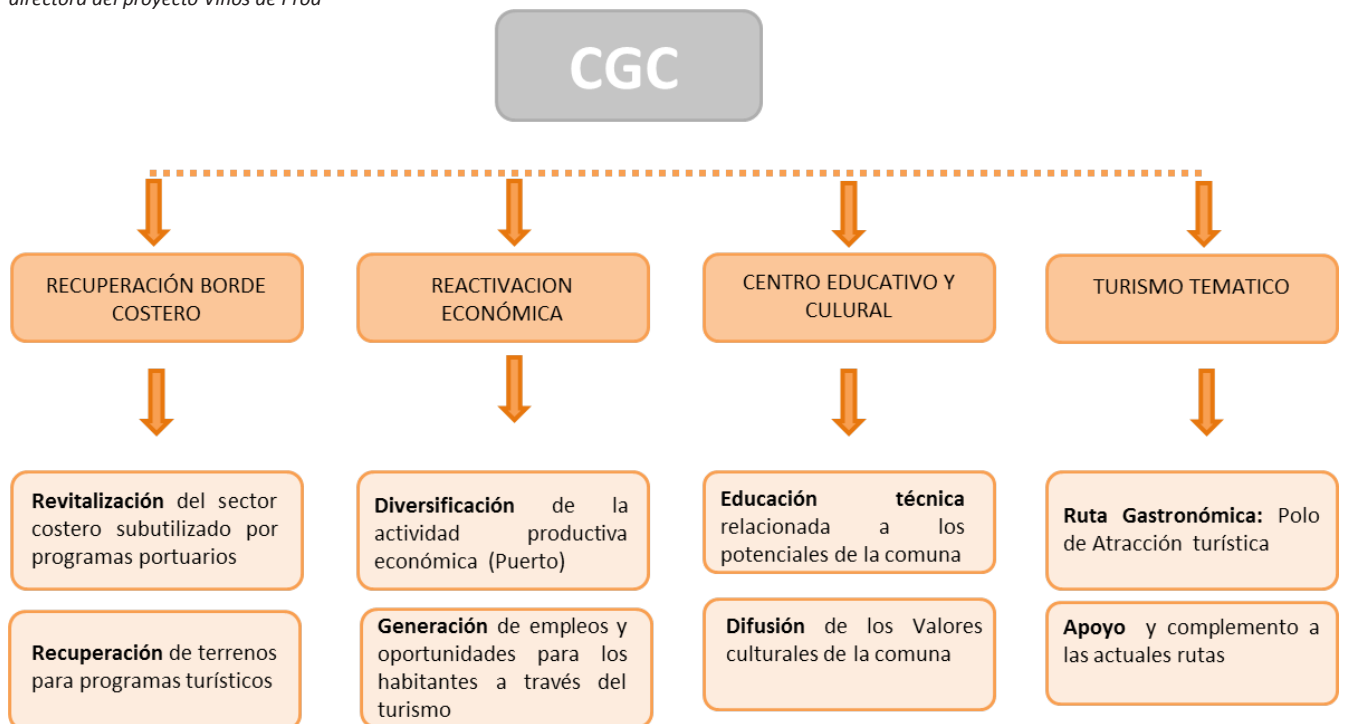


Imagen 73_ Cuadro Bases de la Propuesta, elaboración propia.

3.3. MODELO DE GESTIÓN

Para poder establecer el Centro Gastronómico, Turístico y Cultural, es necesaria tener ciertas nociones de como se gestiona un proyecto de este tipo, donde el primer paso para lograr un modelo de gestión es reconocer los distintos actores que participan en el proyecto.

1.- EL MUNICIPIO:

Tiene la tarea de recuperar los terrenos donde se quiere emplazar el proyecto, los cuales ahora están en manos de la Empresa Portuaria, que se expandirá en un 50% hacia el sur de la ciudad, y deberá devolver los terrenos de la zona Norte al Municipio, el cual será el encargado de administrar los terrenos. A través Plan Regulador el municipio hace una revisión para realizar un cambio en el uso de suelo de estos terreno, cambiándolas de zona exclusivas de uso Portuario (ZP) a zonas de equipamiento y turismo (ZET), para así acentuar las variables turísticas y el adecuado uso y puesta en valor de los bienes turísticos y naturales de que dispone la comuna. Además el municipio desea realizar una planificación urbana que incorpore un paseo turístico costero a partir del Puerto Panul hacia la Zona norte de la ciudad, el cual tendrá distintos programas de apoyo turístico cultural. Es aquí donde se enmarca el proyecto planteado ya que se adapta a los requerimientos reales de la comuna.

Una vez que el terreno esté bajo la propiedad del municipio se podría dar paso a la licitación específica para el centro Gastronómico Cultural, en donde se establezcan lineamientos básicos para los organismos privados que participen en la licitación, de esta forma se permite regular la acción del sector privado sobre el borde costero de San Antonio, evitando proyectos que rompan con el desarrollo armónico del lugar, rompan las vistas hacia el mar, y el acceso a este. Ya licitado el proyecto se da paso a la concesión del edificio para su administración y mantención durante el tiempo.

2.- ESTABLECIMIENTO EDUCACIONAL TÉCNICO SUPERIOR,

Se plantea el respaldo académico por parte de un establecimiento educacional Centro de Formación Técnica (CFT), o Centro de Capacitación Técnica, el cual debiese contar con al menos cinco años de experiencia en materias de gastronomía y turismo, además deberá tener su base administrativa en la Región de Valparaíso, garantizando cierto grado de conectividad territorial.

3.- MINEDUC, MINISTERIO DE EDUCACIÓN:

Será el encargado de otorgar las becas correspondientes de acuerdo al nivel de ingresos de los alumnos, para ayudar a financiar sus estudios y así ayudar mantener el correcto funcionamiento del establecimiento.

4.- SENCE, SERVICIO NACIONAL DE CAPACITACIÓN Y EMPLEO.

Es un organismo técnico descentralizado del estado, que se relaciona con el Gobierno a través de Ministerio del Trabajo Y previsión Social, está encargado de regular el sistema nacional de capacitación y promover los instrumentos de capacitación puestos a disposición de las empresas para sus trabajadores, aumentar la competitividad de las empresas y el empleabilidad de las personas, que desarrollen una carrera laboral y eviten la cesantía. Esta tarea la realiza a través de su programa de FRANQUICIA TRIBUTARIA DE CAPACITACIÓN, que corresponde a un incentivo tributario que el Estado ofrece a las empresas para capacitar a su personal, las cuales deducen de sus impuestos..

Los OTIC y los OTEC son dos organismos involucrados en el sistema nacional de capacitación. Los OTEC son Organismos Técnicos de Capacitación, instituciones autorizadas por el Sence para impartir cursos de capacitación, de esta forma la empresa puede contratar directamente a la OTEC o alguna universidad, instituto o centro de formación técnica que ofrezca servicios de capacitación autorizados por el SENCE.

Los Organismos Técnicos Intermedios para Capacitación (OTIC) son organismos que administran para capacitación parte o todo del 1% de remuneración imponible de sus empresas afiliadas. Además, sirven de nexo entre la empresa y el OTEC.

5.- SECTOR PRIVADO:

El proyecto CGTC Centro Gastronómico, Turístico y Cultural, tiene una diversidad de programas incorporados lo que hacen del sector privado un actor necesario para lograr el correcto funcionamiento del proyecto y poder establecer a San Antonio dentro del repertorio turístico Cultural del país, potenciándolo aún más a través del turismo gastronómico marítimo, como parte importante de la cultura de los chilenos.

Se hace entonces necesaria su participación desde el financiamiento de la construcción del proyecto, una vez adjudicada.

cada la licitación, hasta la etapa final de concesión de los restaurantes, comercio relacionado y del Centro de Formación técnica. y potenciando a CGTC como un foco de atracción turístico a nivel Nacional.

6.- ESTUDIANTES Y TRABAJADORES

Serán quienes tendrán el privilegio de poder continuar los estudios superiores en su propia comuna con una educación técnica de Calidad, además de integrar a aquellos usuarios de otras localidades que estén interesados en temas de Turismo y gastronomía y que quieran especializarse en este rubro. Este grupo es el que recibirá de forma directa el aporte del proyecto en la comuna, tratando de aportar a su situación socioeconómica, ya que podrán adquirir los conocimientos necesarios para potenciar la actividad turística característica de la zona. Además de la continuidad de estudios, esta la posibilidad que los trabajadores de empresas asociadas a los rubros mencionados tengan la posibilidad de perfeccionarse para lograr mejoramiento en su empresas.

7.- COMUNIDAD DE SAN ANTONIO: Este grupo se beneficiará de forma directa por el proyecto con sus programas culturales ,de esparcimiento y recreación, con la incorporación de Museos, salas de exposición, auditorio y biblioteca, además de un nuevo paseo de borde costero. Estas iniciativas proponen la activación comercial del sector , hoy en día deteriorado y subutilizado.

8.- TURISTAS Y CONSUMIDORES:

Este tipo de usuarios se plantea como un grupo necesario no tan sólo en el proyecto sino que además en una escala mayor si se piensa en un amplio número de equipamiento que podría desarrollarse a través de un plan de recuperación de Borde Costero. Sin la existencia de Turistas, el proyecto no podría autofinanciarse.

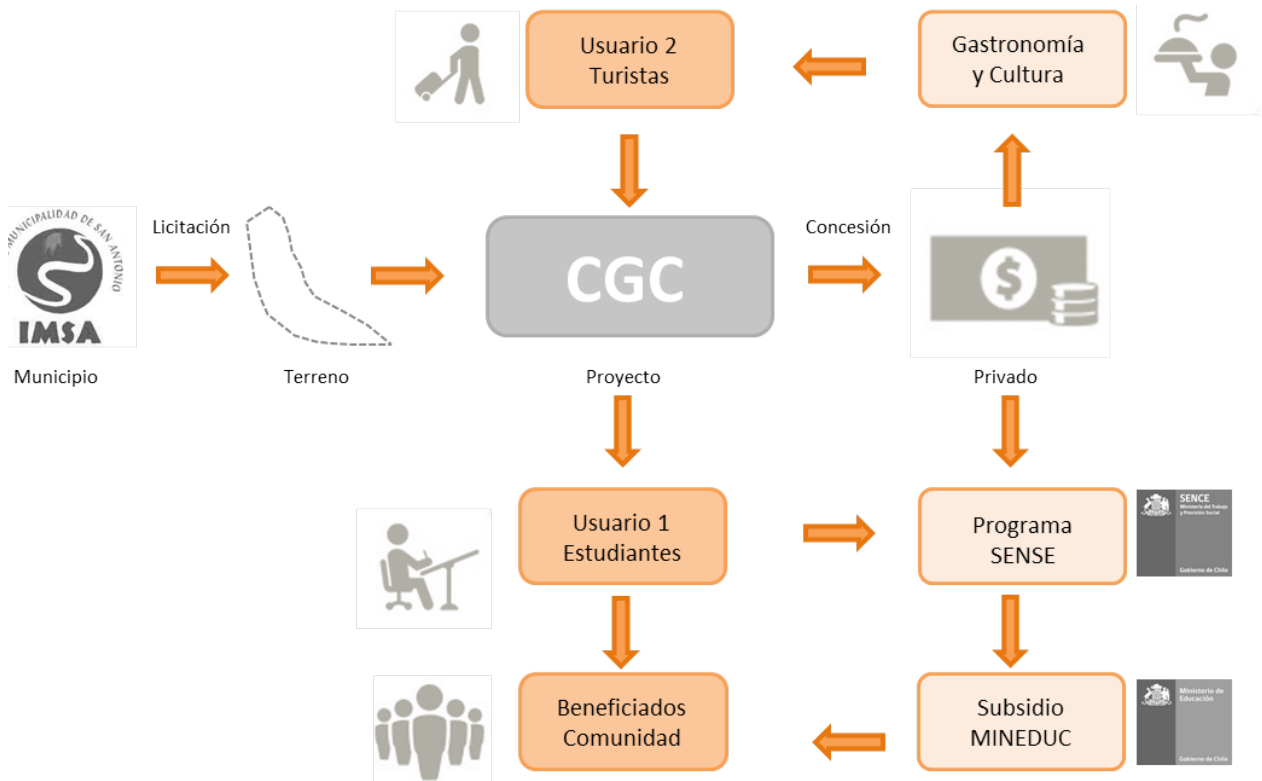


Imagen 74_ Esquema Actores Modelo de Gestión. Elaboración propia.

3.4. PROPUESTA URBANA: MASTER PLAN BORDE COSTERO

La propuesta Urbana que se traduce en la RECUPERACION DEL BORDE COSTERO DE SAN ANTONIO EN LA ZONA NORTE, nace de un estudio del actual funcionamiento del Puerto y su futuro crecimiento, este tiene contemplado un plan de expansión de 100 has hacia la zona sur de la ciudad, que incluye todos los terrenos costeros hasta la desembocadura del río Maipo, bajo esta situación, el borde costero de San Antonio quedaría 100% en manos de la Empresa portuaria, para actividades industriales, exceptuando el actual Paseo Bellamar. Desde mi perspectiva esto es completamente una aberración, ya que la ciudad estaría convirtiéndose solo en un gran puerto de embarque y desembarque de productos, pero en donde no se está pensando en el conjunto urbano completo ¿Donde están los espacios públicos de los habitantes en una ciudad que esta volcada al mar?, ¿Donde existe entonces la relación de un habitante con su contexto inmediato?. No existen.

Como solución y propuesta a esta condición de transformación del perfil costero, se plantea recuperar el borde desde el Actual Puerto Panul hacia el Norte, por el Sector de Pelancura. Estos terrenos actualmente pertenecen al Puerto, pero no tienen un uso definido en cuanto a sus instalaciones, se puede observar una franja de borde costero verde con gran potencial de desarrollo con incorporación de infraestructura adecuada para el nuevo uso. Esta franja costera remata en una gran edificación, inicialmente una ex pesquera, en donde hoy se utiliza para el almacenamiento de trigo por parte del puerto. Para esto se plantea que la actividad que aquí se desarrolla, se traslade a las 100 nuevas has que serán construidas en los próximos años, para así poder plantear una solución acorde para borde costero como espacio público y de esparcimiento para los habitantes de San Antonio.

La concesión de estos terrenos será finalizada el año 2030 aproximadamente y estos terrenos deberán ser devueltos a la Municipalidad, la cual planea cambiar el destino de uso de suelo, como zonas de esparcimiento y turismo. (ZET)

La ubicación de esta propuesta Urbana en la Zona Norte de la ciudad, actualmente no alberga gran porcentaje de la población, ya que esta alejada físicamente por la presencia del cerro Panul, la población se ubica en las zonas altas de esta, sin embargo existe una excelente conexión con el proyecto, como se muestra en la imagen 75. Se espera que en unos años más este lugar comience a poblarse como

lo plantea el plan regulador comunal, donde se establece como futura área de crecimiento urbano. Por ende aunque se encuentre hoy en día alejada del centro Histórico de la ciudad, en poco tiempo podría pasar a convertirse en un nuevo núcleo urbano importante, en donde el borde costero aparezca como el elemento vinculador de la trama urbana más importante. Además con la incorporación de un nuevo escenario urbano (borde costero) el sector se volverá mucho más atractivo, tanto para los habitantes, como para el visitante.

Bajo estas condicionantes se plantea la idea de generar un plan maestro o seccional que consta de 3 etapas:

1.- PASEO DEL PUERTO

Un paseo peatonal costero a través de todo el borde, generando una continuidad del paseo Bellamar ya construido. El tramo donde se ubica el Terminal Panul, se plantea la idea de generar un “paseo del puerto”, asumiendo que este va permanecer ahí por lo menos 20 años más. La idea es destacar las principales actividades portuarias del lugar y que este actúe como un mirador –museo- observatorio de esta realidad de la ciudad puerto. Se pretende aprovechar también el tendido de la línea de ferrocarril que desde este punto hacia el norte deja de funcionar. Potenciándolo como Patrimonio histórico de la ciudad. Esta etapa no será desarrollada en la propuesta, solo se deja como un lineamiento a seguir para la nueva propuesta Norte de la ciudad.

2.- PASEO DEL MAR

Un paseo peatonal costero desde donde termina el puerto Panul hacia el norte, donde se privilegia los espacios de contemplación del paisaje marítimo a través de miradores, recorridos e infraestructura menor que albergue diferentes actividades turísticas comerciales. Se plantean como estrategia de recorrido, ir creando diferentes instancias o descansos dentro de esta larga y delgada línea de borde costero, aproximadamente 1, 5 km. en donde se difundan los diferentes valores culturales y turísticos de la comuna. Dentro de estos polos temáticos están: Mirador del puerto, Estación ferrocarril, Estación de los Poetas, Estación cultural gastronómica y estación del Mar, cada uno de ellos está vinculada tanto espacialmente o físicamente con los conceptos planteados. como por ejemplo el primer polo perte-

neciente al Mirador del Puerto, es el más cercano a este, en donde se pueden observar las distintas actividades que ahí se desarrollan, La estación ferrocarril tiene relación a la existencia de la línea férrea, que esta desapareciendo, en donde se reutiliza su estructura para proponer el nuevo paseo o costanera del borde. Así sucesivamente con los distintos polos.

3.- PROYECTO

El remate de este paseo de borde costero, se genera a través del proyecto de título, el cual privilegia una arquitectura paisajística e inserta en su contexto. En donde el recurso Mar, es la principal característica a rescatar. Este proyecto sirve como puerta de entrada y de salida de la ciudad hacia cartagena y al resto de las localidades costeras de la V región. Además, busca ser un polo turístico reconocible e inevitable dentro de la ruta turística regional. Su privilegiada ubicación hace de este proyecto un lugar con vistas en 180° a la bahía y el mar. Lo que hacen de éste un lugar único. El terreno donde se ubicara el proyecto correspon-

de a actuales bodegas del Puerto, actualmente en desuso y deterioro.

CONSIDERACIONES.

La geografía del lugar hacen de este espacio, un espacio singular. La presencia del cerro Centinela y del cerro Panul, delimitan físicamente el espacio de borde costero. Este se aprecia como una delgada franja acompañada de la ruta vehicular que conecta las demás localidades costeras. Hacia el otro lado la singular geografía del farellón rocoso delimita el borde y lo conecta con el mar.

Existe una escasa o nula vegetación en los terrenos a trabajar, además de la presencia de la ex cantera que se quiere potenciar. Aportando con un valor histórico cultural (construcción del puerto) y el Faro Panul (Inmueble de Conservación Histórica) que se enfrentan al proyecto y le aportan características llamativas.

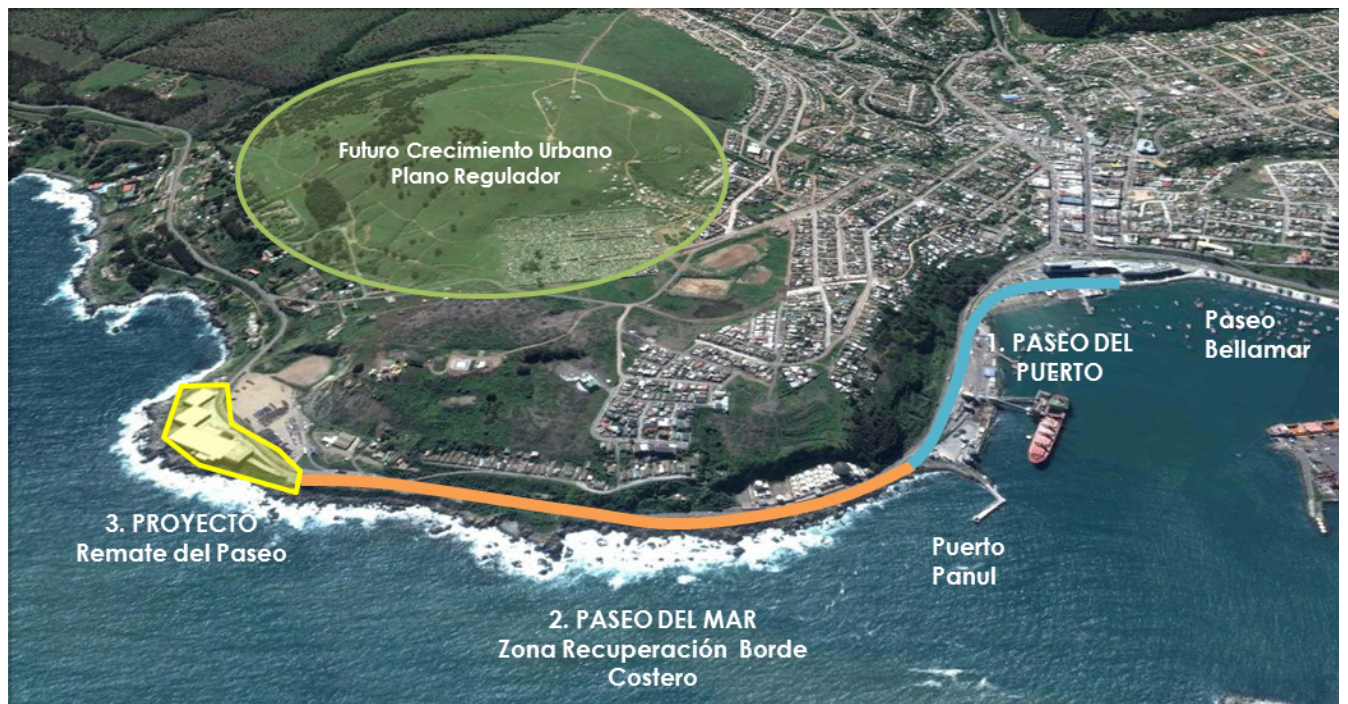


Imagen 75_ Esquema de intervención master Plan, elaboración Propia, Fotografía: Google earth



Faro Panul

Ex Cantera

Explanada Parque

Estacionamientos

Estacionamientos

Estacionamientos

Remate Mirador del mar

Proyecto Turismo-cultural Gastronómico

Sector Mirador Los poetas

Acceso a Rocas



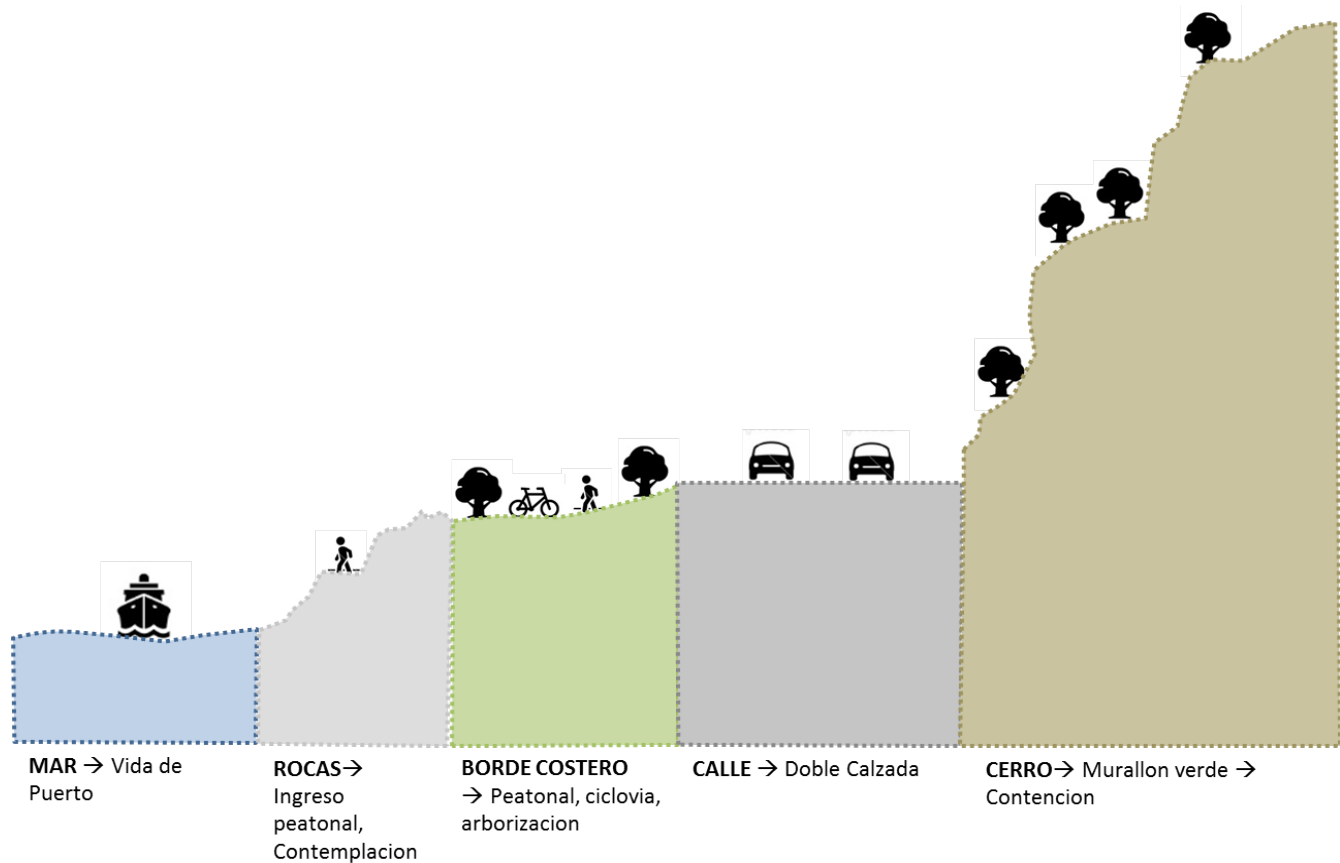


Imagen 77_ Corte esquemático situación Propuesta Borde costero, Elaboración propia.

FOTOGRAFÍAS SITUACIÓN ACTUAL BORDE



Imagen 78_ Línea Férrea, Galería personal.

Presencia de los restos de la línea ferrea, sin uso. Se busca incorporar esta situación reutilizando la estructura como soporte del nuevo paseo peatonal, poniendo en valor su característica histórica patrimonial.



Imagen 79_ Talud cerro, Galería personal.

La calle queda delimitada por este gran muro verde, que aporta una contención al borde costero. Presencia de vegetación propia del lugar



Presencia de la franja rocosa que acompaña todo el recorrido y que sirve como elemento conector y de traspaso entre el paseo costero y el mar



Vista hacia la bahía de San Antonio. Inicio del recorrido de borde costero, donde se observan las diferentes situaciones de la geografía del lugar.



Diferentes anchos de la franja costera. En algunos lugares se puede apreciar mucho más angosto. El ancho varía entre 6 y 20 metros hasta el inicio de la franja rocosa.



Vista desde el cerro, donde se aprecia el nulo tratamiento del lugar, y la gran condición paisajística.



Escasa o nula vegetación en la franja costera. Se aprecian árboles aislados en ciertas zonas, alta presencia de pasto, de fácil crecimiento debido a las condiciones climáticas del lugar, que aportan a la imagen verde del lugar.



Cambios bruscos en el desnivel del terreno en la franja costera. Se aprecia una diferencia aproximada de 2 metros desde el nivel de la calle en algunas zonas. Barrera de contención debido a la cercanía de la vía.

VEGETACIÓN PROPUESTA

La vegetación nativa del territorio comunal de San Antonio, al igual que en la mayor parte de Chile Central fue destruida en tiempos históricos, por malas prácticas de sobrepastoreo, recambio de la vegetación nativa por exótica, incendios forestales, erosión y darle paso sin control a la pradera triguera. En la actualidad la vegetación corresponde principalmente al bosque del tipo **Esclerófilo costero**, es decir, perenne y de hoja dura. Entre las principales especies están el Boyen, Peumo, Boldo, Maqui, Arrayán, Petra, Maiten y algunas comunidades relictas de Olivillo, Canelo y otros. Entre los arbustos destacan el Litre, el Romerillo, el Chilco, Baturro y otros.

En cuanto al diseño paisajístico del proyecto, en lo que concierne a las áreas verdes del Paseo de Borde Costero y exterior del proyecto, se plantea la incorporación de algunos de estos árboles nativos, donde su desarrollo se hace más rápido y sustentable, ya que las condiciones de crecimiento son óptimas para el tipo de vegetación:

Se plantea entonces 5 tipos de árboles perennes, que funcionan también como un biombo climático entre la brisa costera y el paseo. Además se propone la incorporación de árboles de tronco alto y capa frondosa, lo que permitirá una conexión visual con el Mar, (elemento más importante en el diseño del proyecto)

PEUMO

El peumo es un árbol siempreverde. Es endémico del centro de Chile, prospera en sitios húmedos del bosque esclerófilo. No supera los 25 m de altura, pero en función del clima, puede achaparrarse en arbusto. De crecimiento rápido en condiciones óptimas: terrenos sueltos, profundos y bastante humedad.

BOLDO

El boldo (*Peumus boldus*) se distribuye por el centro de Chile, es de follaje perenne, es un árbol de mediano tamaño, perteneciente a la familia Monimiaceae. Puede superar los 15 metros de altura; de muy lento crecimiento, tardando varias decenas de años para alcanzar un tamaño adulto. Florece entre agosto y septiembre en su hábitat nativo. Es un componente muy importante en el bosque esclerófilo, especialmente en la zona costera, donde se asocia principalmente a peumo y litre.

MAQUI

Es un pequeño árbol dioico, que alcanza una altura de entre 4-5 m, siempreverde, con tronco dividido que posee una corteza lisa desprendible en sus partes íntimas. Sus ramas son abundantes, delgadas y flexibles. Florece en noviembre-enero, fructifica en fin del verano.

Imagen 86-88. Especies Arbóreas www.wikipedia.cl



ARRAYÁN

El arrayán, arrayán rojo, arrayán chileno, palo colorado, es una especie arbórea siempreverde de la familia de las mirtáceas. Crece en los bosques templados de Chile, en especial junto a cursos de agua. La corteza es de color castaño cuando el árbol es joven y anaranjado cuando es adulto; está cubierto por una capa de textura pilosa y sedosa que se desprende al contacto.

En la mayor parte de su área de distribución crece como un arbusto muy ramificado, de unos 3-5 m de altura. Su crecimiento sin embargo, es muy lento y se le ha destinado especial protección.

ALGARROBO

Es un árbol corpulento que da flores en densas espigas, que florecen entre octubre y diciembre. Su habitat corresponde a terrenos pobres, especialmente en el valle central, entre Coquimbo y Colchagua. Esta especie se compone de ramas flexibles y espinosas que tienen un largo de 8 a 14 metros, sus hojas son de color verde amarillento.

PETRA

Árbol pequeño, siempreverde que alcanza una altura de hasta 15m y un diámetro de hasta 60cm, su tronco presenta fisuras longitudinales gruesas que lo hacen aparecer como si tuviera troncos de enredaderas adosados a él. Crece en la zona central de Chile.

Imagen 89-91. Especies Arbóreas www.wikipedia.cl



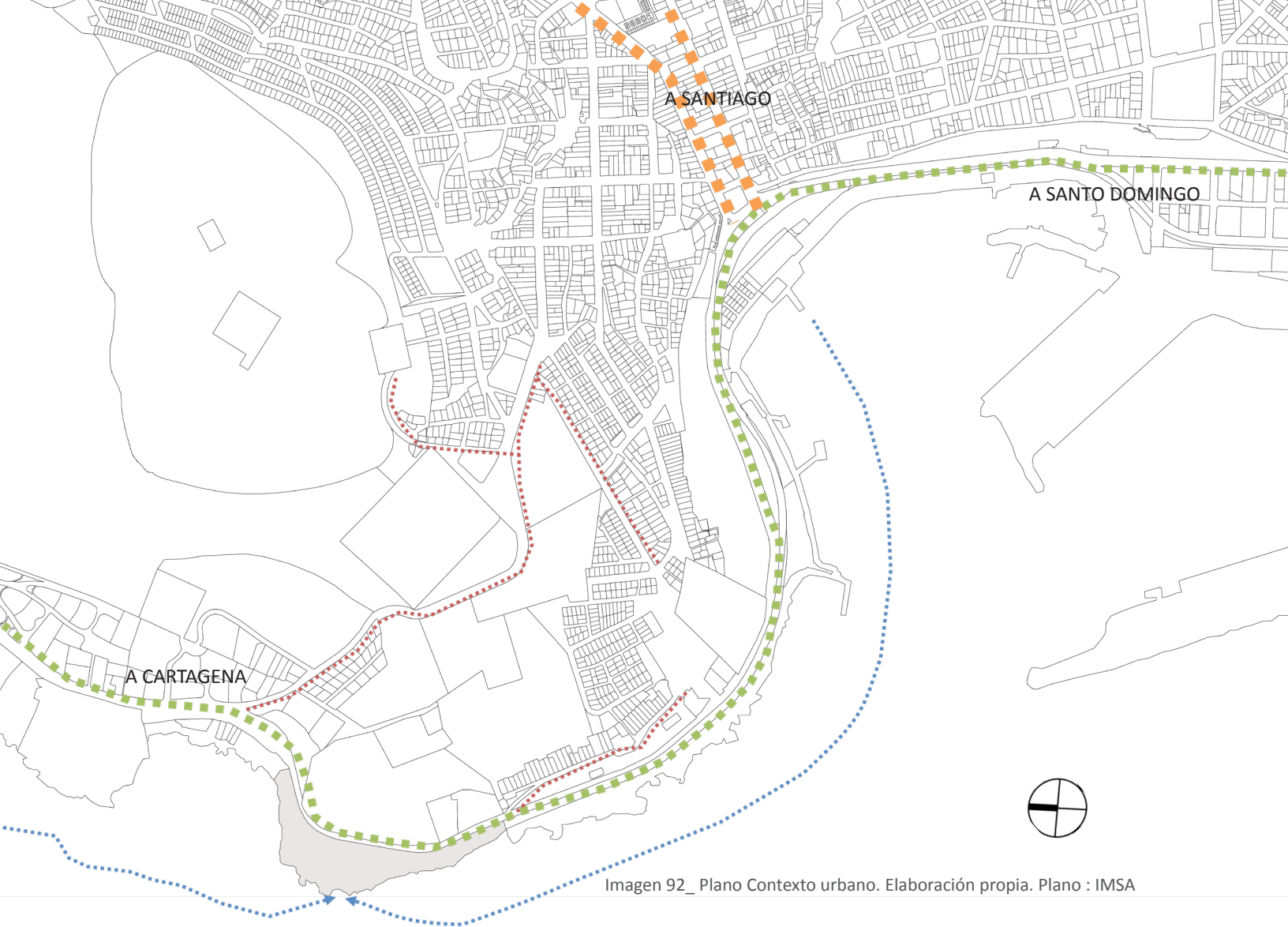


Imagen 92_ Plano Contexto urbano. Elaboración propia. Plano : IMSA

3.5. EMPLAZAMIENTO

El proyecto se emplaza en la Zona Norte de la Ciudad de San Antonio, en el Sector llamado Pelancura. Además se reconoce por ser una puerta de entrada norte desde la comuna vecina de Cartagena.

El predio seleccionado para el emplazamiento del proyecto, tiene como límites físicos, por un lado los roqueños y el mar, el Cerro centinela, donde se encuentra actualmente El Faro Panul(Inmueble de Conservación Histórica) hacia el norte limita con viviendas particulares y por el sur con un extenso predio de borde costero el cual no está trabajado.

Actualmente se encuentra ajeno de la trama urbana del centro de la ciudad al estar alejado aproximadamente 1,5 kms desde el casco histórico. Aun así, se puede observar una cercanía a poblaciones de la zona alta de la ciudad, que van cada vez más en aumento, y en donde según plano regulador, son las futuras zonas de crecimiento urbano de la ciudad, las que terminaran conurbándose con Cartagena y en donde el proyecto se ubicara estratégicamente en el centro.

La elección del emplazamiento del proyecto se genera a partir de la identificación de distintos factores, que hacen posible que el proyecto se lleve a cabo.

UBICACIÓN:

Uno de los factores más importantes al determinar el terreno, fue la ubicación privilegiada en el cual se encuentra, primero su cercanía al borde costero, lo hace un lugar único desde la perspectiva que el proyecto que se plantea esta vinculado con la gastronomía marítima, turismo de borde y la cultura de mar, parece lógico la conexión que debe tener el proyecto y el mar, además que el proyecto quiere ser el nexo hoy ausente entre los habitantes del lugar y el mar.

Su posición estratégica dentro de la geografía del lugar, lo hace muy llamativo al tener una vista panorámica de toda la Bahía, ya que tiene una forma de abanico que se abre hacia el mar.

ACCESIBILIDAD.

El emplazamiento presenta una muy buena accesibilidad, esta ubicado justo en la vía que une a San Antonio con la comuna colindante de Cartagena, (Av Antonio Nuñez de Fonseca, Ruta G-94) además de ser la vía que une todo el litoral central. La llegada desde Santiago es muy directa. El proyecto busca ser un punto reconocible dentro del recorrido de borde costero. La conexión con la zona alta de la ciudad, se da a través de dos calles muy cercanas al proyecto (Av Manuel Bulnes y Canteras). En cuanto a la Accesibilidad peatonal, como se menciono anteriormente, se plantea la incorporación de un paseo peatonal costero que se inicia en la zona del mercado y que se entiende como la continuación del Paseo Bellamar, donde el acceso de los peatones se soluciona de una manera que va en acorde con los objetivos del proyecto. Además la propuesta se plantea como un remate programático llamativo de esta nueva Costanera, donde se podrían disfrutar de programas gastronómicos turístico culturales.

Si bien el proyecto se observa alejado de la ciudad, sus características hacen de este lugar un emplazamiento ideal para el programa que se está planteando. Ya que el objetivo es que tanto los habitantes como los visitantes del lugar

,entren en contacto con la vida marítima y se empapen de su cultura mientras admiran y recorren el borde costero.

GEOGRAFÍA:

Es un lugar que reúne los diversos escenarios geográficos que presenta la comuna en general. En primer lugar se observa la presencia física del mar, como un paisaje continuo y en donde se puede llegar al él, además la accidentada geografía de una franja de roqueríos, se presentan como un escenario de traspaso y conexión entre el proyecto planteado y el mar. El cerro es una característica propia de los lugares costeros, donde la cordillera de la costa se muestra con diferentes proporciones, en el emplazamiento el cerro toma gran importancia ya que se reconoce como la Ex Cantera de San Antonio, lugar donde se extrajeron las primeras piedras para la construcción del puerto, lo que hace que tenga un valor Histórico importante en la zona. En este cerro además existe la presencia del Faro Panul (inmueble de conservación histórica lo que representa también un atractivo turístico.)

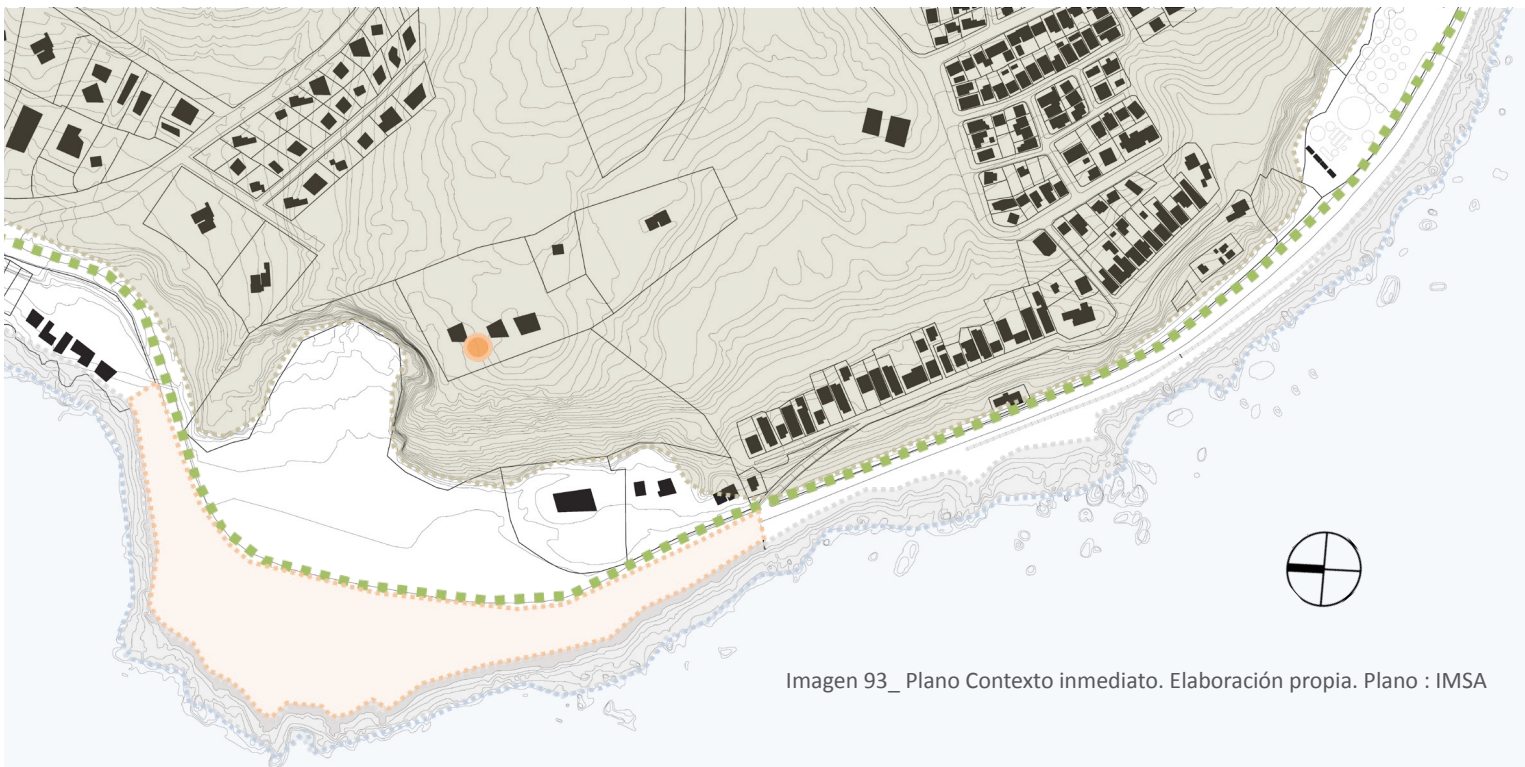


Imagen 93_ Plano Contexto inmediato. Elaboración propia. Plano : IMSA

IMAGEN DETERIORADA:

El terreno específico donde se emplaza el proyecto, en este momento está construido con un inmueble que ha traído varios inconvenientes a lo largo de la historia. Existe un proyecto que corresponde a una ex pesquera, en donde los problemas ambientales de malos olores y contaminación del aire por los desechos químicos del pescado trajeron muchas molestias a la población, reconociendo aquí un punto de disgusto para la gente. Luego el cierre de la pesquera terminó por dejar este gran edificio industrial que fue deteriorándose con el tiempo hasta la actualidad que se aprecia bastante dañado. Además de producir un estancamiento tanto visual como de congestión vehicular al ser parte de los procesos industriales de estacionamiento de camiones y almacenamiento de granos por parte de la empresa portuaria.

Es por esto que el proyecto busca ser la estrategia de recuperación de este lugar tan deteriorado y subutilizado por la actividad portuaria, dotándolo con una nueva imagen más amable tanto con el medio ambiente, con el contacto hacia el mar y con los habitantes. Por esta razón, la medida más factible sería la demolición del inmueble existente, ya que no se reconocen elementos importantes para su recuperación o reutilización. Se propone como punto de partida y motor de renovación un proyecto de equipamiento que destaque tanto en su forma, expresión y manera de ocupar el territorio, promoviendo una nueva visión de un San Antonio turístico, cultural, modernizado y amable con su situación de borde costero.

FALTA DE EQUIPAMIENTO:

El lugar elegido se muestra como un escenario ideal para otorgar a la ciudad equipamiento de tipo gastronómico, cultural y turístico, ya que la mayoría de programas de este tipo se ubican en la zona centro de la ciudad o en las zonas altas. Este sector se encuentra carente tanto de este tipo de infraestructura como de servicios más básicos.



Imagen 94_ Fotografía Aérea terreno, google aearth

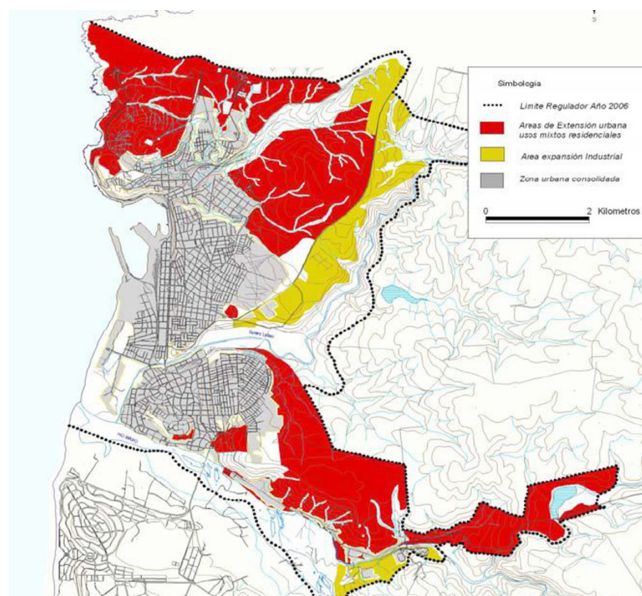


Imagen 95_ Zonas de crecimiento urbano, IMSA

3.6. DESCRIPCIÓN DEL TERRENO

EX PESQUERA CAMANCHACA

La ubicación específica del terreno corresponde a la dirección Av. Antonio Nuñez de Fonseca N° 1750, antiguamente perteneciente a la Ex pesquera Camancha.

Durante fines de los 80 y casi toda la década de los 90, se produce en Chile norte y centro un auge de la pesquería de cerco para producir harina de pescado. Este auge se produjo debido a que los créditos CORFO permitieron a particulares y privados comprar lanchas y redes y aumentar considerablemente la flota, por lo tanto hubo un acceso a la pesca como nunca antes en Chile. Las condiciones de la época permitió que existieran por ende empresarios, embarcaciones, artes de pesca disponible y peces presentes en el océano, escenario propicio para que aparecieran en el país grandes consorcios nacionales y sociedades internacionales, y en donde llegaron a existir 18 empresas pesqueras en San Antonio.

En este contexto aparece la Ex pesquera Camanchaca, terminando su construcción en el año 1996, la cual pidió a la empresa Portuaria en ese momento la concesiones de estos terrenos y en donde se terminó de dinamitar el último montículo de cerro y se creó una enorme explanada artificial, para construir este edificio armable de acero. En un periodo no mayor a 10 años, el auge de la pesca disminuyó considerablemente y terminó por quebrar a muchas de las empresas de este rubro, situación que se dio debido a la gran cantidad de extracción de las especies marinas las cuales no se alcanzaban a reproducir, por ende era mayor la capacidad extractiva que la reproducción de las especies. Durante este período se apreció un alto grado de deterioro ambiental debido a los fuertes olores emanados de los desechos de pescados. Este empresa estaba especializada en la producción de Harina de Pescado. Por esta razón la zona se caracterizó por ser un punto no muy amable en la ciudad.

Después este inmueble estuvo abandonado aproximadamente durante 3 años, para luego ser concesionado por empresas privadas del puerto, la que reutilizó esta misma estructura tipo galpón como lugar de almacenaje de granos de los procesos industriales.

El terreno presenta una superficie de 2,5 has, en las cuales se deberá desarrollar el proyecto. Cabe mencionar también que el terreno que enfrenta el inmueble, correspondiente a la ex cantera presenta una superficie de 2,1 has, (actualmente subutilizada como aparcadero de camiones).



Imagen 96_ Edificio terreno, Galería personal



Imagen 97_ Terreno cantera, Galería personal





Imagen 98-110_ Situación Actual del Terreno y su contexto inmediato,
 Imagen 110_ Plano Terreno, Elaboración propia. Plano : IMSA



PLANO REGULADOR COMUNAL VIGENTE

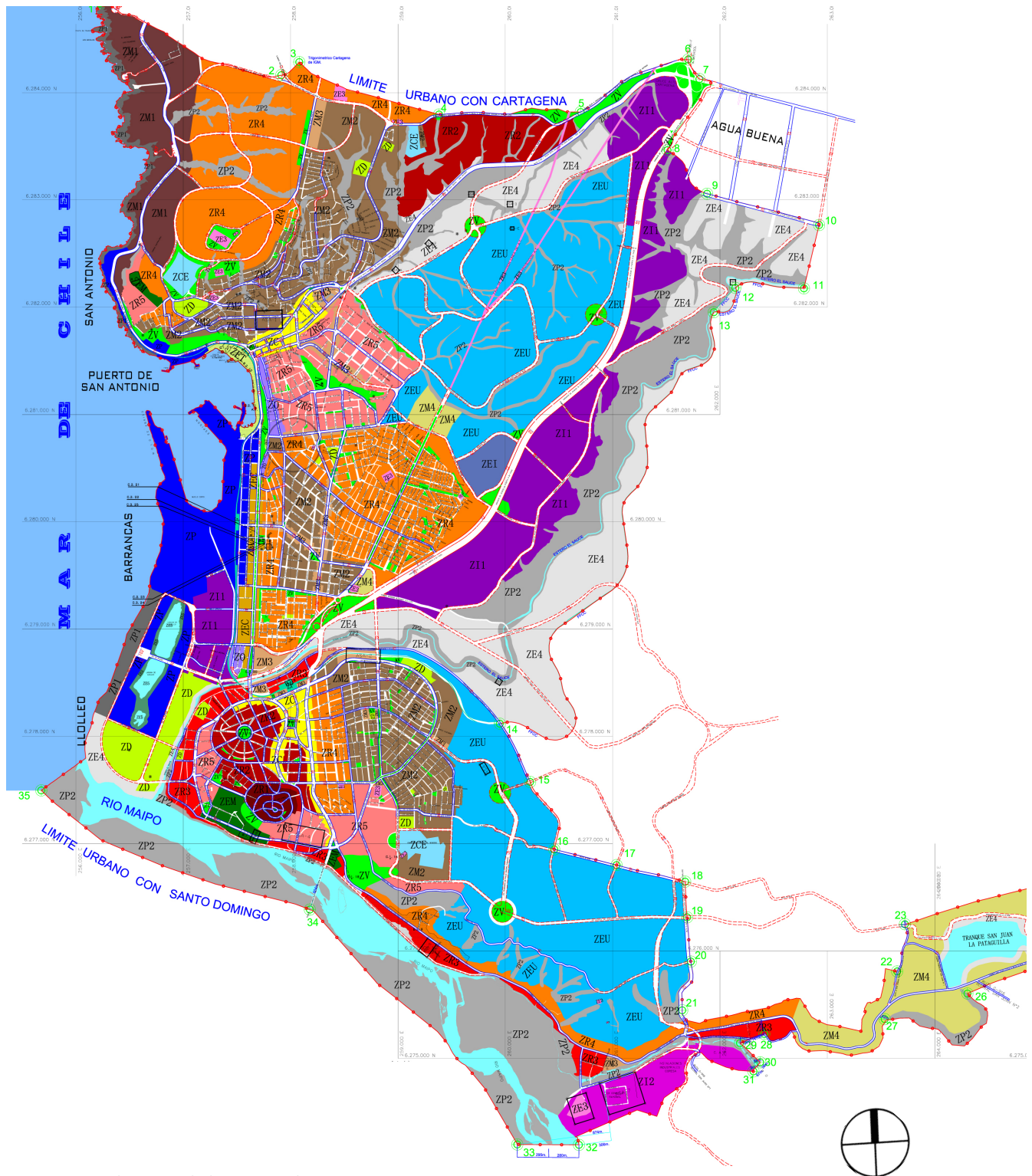


Imagen 111_ Plano Regulador Comunal San Antonio , IMSA

NORMATIVA DEL TERRENO

Actualmente el terreno donde se inserta el proyecto se rige bajo la normativa de **ZP** (Zona Portuaria) donde no se permitiría la construcción de la propuesta planteada, debido a que los usos permitidos solo tienen relación a actividades industrial y similares.

El proyecto ante esta situación se plantea bajo la perspectiva municipal de cambiar el uso de suelo a una zona **ZET** (esparcimiento y turismo), para toda la propuesta de borde costero, las condiciones son favorables, ya que los usos de suelo permitidos serían los siguientes: Residencial, sólo los hoteles, moteles, hogares de acogida, hospederías, sean remuneradas o gratuitas. Equipamiento científico ; comercial ,ferias artesanales; de culto y cultura; de esparcimiento, sólo del tipo parques de entretenimientos, embarcaderos turísticos y casinos; de seguridad , Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto; y social, sólo sedes sociales y comunitarias; infraestructura de transporte, sólo del tipo recintos y playas de estacionamientos para vehículos de hasta 10 asientos, vías y equipamiento ferroviario y equipamiento portuario pesquero artesanal y sus instalaciones complementarias, propias del proceso de embarque, desembarque y almacenamiento inofensivo de pesca artesanal; áreas verdes y espacios públicos.

Para la propuesta específica del proyecto, el terreno propone ser inserto bajo la zonificación de Zona Mixta 1, al encontrarse en situaciones geográficas similares a las colindantes en donde se usa este tipo de zonificación, por lo cual parecería más lógico. (Ver imagen)

ZM1 (Zona mixta 1)

Usos de suelo permitidos: Residencial; equipamientos: comercial, ferias libres; de culto y cultura, deportivo sólo del tipo centros y clubes deportivos y multicanchas; de esparcimiento de seguridad; social ,infraestructura de transporte sólo terminales externos y estaciones de intercambio modal; plantas o instalaciones de transferencia de residuos sólidos; áreas verdes y espacios públicos. Entre los espacios públicos se consideran para el sector de Pelancura, las sendas peatonales de penetración turística hacia el borde costero, que poseen estacionamientos proyectados en su encuentro con la Av. Antonio Núñez de Fonseca, accesos graficados en el Plano PRCSA-01; y aparcaderos de camiones y almacenamientos inofensivos sólo en la explanada del sector Canteras.

Usos prohibidos: Equipamiento científico;comercial tipos mercados, kioscos y/o pequeños locales comerciales de abarrotes ni similares; de educación; de salud, de seguridad sólo del tipo cárceles y centros de detención; de servicios ; servicios artesanales y profesionales; talleres artesanales inofensivos y molestos; equipamiento comercial :estaciones de servicio automotor, centros de servicio automotor o talleres mecánicos; infraestructura de transporte: terminales de servicios de locomoción colectiva urbana e interurbana, terminales de vehículos, depósitos de vehículos, vías y esta-

ciones ferroviarias, recintos y playas de estacionamientos; infraestructura sanitaria :plantas de captación, distribución o tratamiento de agua potable o de aguas servidas; infraestructura energética: centrales de generación o distribución de energía, de gas y de telecomunicaciones : estaciones de telefonía celular; y actividades productivas del tipo almacenamientos e industriales.

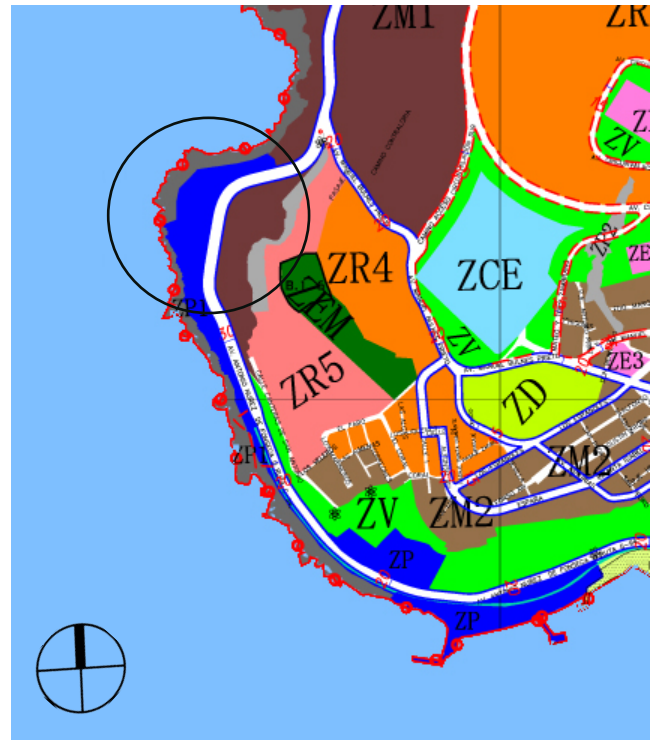


Imagen 112_ Plano Regulador Comunal San Antonio , IMSA

SIMBOLOGIA

ZONAS CONSOLIDADAS		ZONAS DE EXTENSION URBANA	
ZONAS RESIDENCIALES ZR1 ZONA RESIDENCIAL 1 ZR2 ZONA RESIDENCIAL 2 ZR3 ZONA RESIDENCIAL 3 ZR4 ZONA RESIDENCIAL 4 ZR5 ZONA RESIDENCIAL 5		ZONA DE EXTENSION URBANA ZEU	
ZONAS MIXTAS ZM1 ZONA MIXTA 1 ZM2 ZONA MIXTA 2 ZM3 ZONA MIXTA 3 ZM4 ZONA MIXTA 4		ZONAS ESPECIALES ZP1 ZONA DE PROTECCION 1 ZP2 ZONA DE PROTECCION 2 ZE3 ZONA ESPECIAL 3 ZE4 ZONA ESPECIAL 4 ZE5 ZONA ESPECIAL 5	
ZONAS PREFERENTES ZC ZONA COMERCIAL ZO ZONA DE OFICINAS ZE1 ZONA DE EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL ZEC ZONA DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL ZI1 ZONA INDUSTRIAL 1 ZI2 ZONA INDUSTRIAL 2 ZP ZONA PORTUARIA		Z.ASA ZONA DE AREAS ESPECIALES SITO ARQUEOLOGICO ASA-U ZONA SITO ARQUEOLOGICO URBANA ASA-CU ZONA SITO ARQUEOLOGICO EXTENSION URBANA AREA DE PROTECCION HELIPUERTO AREA AGUAS SUBTERRANEAS ZV ZONA DE AREAS VERDES PUBLICAS ZET ZONA DE ESPARCIMIENTO Y TURISMO ZD ZONA DE DEPORTES Y RECREACION ZF ZONA DE FERROCARRIL ZEM ZONA DE EQUIPAMIENTO MILITAR ZCE ZONA DE CEMENTERIO RIOS, LAGUNAS Y ESTEROS	

El cambio de uso de suelo es favorable para el proyecto ya que contempla la mayoría de los programas que se proponen, sin embargo en la actual zonificación ZM1 no se permite uso educacional, que es uno de puntos claves del proyecto, por ende, se propone la incorporación de este, realizando una excepción en el terreno propuesto.

Al plantearse como un ejercicio netamente académico, se pretende establecer lineamientos básico que ayuden a plantear soluciones viables a los problemas planteados.

Este es un proyecto, que de ser viable se construirá a largo plazo, cuando la concesión definitiva de estos terrenos bajo la propiedad Portuaria se acaben (20 años) y se permita el cambio en los usos de suelo de los terrenos, con la zonificación recién planteada.

En la siguiente tabla se resumen las condicionantes a la hora de edificar de la zonificación ZM1.

Imagen 113_ Tabla Resumen Condicionante según PRCSA

CONDICIONANTES	
Superficie predial mínima	1500m ²
Densidad neta máxima	160hab/há
Coefficiente de ocupación de suelo	0,40 para edificaciones de 4 pisos o menos; 0,20 en edificaciones de 5 pisos o más.
Coefficiente de constructibilidad	1.4
Sistema de agrupamiento	Aislado. Para los predios que enfrenten el borde poniente de la Av. Antonio Núñez de Fonseca, sus fachadas no podrán exceder el 50% del largo del frente predial que enfrenta esta calle
Distanciamientos	Según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
Adosamientos	Según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
Rasantés	70° en todos los deslindes, La altura de las edificaciones queda determinada por una rasante horizontal a 1 m. de altura sobre la solera poniente del camino costero Av. Antonio Núñez de Fonseca.
Altura máxima edificación	Determinada por la aplicación de rasantés.
Cierros	con un 60% mínimo de transparencia a la calle concentrados en la parte superior del cierre. Para edificios de 4 pisos o más, 100% de transparencia a la calle y 100% con el vecino en el área de antejardín.
Antejardín mínimo	5 m. excepto para los predios que enfrenten el borde poniente de la Av. Antonio Núñez de Fonseca, donde se exigirá un antejardín mínimo de 15 m.
Estacionamientos	De acuerdo al artículo 10 de la presente Ordenanza Local.

RIESGO DE TSUNAMIS.

Los tsunamis corresponden a grandes olas marinas, que se producen a lo largo de una costa como producto de terremotos, tienen su epicentro en el fondo del Océano en sectores correspondientes a la plataforma continental.

Históricamente se conoce la ocurrencia de seis terremotos que generaron Ondas de tsunami en la zona central de Chile. Estos son los registrados el 13 de Mayo de 1647, el 8 de Julio de 1730, el 19 de Noviembre de 1822, el 16 de Agosto de 1906, el 3 de Marzo de 1985 y el último evento ocurrido el 27 de febrero de 2010.

En el caso de San Antonio no existen muchos registros recientes de este tipo de fenómenos. Sólo dos, para el terremoto del 3 de marzo de 1985 donde las deformaciones del fondo marino produjeron un pequeño maremoto y tsunami con un aumento inicial de 0,2 m. alcanzando olas de hasta 3 a 4 m. El segundo, ocurrido recientemente en el año 2010, que puso en riesgo la zona baja de Barrancas y Lolloleó incluyendo la zona portuaria y las poblaciones Juan Aspee Pizarro y Brisamar y todo el borde costero

La inundación producida por el tsunami registra niveles bajo la curva topográfica de los 10 m. En toda el área del Puerto de San Antonio, con un nivel máximo en el sector de la playa de Lolloleó de 6 a 7 m. sobre el nivel medio del mar. De acuerdo a esto, la zona mayormente impactada por un tsunami corresponde a la zona portuaria de San Antonio, alcanzando la vía férrea por una parte y el sector turístico al sur del puerto.

Como se observa entonces en la carta de inundación que realizo el SHOA a partir del terremoto y tsunami de 1906,

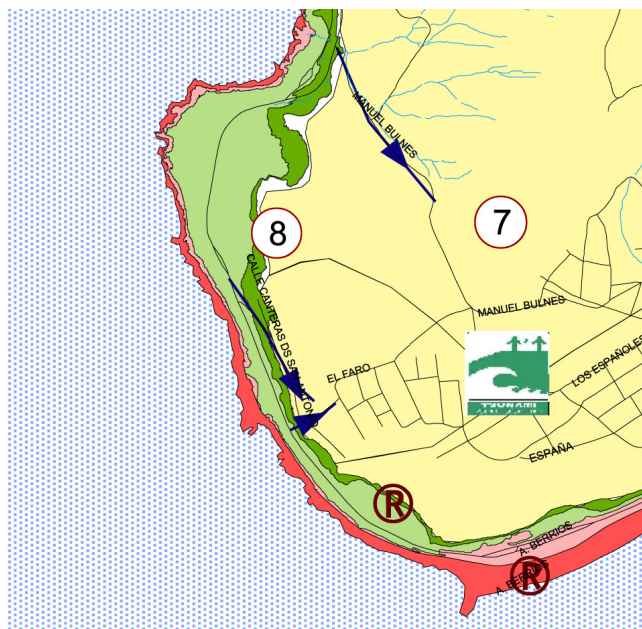
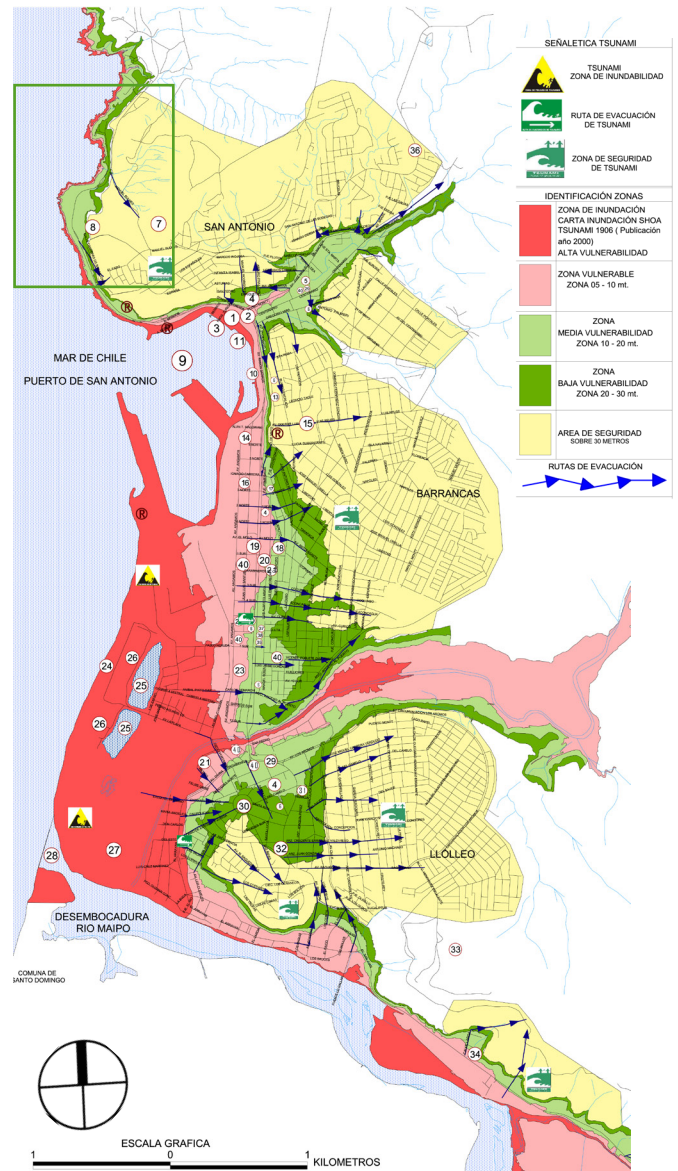


Imagen 114-115_ Plano Zonas de riesgo por Tsunami, IMSA

el terreno donde se encuentra emplazado el proyecto esta en una zona de media vulnerabilidad (10- 20 m). El terreno exactamente se encuentra sobre la curva topográfica de los 17m, por lo que las probabilidades de un desastre ante tsunami disminuyen un poco, ante los eventos ya presentados en la comuna, el lugar no presenta problemas de inundación.

Cabe también mencionar que el emplazamiento se encuentra muy cercano a dos de las rutas de evacuación de tsunami, las que llegan a las partes altas de la ciudad, determinadas como zonas de seguridad. (Imagen x)

Sin embargo se tomaran las condicionantes necesarias ante un eventual desastre, tratando siempre de producir el menor impacto posible.



3.7. CONCEPTUALIZACIÓN /PROPUESTA DE DISEÑO

3.7.1. PROPUESTA ARQUITECTURA

Como se menciona anteriormente, el plan urbano contempla la incorporación de una propuesta arquitectónica, la cual se traduce en un Centro Gastronómico, Turístico y Cultural CGTC, tema que se justificó en el capítulo anterior. Este proyecto de arquitectura tiene como objetivos específicos:

1. Generar un remate importante del Paseo peatonal costero proyectado, el cual actúe como una puerta de entrada o de salida de la comuna hacia Cartagena, y que además pretende ser el inicio de un futuro plan de revitalización de borde hacia la zona norte de la ciudad que conecta con Cartagena.

2.- Generar un espacio de intercambio, esparcimiento, recreación para la comunidad de San Antonio y para los turistas que visitan la Zona, donde se establezcan diferentes actividades turístico- culturales- productivas, en base al recurso más importante del lugar, El Mar.

3.- Posicionar a la Comuna de San Antonio como cabecera provincial de servicios, tanto en educación como en cultura y que además logre formar parte del circuito turístico del litoral central de forma interesante.

4.- El proyecto busca ser un foco de Interés turístico tanto para los Habitantes del lugar como para los que visitan la zona. Que este se constituya como un hito dentro de la ciudad, que logre ser reconocible.

5.- A través del proyecto también se pretende diversificar la actividad productiva del Puerto, que en la actualidad no genera muchas posibilidades de empleo y desarrollo para los habitantes del lugar, ya que no son mano de obra calificada para trabajar en este debido a su bajo nivel educacional. Lo que a su vez genera un círculo vicioso entre educación, desempleo y pobreza. Es por esto que el proyecto pretende abordar estas aristas mencionadas generando oportunidades de desarrollo sustentables en el tiempo, y con soluciones integrales.

Imagen 116_ Situación Urbana proyecto , elaboración propia, Google earth



3.7.2. PARTIDO GENERAL

1. ELEMENTOS GEOGRÁFICOS.



2. PROYECCIÓN DE LA CALLE.



3. DISPOSICIÓN DE LOS VOLÚMENES.



4. ATERRAZAMIENTO DEL TERRENO.

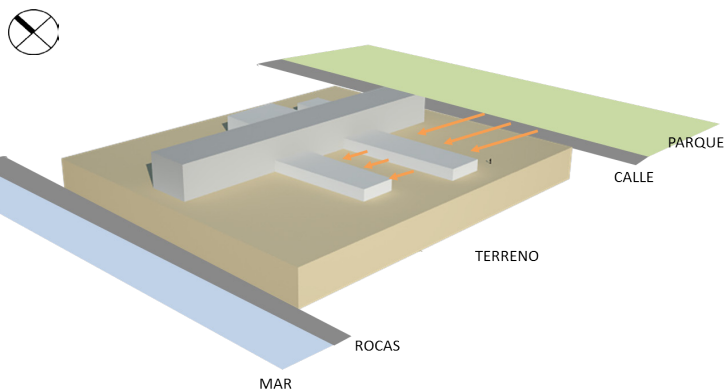
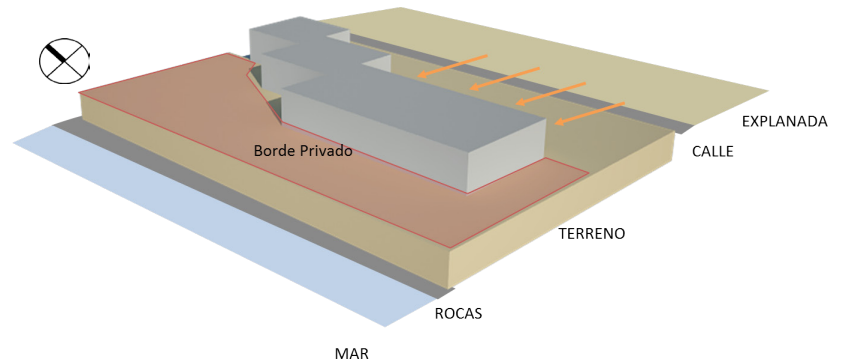


3.7.3. CRITERIOS DE DISEÑO

Para la propuesta arquitectónica se tomaron varios criterios de diseño a partir del partido general expuesto anteriormente, que buscan dar una respuesta específica con un proyecto que se adapte a su contexto y su situación urbana.

1. SITUACIÓN ACTUAL DEL TERRENO.

Como se observa en el esquema adjunto, el inmueble ubicado hoy en el terreno se presenta como un gran obstáculo, tanto físico como visual, y que no responde a la situación de su contexto inmediato y que niega el lugar donde se emplaza. Existe un bloqueo de todas las vistas al mar desde cualquier ángulo y un impedimento físico de ingresar al terreno por ser privado.



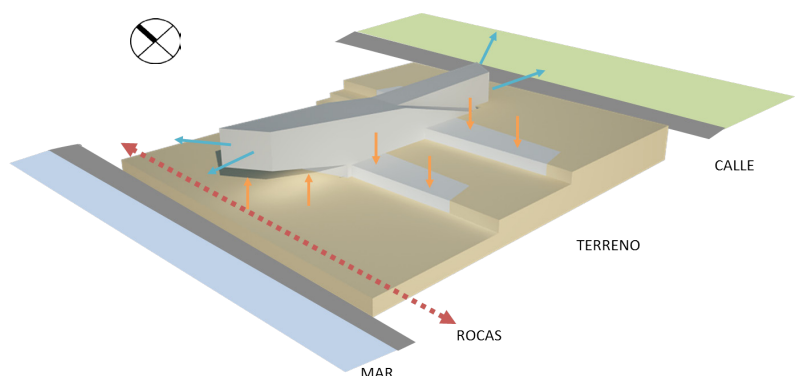
2. DISTRIBUCIÓN DE LOS VOLÚMENES

Como se explicó anteriormente, se definen dos ejes en el proyecto, uno más importante que se proyecta desde la tierra con dirección al mar, invitando al circuito marino y que cumple de eje conector, y otros más pequeños que contienen los distintos programas. En la situación actual existe una explanada en el terreno, por ende si el proyecto se emplazara de tal manera, continuaría con la problemática de la relación visual con el mar, tapando la mayoría de las vistas a este.

3. ELEVAR Y HUNDIR LOS VOLÚMENES

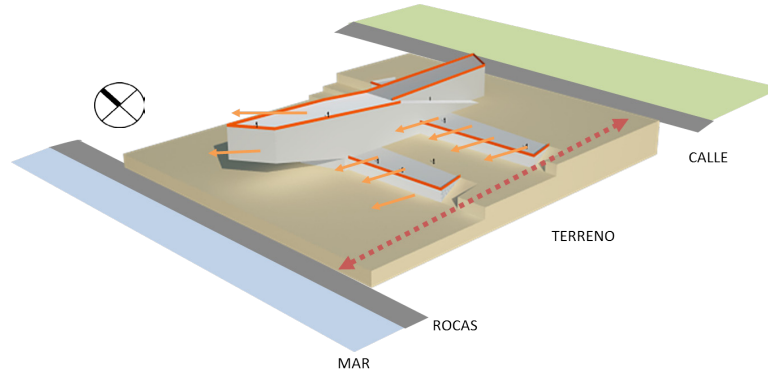
Como estrategia de inserción en el lugar, se plantean dos acciones para los volúmenes propuestos. En primer lugar el volumen mayor se eleva en sus dos extremos, tratando de enmarcar dos situaciones específicas, la primera dirige las vistas hacia el mar y liberar el espacio exterior para permitir un traspaso hacia el otro lado del bloque. En el otro extremo el volumen se eleva en menor cantidad para generar el acceso principal y relacionarse con una situación de llegada y a la vez de conexión visual hacia el parque propuesto en frente.

Por otra parte los 4 volúmenes menores se entierran en el terreno en diferentes niveles, para generar la liberación de las vistas desde cualquier lugar del proyecto, y para enmarcar la situación de un Único Volumen saliente al mar.



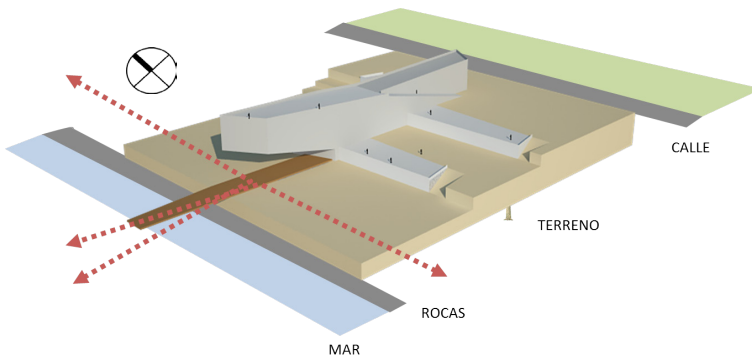
4. TECHOS MIRADORES/TERRAZAS.

Se utilizan todas las superficies de las techumbres de los volúmenes, tanto del principales como de los volúmenes secundarios , con el fin de generar terrazas miradores hacia el mar, en donde existan distintas situaciones de descanso y contemplación. Se propone la utilización de Techumbres verdes en ciertos lugares que será explicado mas adelante. Además de la liberación de las vistas. se libera el traspaso desde la calle hacia las rocas y del borde costero, el cual esta vinculado directamente con el paseo peatonal costero que se proyecta en el Master plan .



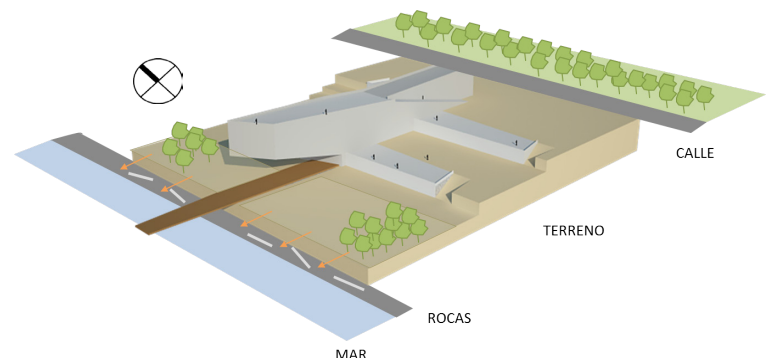
5. INCORPORACIÓN DEL MUELLE.

Se propone la incorporación de un muelle mirador, enmarcando la importancia que es la llegada al mar y la relación con el proyecto, Este muelle se proyecta como la continuación del paseo de borde costero invitando al usuario a recorrerlo. Además se entiende como la proyección del volumen mayor lo que genera la intensidad de este eje. Se plantea también que este muelle reciba a pequeñas embarcaciones que están estrechamente vinculadas a los programas turísticos que se realicen en CGTC.



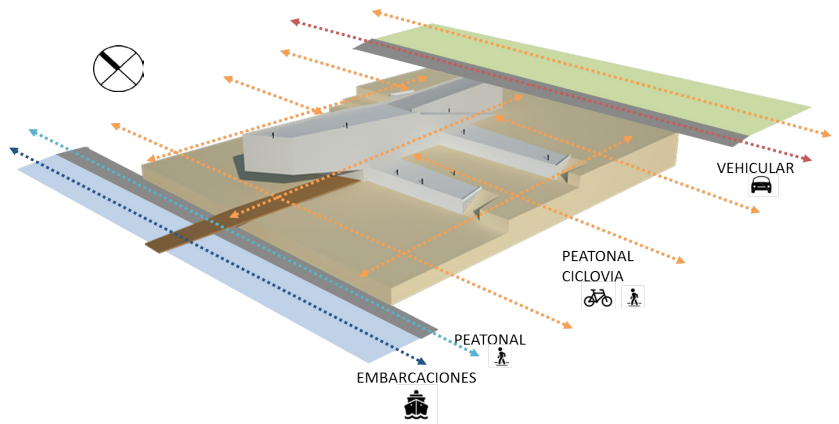
6. PASEO COSTERO Y ROQUERÍOS

Se plantea además la incorporación del paseo costero a través de la continuación de la masa arbórea que busca generar espacios tanto de recorridos como de descanso y contemplación dentro del terreno . El proyecto busca generar la mayor de las relaciones con el mar, por lo que plantea arquitecturizar el borde-roca a través de pircas de contención y bajadas a las rocas a través de escaleras de piedra y lugares de contemplación y descanso. (ver referente pág 106)



7. RECORRIDOS

Se plantean diferentes instancias de recorrido, que responden a las diferentes situaciones del proyecto. Primero esta el recorrido vehicular el cual genera un limite con el proyecto, se plantean estacionamientos lineales junto a la calle. Luego esta el recorrido Peatonal lineal y ciclovías a través del paseo costero propuesto. En tercer lugar existe un recorrido peatonal de excursión a través de las rocas que tiene otro ritmo. y por ultimo esta el recorrido marítimo.



8 LA ESCALA Y ACCESOS

La escala del proyecto se genera a partir del contexto natural que lo rodea, debido a que no existen referencias de edificios colindantes, por ende la escala hace referencia al proyecto y a la ciudad y su entorno.

Se plantea que el CGTC sea un hito para la ciudad, tanto urbano paisajístico como arquitectónicamente, lo que implica que debe ser visto y apreciado de los distintos ángulos. por lo que se propone una altura de 4 niveles, 2 de los cuales están enterrados en el proyecto para minimizar el impacto en el borde costero.

Los accesos del proyecto se plantean en ambos extremos del volumen mayor. El acceso principal se genera mirando a la calle y que esta dirigido al usuario que llega en vehículo. El segundo acceso se plantea desde el borde, ya que se espera la llegada de gran flujo peatonal a través del paseo costero.

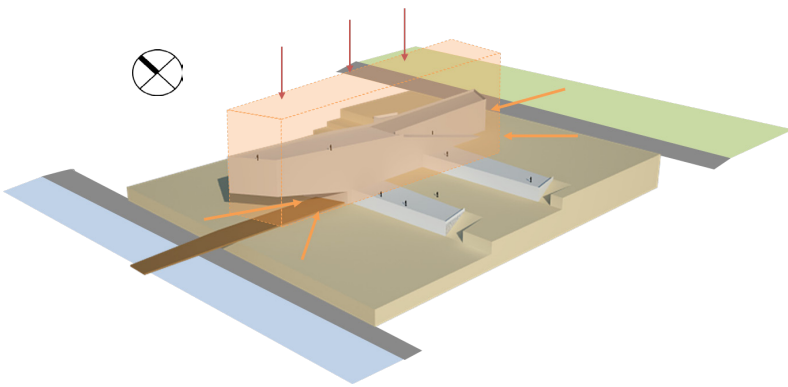


Imagen 127-128_ Esquemas criterios de diseño, elaboración Propia.

A través de los criterios de diseño establecidos, se desea lograr una imagen de totalidad en el proyecto, en donde se toman en consideración distintas variables de diseño, tratando de tener nociones en los diferentes aspectos que componen el proyecto. Se toman también en consideración los 5 elementos geográficos mencionados en el partido general, cada uno entregando distintos programas y siempre poniendo en valor la relación de los habitantes con el mar. (imagen 131)

SITUACIÓN ACTUAL

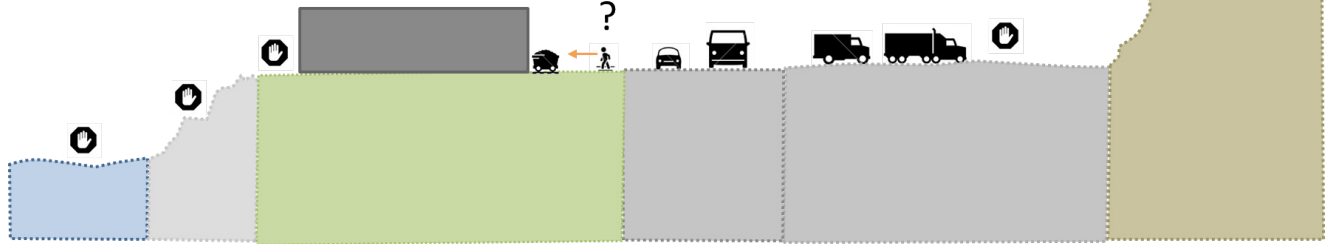


Imagen 129_ Corte Esquemático Situación terreno, elaboración Propia.

SITUACIÓN PROPUESTA

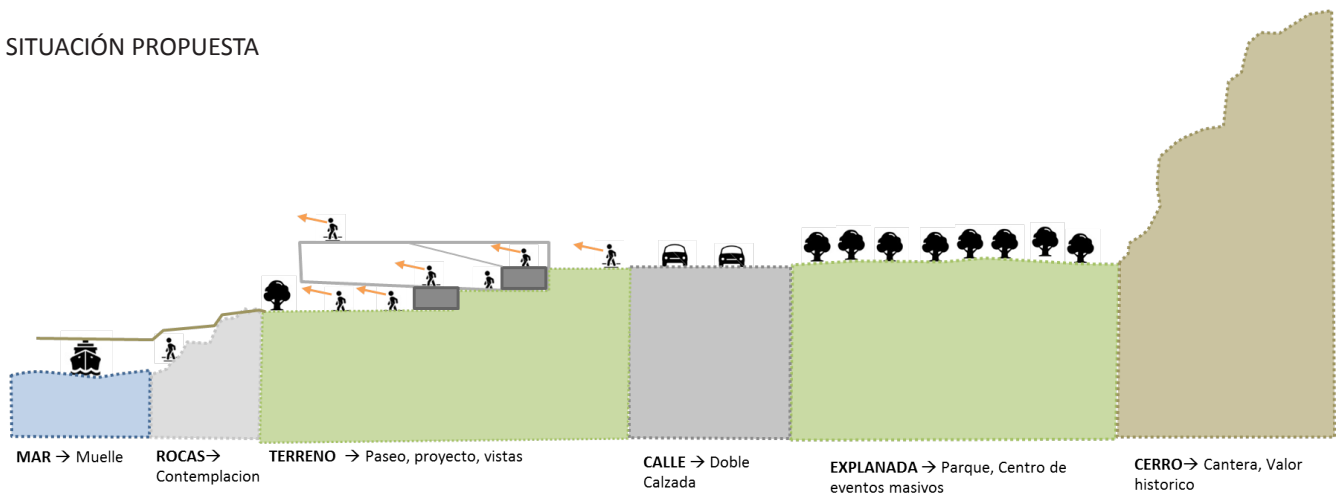


Imagen 130_ Corte Esquemático Situación propuesta, elaboración Propia.

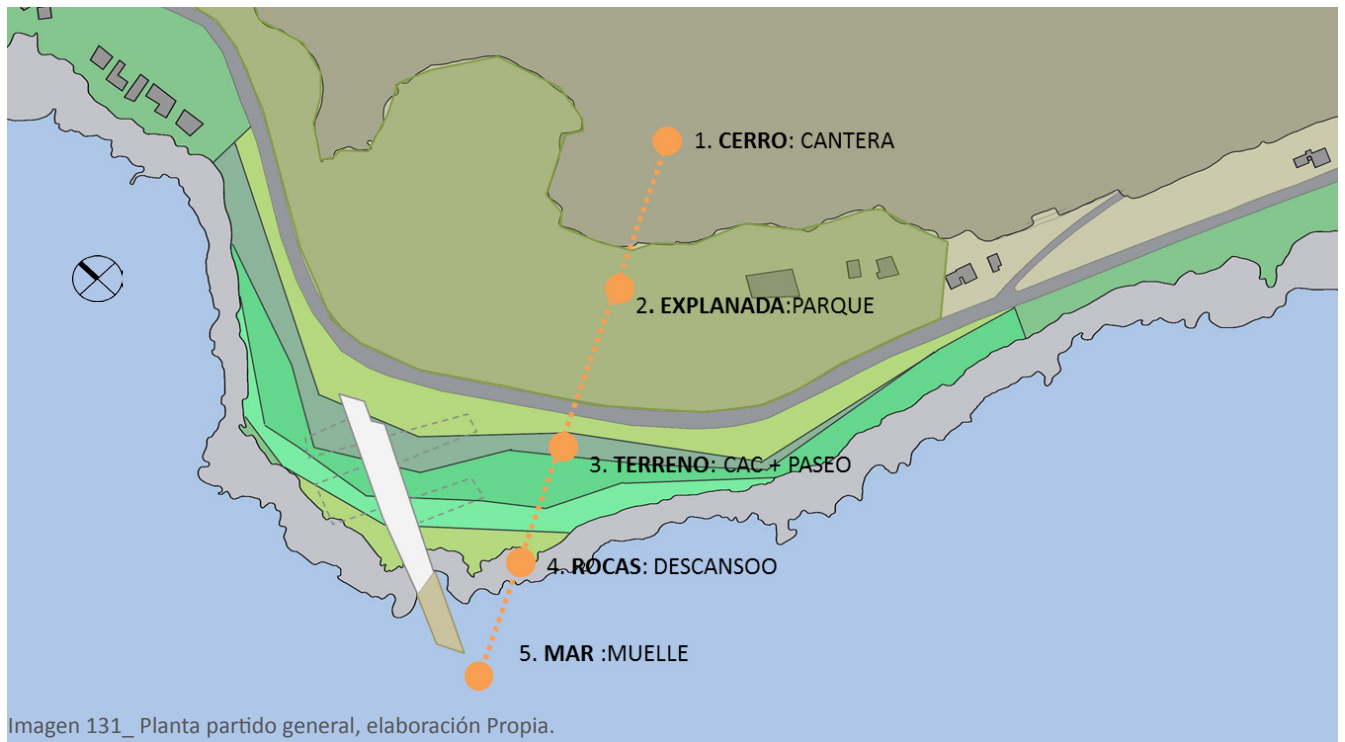


Imagen 131_ Planta partido general, elaboración Propia.

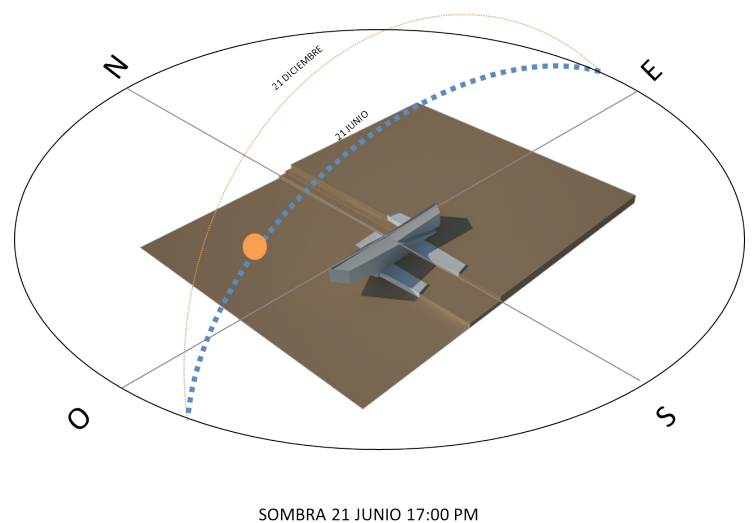
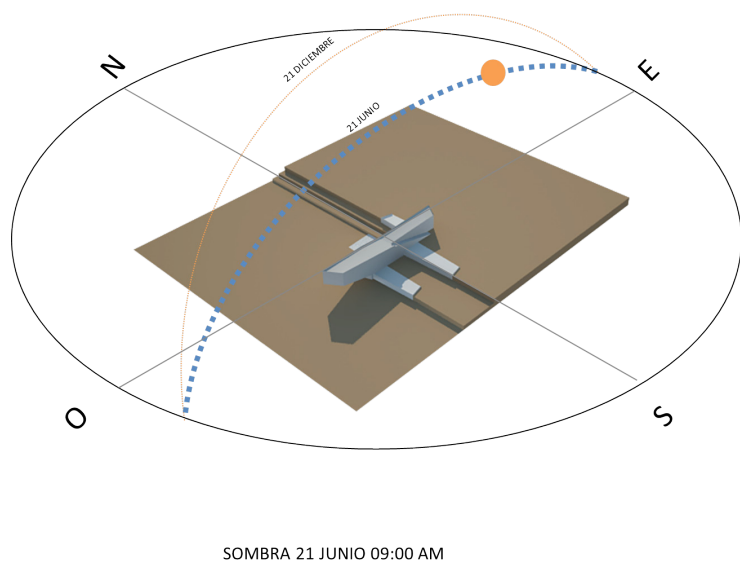
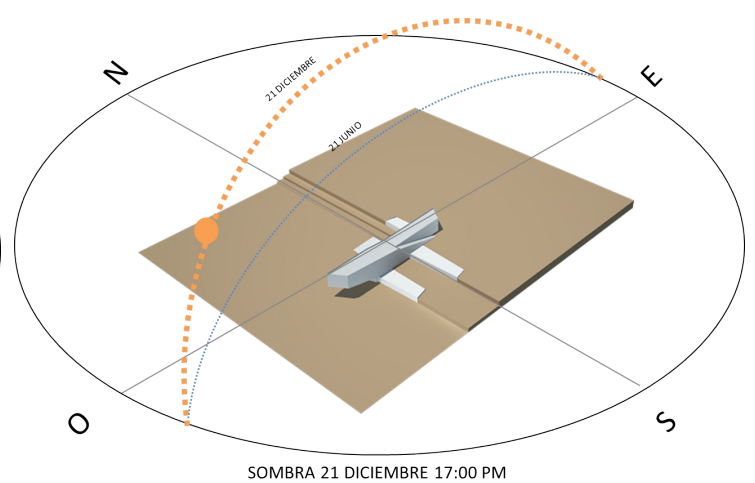
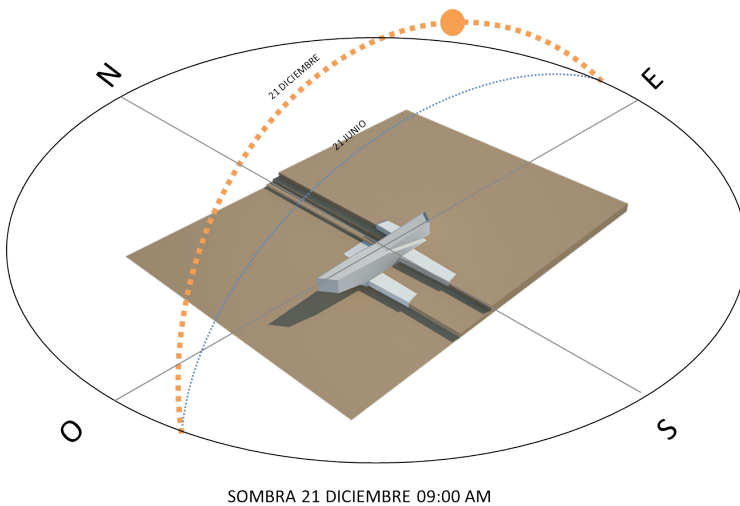
3.7.5. CRITERIOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

1. ORIENTACIÓN Y CONFORT TÉRMICO

La orientación del proyecto se determina a partir de su emplazamiento, de esta manera la disposición transversal del volumen principal genera un desafío en términos de control lumínico y térmico, ya que se enfrenta con su largo total hacia el Norte. Esto podría afectar la calidad ambiental interior, debido a una exposición constante de sol en el edificio a través de los grandes vacíos de la fachada. Se propone un tratamiento distintos para las fachas norte y sur.

Para ayudar a un confort térmico en el interior, se propone la incorporación de paneles de vidrio DVH, los cuales tienen la función de regular el comportamiento térmico del edificio tanto en invierno como en verano, a través de la cámara de aire en su interior.

Además se hace un estudio de las sombras producidas por el edificio, y como esto podría afectar al entorno.



Soleamiento.

Una de las estrategias para atacar el problema de la excesiva radiación solar que reciben las fachadas acristaladas, es retranquear la línea de los cristales, con el fin de disminuir la superficie que reciba esta radiación. Además de la incorporación de una doble piel, de acero corten, que evita la radiación directa en el interior y la difumina a través de estas laminas perforadas.

El esquema 136, hace un estudio de la cantidad de radiación solar directa que recibe el edificio en su interior, para 3 días específicos:

- 1.- Solsticio de invierno: 21 de junio. Ángulo $32,9^\circ$
 - 2.- Equinoccios: 21 de marzo y 21 de septiembre que corresponden al inicio del otoño y primavera respectivamente. Ángulo 67°
 - 3.- Solsticio de verano: 21 de diciembre. Ángulo $80,5^\circ$
- Estos ángulos corresponden a las 12 del día y en la orientación norte.

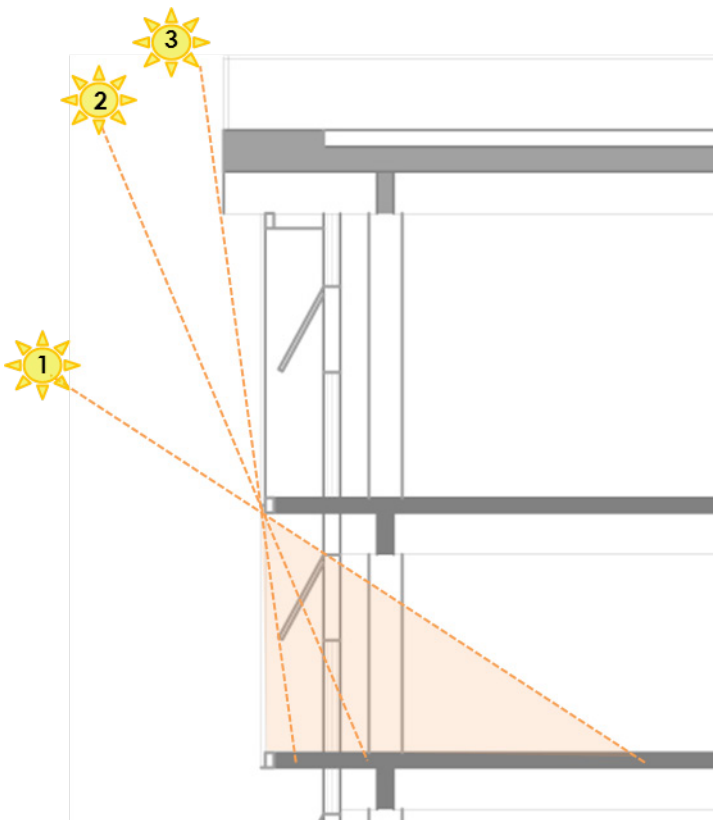


Imagen 136_ Esquema soleamiento , elaboración Propia.

Doble piel.

A nivel de la fachada, la doble piel de paneles de Acero Corten, es la encargada de generar un amortiguador climático. Esta funciona como una fachada ventilada por donde el aire circula y se renueva circulando de forma ascendente, el aire más caliente sube y sale de la cámara y se renueva por uno más frío, lo que configura una barrera térmica.

Además que la piel actúa como un filtro, transformando los vientos fuertes en caso de que los haya en suaves brisas que entran al interior.

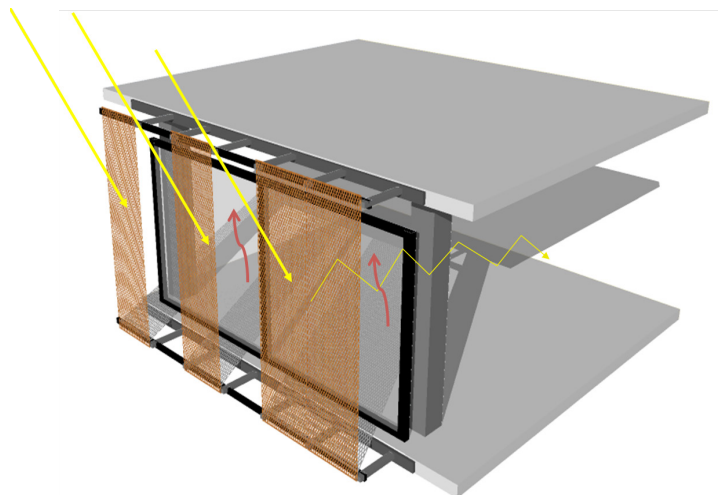
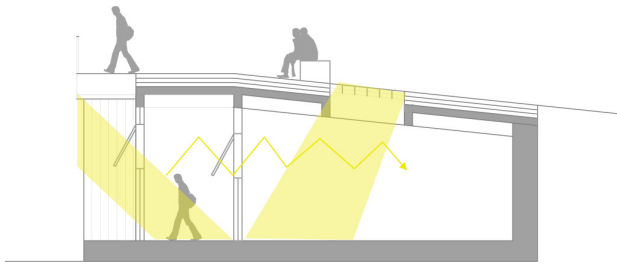


Imagen 137_ Esquema doble fachada , elaboración Propia.

2. ILUMINACIÓN NATURAL

Debido a la gran cantidad de aberturas vidriadas, el proyecto es capaz de generar su propia iluminación natural, evitando el consumo excesivo de luz artificial y disminuyendo los costos asociados a estos. Para el volumen principal la luz que recibe es repartida al resto de los recintos, debido a que no existen divisiones interiores que limiten el traspaso de la luz (esquema 139). A su vez, para controlar la excesiva luz, se propone el filtro (fachada de Acero), que disminuye la intensidad de esta, llegando al interior de manera más sutil.

Para los volúmenes menores, se propone la incorporación de lucarnas en el techo, que serán las encargadas de iluminar las salas de clases. Además se logra captar luz desde la



única fachada de este volumen, la cual ilumina los pasillos de distribución, y por consiguiente ayuda a iluminar las salas de clases por efecto rebote.

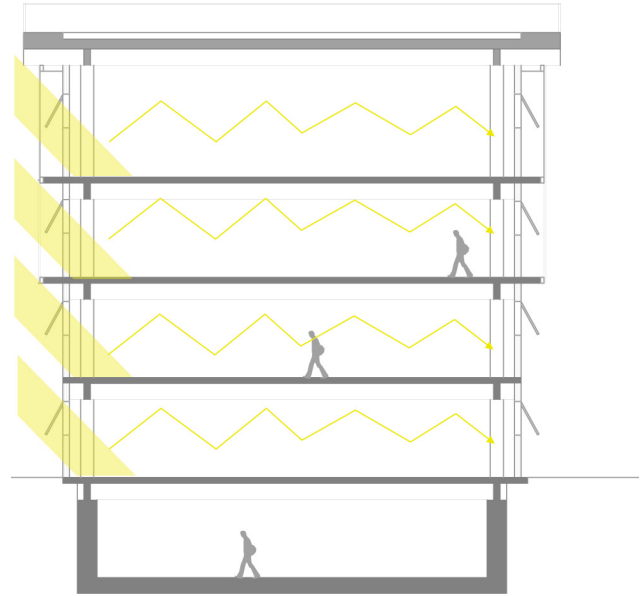


Imagen 138-139_ Esquema Iluminación natural, elaboración Propia.

3. VIENTOS Y VENTILACIÓN

Los vientos en San Antonio corren desde el sur oeste con dirección noreste, por lo cual es muy favorable para la ventilación natural del proyecto. La incorporación de ventanas en ambas fachadas, permite una renovación de aire constante dentro del edificio, lo que ayuda a disminuir los gastos en climatización.

Además se plantea que todos los recintos del proyecto tengan ventilación natural, a excepción del Auditorio, que se encuentra bajo tierra.

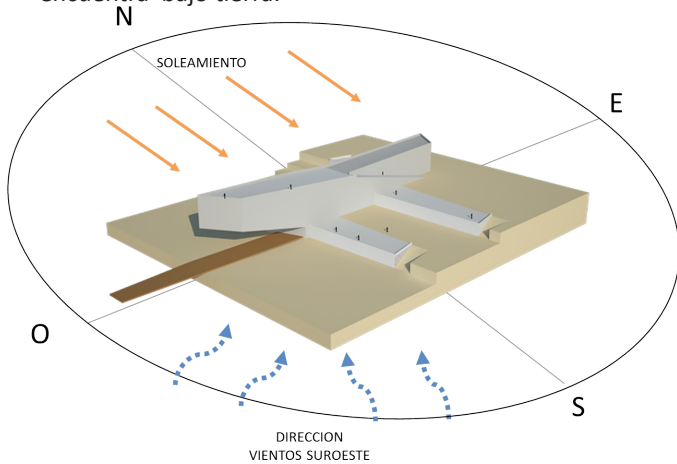


Imagen 140_ Esquema vientos y norte, elaboración Propia.

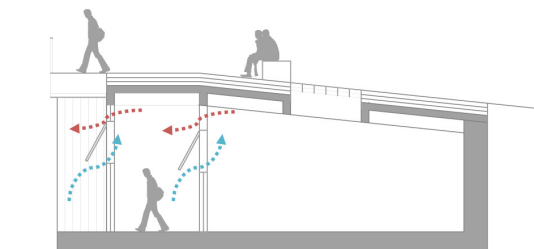
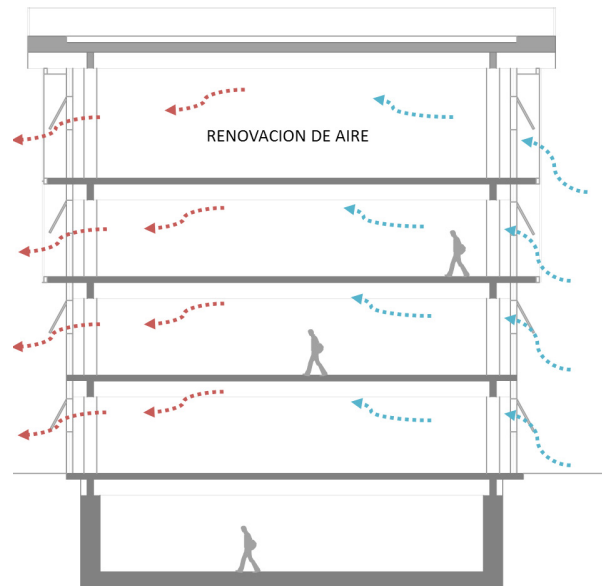


Imagen 141-142_ Esquema ventilación natural, elaboración Propia.

4. CUBIERTA VEGETAL

Se propone también la utilización de un sistema pasivo para el control térmico de los volúmenes menores (enterrados) a través del diseño de una cubierta verde, la cual permitiría generar ahorros, disminuyendo la temperatura exterior-interior, producto de la radiación solar, aportando con un control térmico para el edificio.

Se propone un sistema mixto de zonas verdes con pavimento, lucarnas y zonas de descansos, el cual se proyecta como un manto que comienza desde el nivel del suelo y genera la techumbre del edificio bajo tierra.

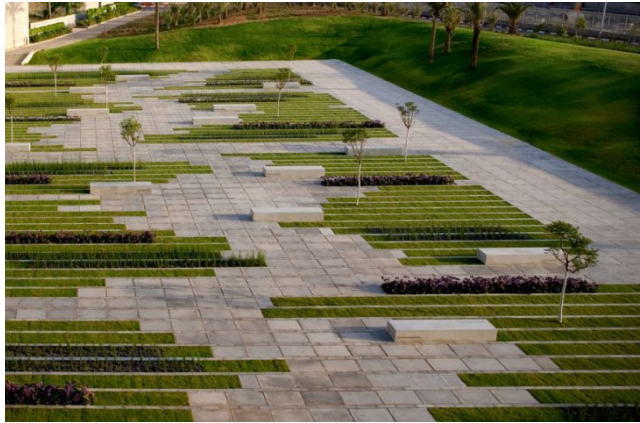


Imagen 143_ Plaza Deichmann, Chyutin Architects. www.platafromaarquitectura.cl

Además gracias a la capacidad de absorción de agua, la cual es posteriormente liberado a la atmósfera vía condensación, este sistema ayuda a que los contaminantes queden en la tierra y mejora la calidad del aire de ese sector.

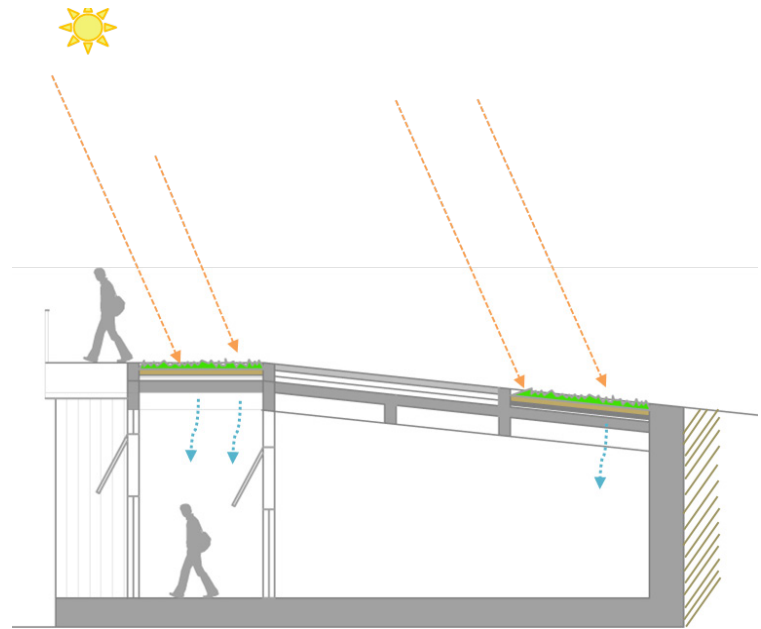


Imagen 144_ Esquema cubierta vegetal, Elaboración propia

5. RECOLECCIÓN DE AGUAS LLUVIAS

Gracias a la inclinación de las techumbres (especialmente del volumen mayor) se propone un sistema de recolección de aguas lluvias, las cuales podrían ser usadas en los artefactos sanitarios de la zona educativa. Debido a la magnitud del proyecto, es difícil que la capacidad de recolección de abasto a la demanda completa del edificio, por lo que se propone para la zona de educación, debido a que es la que tiene un uso permanente en el tiempo.

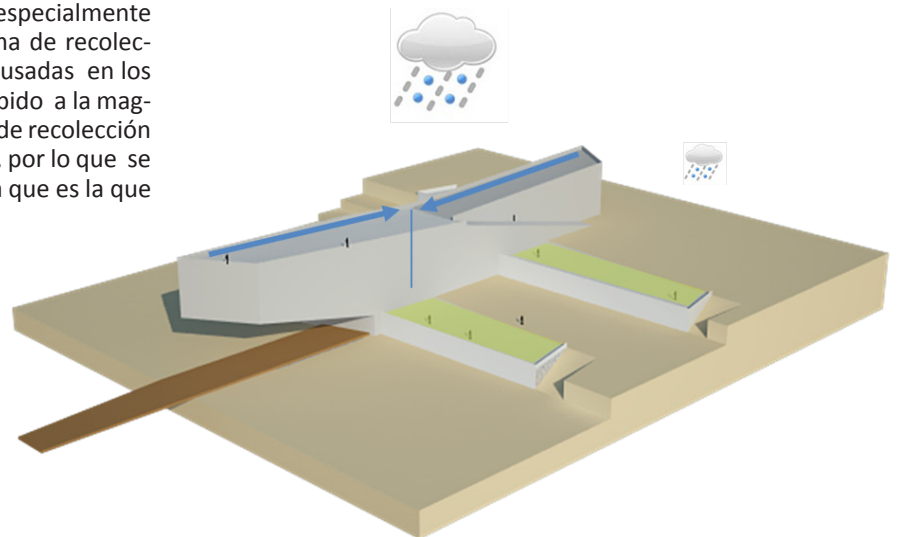


Imagen 145_ Esquema recolección aguas lluvias, Elaboración propia

3.7.6. ESTRUCTURA Y MATERIALIDAD

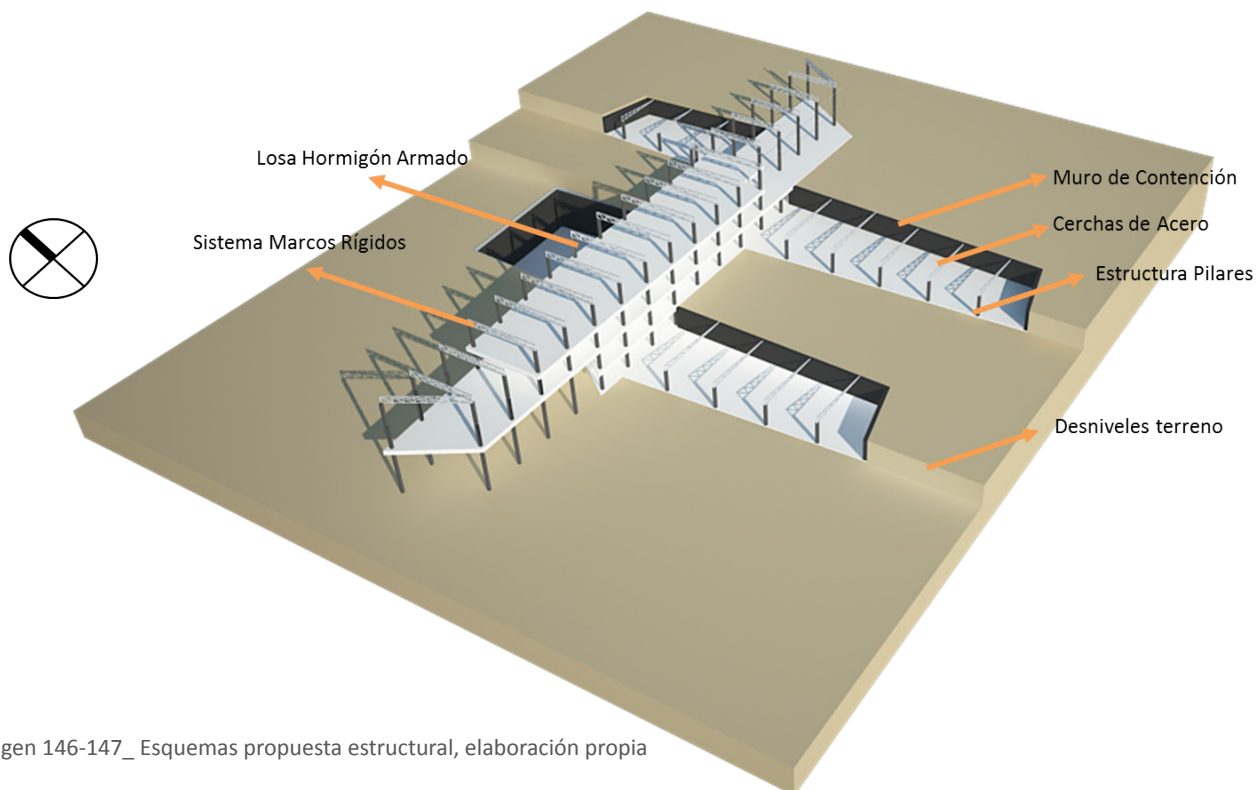
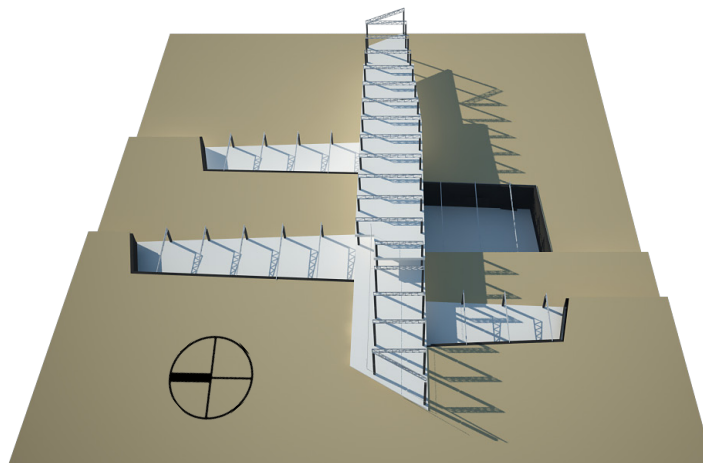
PROPUESTA ESTRUCTURAL

La estructura propuesta se basa en un sistema mixto de pilares, muros y vigas.

Los 4 volúmenes paralelos al mar, están estructurados en base a un muro de contención de Hormigón Armado para contener el terreno en donde se adosa el edificio, a su vez se plantea una pilarización con cerchas en base a ejes a 8 metros de distancia, lo que permite sostener la techumbre habitable de estos volúmenes. Se utilizan pilares en la parte frontal, para permitir la mayor de las vistas hacia el mar.

El volumen que sale con dirección al mar, está estructurado en base a pilares, vigas de acero y losas de Hormigón armado. Este sistema se utiliza para generar un espacio flexible en el interior, sin muros que tapen las vistas. Las fachadas son controladas a través de tabiques vidriados y celosías.

La cubierta posee una estructura más liviana, que se posa sobre las vigas y pilares. Su materialidad es acero y tiene como fin liberar peso en la parte superior del edificio.



PROPUESTA MATERIALIDAD

La propuesta de materialidad que se realiza esta acorde a los requerimientos planteados por el proyecto. Las vistas hacia el mar son la condición principal a rescatar , por ende se utiliza una fachada con tabiques vidriados del estilo termopanel, el cual se usa como un elemento de control térmico, ya que contiene una cámara de aire en su interior, lo que regular la temperatura.

Se genera además una doble piel de paneles de acero corten .Se escogió este material, ya que responde bien con el ambiente marino, el oxido aparece como una característica principal de las construcciones en las costas de Chile, debido a la salinidad del mar, por ende se quiere utilizar esta característica dotando al edificio de una fachada de acero perforado para permitir un mayor o menor control lumínico, en sus distintas orientaciones. Estas planchas deberán ser sometidas a un proceso de oxidación, impermeable al agua y al vapor, por lo que sería una buena alternativa en ambientes como este.

Un edificio que utiliza este sistema es el edificio Nestle, de Guillermo Hevia, en donde la fachada se hace parte del diseño del edificio, jugando con llenos y vacios de los paneles. Además como se observa en la fotografía ,esta materialidad permite una visión casi total desde el interior hacia afuera.



Imagen 148-149_ Edificio Nettle. www.plataformaarquitectura.cl

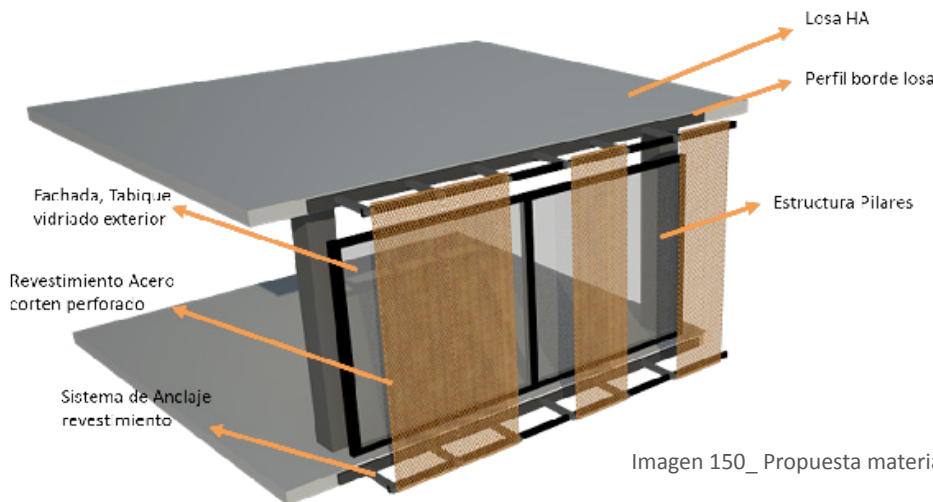


Imagen 150_ Propuesta materialidad en fachadas, elaboración propia

3.8. PROGRAMA

El programa propuesto para el proyecto, como se mencionó anteriormente, está dividido o agrupado en 3 zonas programáticas.

En primer lugar esta la zona educacional, que por razones de funcionamiento se encuentra dividida del resto de las actividades, en segundo lugar esta la zona Cultural, en donde se agrupan los distintos programas de esta categoría, (Museo, Auditorio; Salas de exposición, etc) estos equipamientos pueden ser usados tanto por los habitantes de San Antonio como por los turistas que llegan al CGTC, también está proyectada una Biblioteca que tiene uso mixto, principalmente para los usuarios del centro de formación, pero abierta también al público en general. Por último se encuentra la zona turística-gastronómica, en donde se plantean programas que están enfocados principalmente al turista o visitante, como restaurantes, cafés, mercado gastronómico entre otros, pero que al mismo tiempo generan empleos para la comunidad y también para los mismos estudiantes del centro de capacitación, que son los que hacen funcionar la gastronomía del lugar.

Todos los programas nacieron de acuerdo a las necesidades reales que plantean las problemáticas actuales de San Antonio, donde los objetivos son aportar a una reactivación económica a partir de un proyecto que funcione como foco de atracción, con programas especializados y de un alto estándar, donde se potencie a la industria turística y se difundan los valores culturales del lugar.

En el cuadro x, se resume la agrupación programática del proyecto y su dimensionamiento aproximado.

El principal enfoque del centro de formación está orientado a un turismo gastronómico, por ende se plantea la carrera de gastronomía como el pilar más importante de la escuela. Sin embargo se hace un estudio de las posibilidades reales de carreras técnicas que podrían ser impartidas en este centro, todas relacionadas específicamente al rubro Turístico cultural.

En el cuadro x se hace un resumen de las carreras impartidas, su malla curricular, y su duración (2 años), lo que a la vez determinará la cantidad de salas, talleres y complementarios que harán que el proyecto funcione de manera correcta.



Imagen 151_ Esquema relaciones programa, Elaboración propia

ZONA DE EDUCACION				
Programa	N° personas	Cantidad	M2/unidad	M2 proyectado
Zona Escuela				
Salas de clases teoricas	30	9	55	495
Talleres practicos/lab	30	4	100	400
Bodegas Alimentos Talleres	x	2	50	100
Salas multiuso	30	3	60	180
SSH alumnos	200	2	30	60
Zona Adiministrativa				
SSH profesores	10	1	5	5
Oficinas	10	2	15	30
Sala reuniones	10	1	9	9
Inspectoria	3	1	15	15
Casino/comedor	100	1	150	150
TOTAL EDUCACION				1344

ZONA DIFUSION CULTURAL				
Programa	N° personas	Cantidad	M2/unidad	M2 proyectado
Salas de exposiciones	40	1	150	150
Auditorio	400	1	530	530
Biblioteca	200	1	500	500
Museo de los poetas	50	1	200	200
Talleres culturales	50	2	50	100
TOTAL CULTURAL				1480

ZONA DIFUSION TURISTICA GASTRONÓMICA				
Programa	N° personas	Cantidad	M2/unidad	M2 proyectado
Cocina/vitrina	10	2	150	300
Restaurante	100	3	150	450
Café literario	30	1	70	70
Oficina Difusion Tur.	4	1	100	100
Mercado Gastronomico	15	1	100	100
Artesanias(Puesto de ventas)	10	6	6	36
SSH	300	2	30	60
TOTAL TURISTICO				1116

Programa	N° personas	Cantidad	M2/unidad	M2 proyectado
Cubierta Habitable	X	1	1000	1000
Circulaciones	X	1	1500	1500
Muelle	x	1	700	700
TOTAL				3200

TOTAL PROYECTO APROXIMADO	7140
----------------------------------	-------------

CARRERAS TÉCNICAS Y CURSOS DE CAPACITACION IMPARTIDOS								
NIVEL	SALAS/TALLER	GASTRONOMIA	HOTELERIA Y BANQUETERIA	TÉCNICO EN TURISMO	ADM. TURÍSTICO CULTURAL	TRADUCCION INGLES-ESPAÑOL	ENOLOGIA Y BAR	
1 SEMESTRE	SALAS	Ingles 1	Ingles 1	Introducción al turismo	Matemáticas 1	Introducción a la traducción	Química	
		Frances 1	Frances 1	Transporte aéreo	Contabilidad 1	comprensión de lectura	Biología	
		Higiene aplicada	Higiene aplicada	Atractivos turísticos de Chile y Sudamérica	Antropología 1	Gramática 1	Ecofisiología cultivo de la vid	
		Matemáticas	Matemáticas	Técnicas de comunicación oral y escrita	Idiomas 1	Comprensión oral y escrita	Matemática General	
		Computación básica	Computación básica	Ingles 1	Sociología y desarrollo cultural		Legislación y normativa	
				Matemáticas				
				Historia de Chile				
				Relaciones públicas				
2 SEMESTRE	TALLERES	Taller de cocina 1	Taller de Restaurante 1		Taller de turismo 1	Taller de computación	Taller de apreciación al vino	
		Taller de pastelería 1	Taller de Recepción y habitaciones 1		Taller cultural 1	Taller de conversación 1	Laboratorio vitivícola	
		Tecnología de cocina 1	Tecnología de Restaurante					
		Ingles 2	Ingles 2	Servicios turísticos 1	Gestión empresas de turismo	Lingüística 1	Bioquímica	
		Frances 2	Frances 2	Técnicas de redacción	Origen cultural latinoamericano	Gramática 2	Botánica	
		Prevención de riesgos	Prevención de riesgos	Ingles 2	Bellas artes y arquitectura	Expresión del discurso oral	Microbiología	
		Industria hotelera y gastronomía	Industria Hotelera	contabilidad costos y presupuestos	Economía	Psico drama para el aprendizaje	Normativa y control de calidad	
Tec. De comunicación oral y escrita	Tec. De comunicación oral y escrita	Sistema de reservas aereas	Idiomas 2		Vinos nacionales y extranjeros			
		Atractivos turísticos de Norteamérica y cambio						
		Legislación Turística						
		Taller de cocina 2	Taller de Restaurante 2		Taller de turismo 2	Taller de traducción inicial	Técnicas de cultivo de la vid	
		Taller de pastelería 2	Taller de gastronomía 1					
		Tecnología de cocina 2	Tecnología de Restaurante y vinos		Taller cultural 2	Taller de software cat	Taller de producción de bebidas alcohólicas	
		Taller de Restaurante 1	Taller de Recepción y habitaciones 2			Taller de conversación 2		
3 SEMESTRE	SALAS	Ingles 3	Ingles 3	Servicios turísticos 2	Ecología y turismo	Administración de terminología	Proceso de vinificación y enología	
		Frances 3	Frances 3	Comercialización de servicios turísticos	marketing	Introducción a la economía	Producción de mesa	
		Nutrición y dietética	Nutrición y dietética	Atractivos turísticos de Asia, Africa y Oceanía	Realidad sociocultural latinoamericana	Comunicación 1	Legislación y seguridad industrial	Bioestadística
				Programación de viajes 1	Artes literarias y escenas			
				Técnicas de ventas 1	Artes audiovisuales			
				Ingles 3	Idioma 3			
				Marketing Turístico	Legislación cultural			
				Taller de alimentación colectiva	Taller de Restaurante y sommeliere			
4 SEMESTRE	TALLERES	Tecnología de cocina 3	Taller de Gastronomía 2				Taller de cata de vinos	
		Taller de panadería 1	Tec. De restaurante y bebidas alcohólicas				Taller de elaboración de vinos	
		Taller de Restaurante 2	Taller de reservas					
		Ingles 4	Ingles 4	Servicios turísticos 3	Técnicas de negociación	Metodología de la investigación	Administración de producción	
		Frances 4	Frances 4	Atractivos turísticos de Europa	Integración turística territorial	Interpretación	Aditivos enológicos	
		Bramatología	Programación de viajes 2	escenarios prospectivos nacionales	Estilos de comunicación escrita	Subproducción de manojos de residuos		
			Servicio al cliente	Idioma 4	Comunicación 2	Degustación de vinos		
			Técnicas de ventas 2			Embotellamiento y neopastados de vinos		
			Ingles 4					
			Administración hotelera					
			Servicios de cruceros					
			Servicios de castros					
		Taller de gastronomía en restaurante	Taller de servicios Hoteleros		Taller de creación de empresas			
		Tecnología de cocina 4	Tecnología de Restaurante y Banqueteria		Taller de nuevas tendencias			
		Taller de panadería 2	Tecnología de Front desk					

CURSOS DE CAPACITACION	CAPACIDAD MAXIMA ALUMNOS				CANTIDAD DE SALAS NECESARIAS	
	CANTIDAD	TIPO	MAXIMO ALUM	GRUPOS	DURACION	TOTAL ALUMNOS
Coctelería	6	Carreras Técnicas	60 alumnos	2 grupos	4 semestres	1440 alumnos
Banquetería profesional	8	Cursos	30 alumnos	1 grupo	1 mes	240 alumnos
Banquetería						1680
Repostería						
Recepcionista de Hotel						
Garzon turístico	2 SEMESTRE	2 salas de clases	3 SEMESTRE	2 salas de clases	1 sala de clases	GENERALES
Guía turístico	1 taller	1 taller	1 taller	1 taller	1 sala audiovisual	1 sala audiovisual
Guía de museo						1 salas multiusual

3.8.1. ZONIFICACIÓN

La zonificación específica del programa propuesto se explica a continuación, donde se consideran los programas más importantes como: EDUCACIÓN, GASTRONOMÍA, TURISMO, CULTURA, BIBLIOTECA Y AUDITORIO, el resto del programa se genera dentro de estos grupos, y funcionan como apoyo de éstos.

Como ya se mencionó anteriormente el partido general se compone tanto por un volumen articulador en dirección al mar y 4 volúmenes menores que lo enfrentan.

El volumen central se abre hacia los dos extremos, al cerro para generar el acceso a través de un gran hall (doble Altura), que recibe la gran cantidad de usuarios y en donde se distribuyen a las distintas zonas programáticas; y al mar, a través del programa turístico gastronómico, en donde los restaurantes con vista al océano son las principales situaciones a enmarcar.

En cuanto a los volúmenes laterales, los dos primeros más cercanos a la calle corresponderán al programa educativo, que se traduce en las salas de clases teóricas, los talleres prácticos (cocinas), la zona administrativa y el casino, y se ubican en los niveles -1 y -2.

Los dos volúmenes más cercanos al mar contienen el programa cultural (auditorio, museo de los poetas, exposiciones) ya que tienen una estrecha relación con la cultura de San Antonio, y están vinculados físicamente con el espacio público.

Como programa conector de todas las situaciones se plantea la biblioteca en el nivel 2, ya que contempla tantas situaciones educativas como culturales y turísticas, y se plantea como un gran lugar de lectura con vistas al mar por todos sus lados.

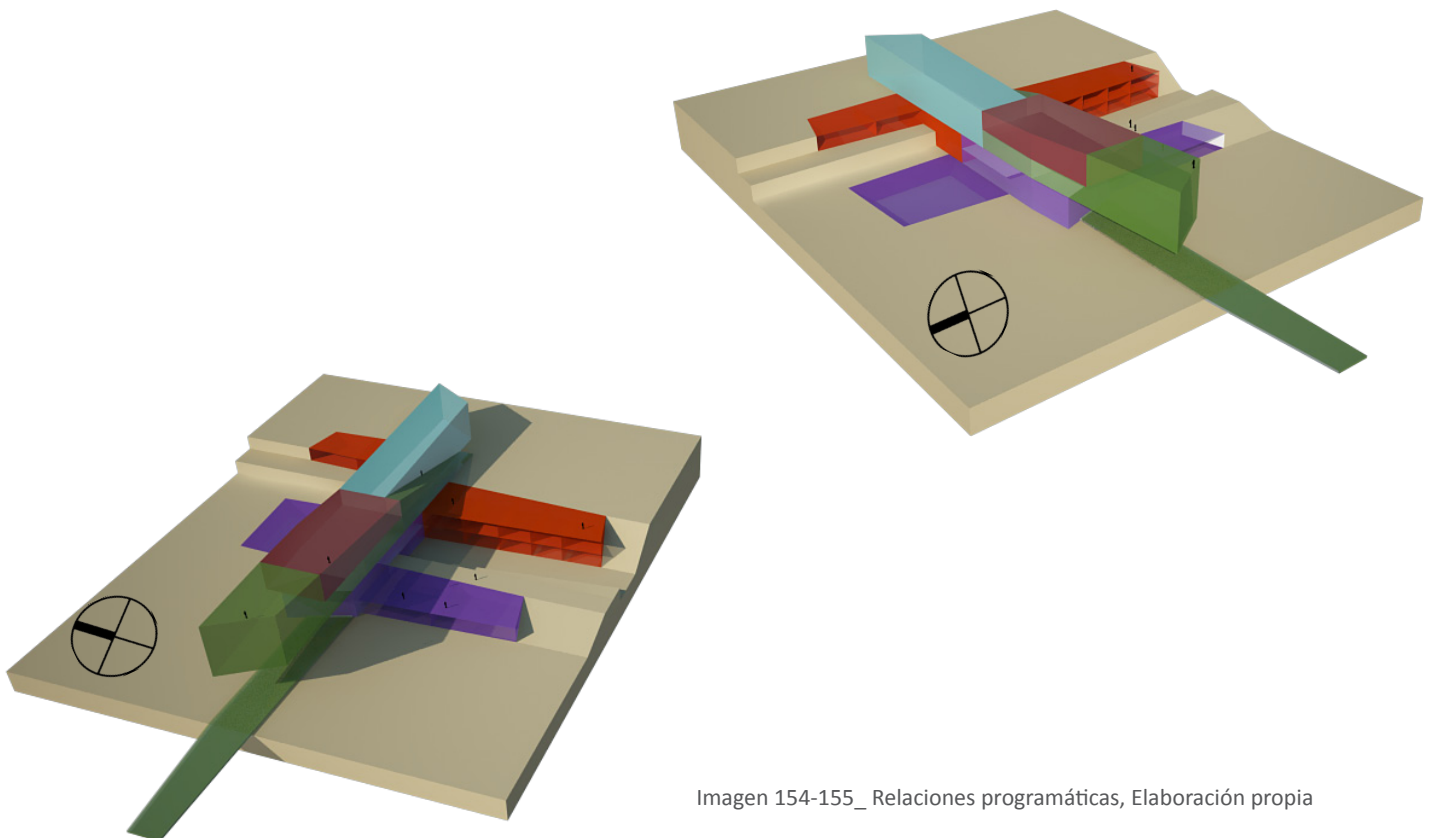


Imagen 154-155_ Relaciones programáticas, Elaboración propia

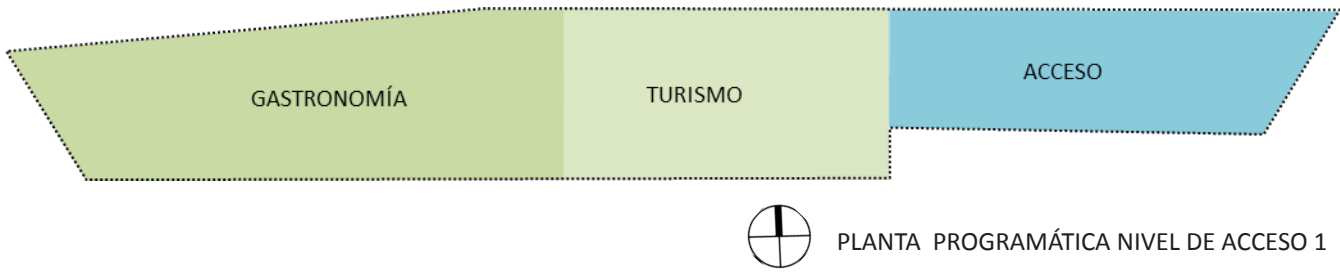
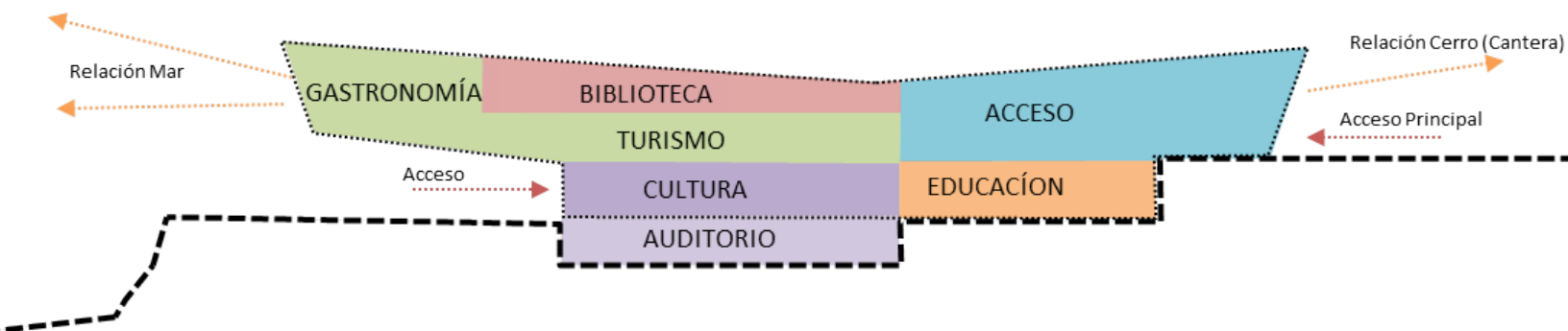


Imagen 156-158_ Plantas distribución del programa, Elaboración propia



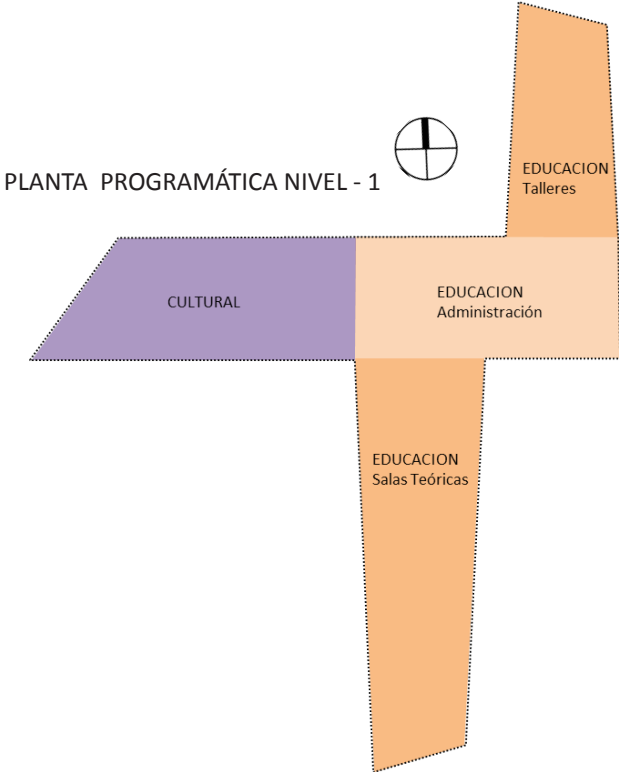
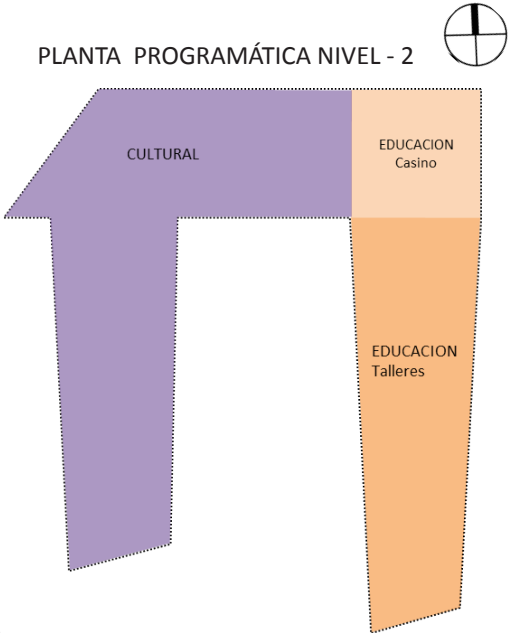
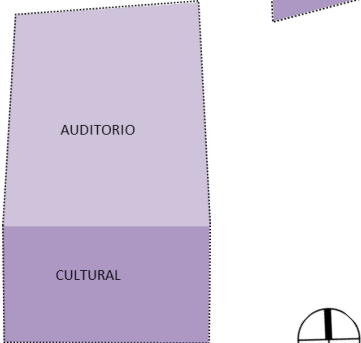


Imagen 160-162_ Plantas distribución del programa, Elaboración propia



Es importante señalar que el único nivel totalmente bajo tierra es el nivel -3, donde se ubica el auditorio. Los demás niveles, tienen todos salida directa a la superficie del terreno, este debido al aterramiento planteado.



PLANTA PROGRAMÁTICA NIVEL - 3

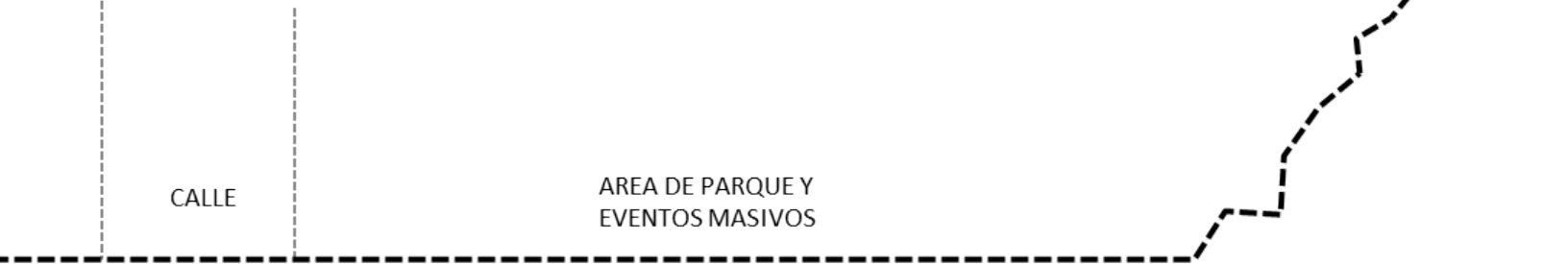


Imagen 159_ Corte esquemático programa, Elaboración propia

3.9. USUARIO

El usuario se determina a partir de la propuesta programática del proyecto. La gastronomía, los servicios turísticos y culturales, se distinguen como los programas más importante, en donde convergen los distintos usuarios del proyecto.

A través de estos conceptos se pretenden abordar diferentes áreas como Escuela gastronómica(Formación Técnica), servicios gastronómicos (Empleo e ingresos) y servicios cultural (calidad de vida)

Bajo esta situación plantean 2 tipos de usuarios, el USUARIO RESIDENTE, ya sean provenientes tanto de la misma comuna de San Antonio, de la provincia, como de la V región y en menor porcentaje a usuarios de la Región metropolitana, debido a su cercanía y buena accesibilidad. El USUARIO VISITANTE, corresponde por su parte tanto a veraneantes permanentes, provenientes de la región metropolitana como de otras partes del País y al Turista que llega de paso al lugar (Nacionales e internacionales).



Imagen 164_ Fuentes de trabajo. Google/imágenes/garzón



Imagen 165_ Educación gastronomía. Google/imágenes/gastronomía

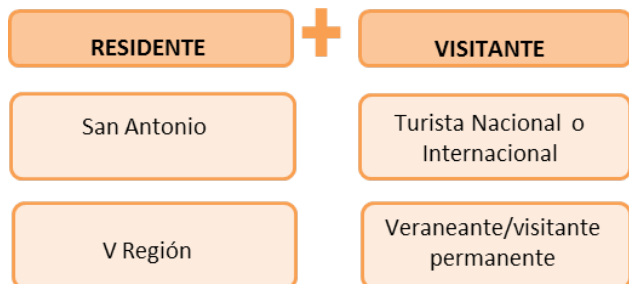


Imagen 163_ Tipos de usuarios planteados, elaboración propia



Imagen 166_ Turismo. Google/imágenes/turistas

Imagen 167_ Diagrama de usuarios regionales, elaboración propia

Si bien existe la intención de captar usuarios tanto de la V Región y de la Región Metropolitana, el grupo importante de usuarios que darán vida al proyecto serán los residentes de San Antonio en mayor medida, y la población residentes de las localidades costeras cercanas a la comuna, como Santo Domingo, Cartagena, San Sebastián; El Tabo, Isla Negra, El Quisco y Algarrobo, que son considerados como usuarios fijos del proyecto.

El proyecto tiene como objetivo dotar a la comuna con infraestructura que acoge a estos distintos usuarios, hoy en día inexistente en San Antonio y que permita a la población acceder a una formación técnico profesional (turismo y gastronomía) y a la vez al perfeccionamiento y especialización de los trabajos relacionados a los servicios turísticos ofrecidos actualmente. Que de respuesta a la demanda turística que año a año crece más, especialmente en épocas estivales y que con la incorporación de programas de difusión cultural como Auditorio, museo exposiciones, todo esto ligado a programas de restaurant y comercio gastronómicos se pretender posicionar a San Antonio, Capital Provincial, como una parada inevitable dentro de la ruta turística-Cultural de LITORAL DE LOS POETAS.

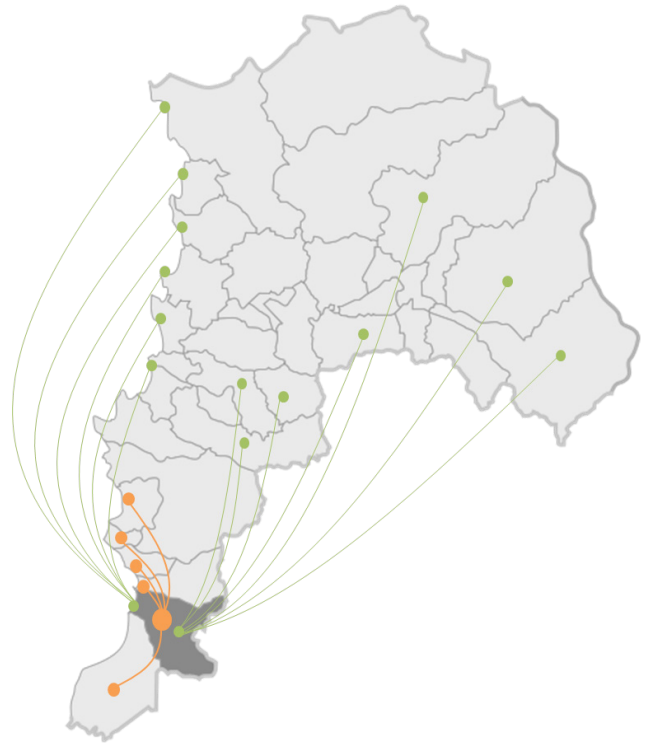


Imagen 168_ Diagrama de usuarios provinciales, elaboración propia

3.10. REFERENTES



PUNTA PITE

Arquitecto Paisajista: Teresa Moller
Ubicación: Papudo, V región , Chile
Año del proyecto: 2005

Se rescata el trabajo paisajístico del proyecto, la forma de arquitecturizar la roca, haciéndola mas accesible para los usuarios, donde se proponen tanto zonas de recorrido como escaleras y pasarelas que enmarcan situaciones de mar, como también áreas de descanso y contemplación del paisaje marítimo.

Dentro de la propuesta de titulo, esta parece ser una buena herramienta de vinculación directa del mar con sus habitantes, considerando también el terreno rocoso en donde se emplaza.

Imagen 169-172_ Punta pite www.plataformaarquitectura.cl



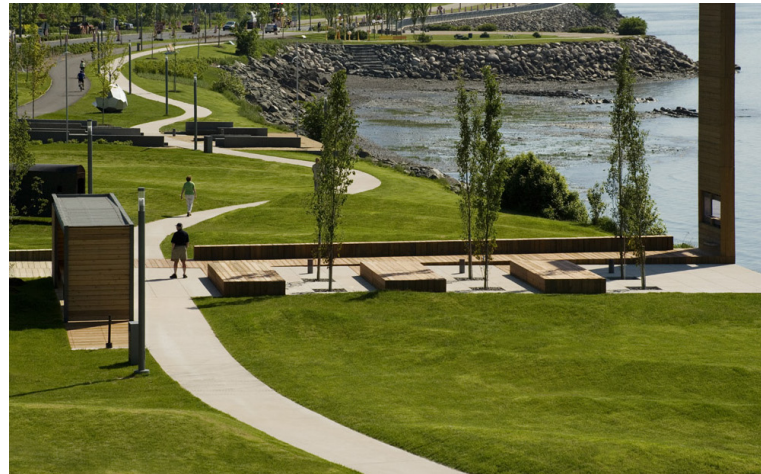
PROMENADA SAMUEL DE CHAMPLAIN

Arquitectos :Consortium Daoust Lestage + Williams Asselin
Ackaoui + Option aménagement
Ubicación: Quebec, Canada
Año del proyecto: 2008

Para la intervención del Borde Costero que se propone, se toma como referencia este proyecto, ya que contempla los principios básicos de diseño que se quieren trabajar.

Se plantea la incorporación de una franja verde que esta delimitada con un paseo central que recorre todo el borde, este paseo esta intersectado por situación perpendiculares que tratan de asomarse al mar, con distintos matices.

Imagen 173-176_ Promenade www.plataformaarquitectura.cl





OSLO OPERA HOUSE

Arquitectos: Snøhetta

Ubicación: Bjørvika, Oslo, Noruega

Año de proyecto: 2004-2007

De este proyecto se rescata la estructura, una pilarización irregular que sostiene el edificio y que es revestida con un muro cortina. En el proyecto de título se plantea este tipo de situaciones debido a que se quiere lograr el mayor contacto visual posible con el exterior y específicamente con el mar.

Además cabe rescatar que el espacio público generado en el exterior del volumen, lo hace un proyecto atractivo, ya que este se puede recorrer en su totalidad y tener un contacto directo con el mar.



Imagen 177-180_ Oslo Opera House www.dezeen.com



PROPUESTA: BETON HALA WATERFRONT CENTER

Arquitectos : office ReduX
 Ubicación: Belgrado, Serbia
 Año del proyecto: 2011

Este proyecto se toma en consideración por diferentes motivos tanto arquitectónicos como urbanos.

Se reconoce una similitud con el contexto geográfico, debido a su enfrentamiento al mar y al cerro que lo contiene. Lo que se toma de referencia es el trabajo tectónico que se realiza a través de terrazas que llegan a una plaza pública y la gran escalera que funciona como un anfiteatro hacia el mar.

La disposición de el volumen principal con respecto al mar también es interesante, tratando de llegar a el para tener el mayor contacto.

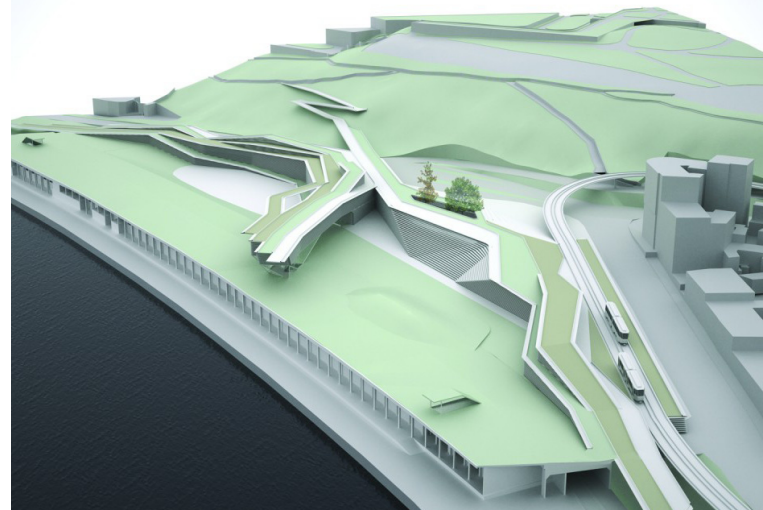
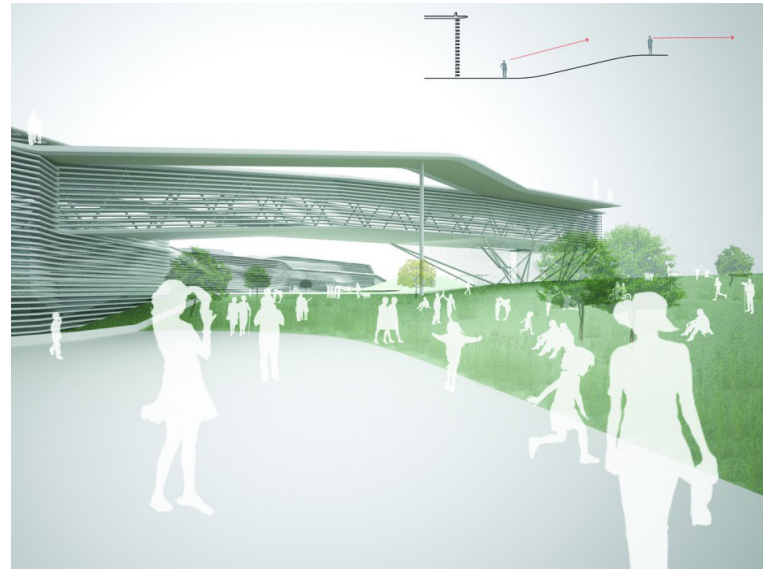


Imagen 181-184_ Beton hala Project. www.designscene.net





OKE ,CASA DE CULTURA DE ORTUELLA

Arquitectos :aq4 arquitectura

Ubicación: Ortuella, Vizcaya, España

Año del proyecto: 2011

Este referente se toma principalmente por la materialidad empleada, el cual le otorga al proyecto un juego de llenos y vacíos a través del Hormigón y de la fachada de acero corten. El proyecto se aprecia como una gran masa, pero a través de su fachada permite una permeabilidad hacia el exterior.

Imagen 185-188_ www.plataformaarquitectura.cl



MUSEO NACIONAL DE LIVERPOOL

Arquitectos :3XN arquitectos

Ubicación:

Año del proyecto: 2006-2010

Este proyecto se toma como referencia por su distribución volumétrica y la forma de emplazar el proyecto dentro del terreno, siempre teniendo en consideración el mar. Además el trabajo del espacio público que bordea el proyecto como una gran explanada de acceso que sirve también como un anfiteatro.

Imagen 189-193_ www.urbanity.es



3.11. REPRESENTACIÓN GRÁFICA

A continuación se muestran una serie de imágenes correspondientes a las diferentes vistas del proyecto actual.

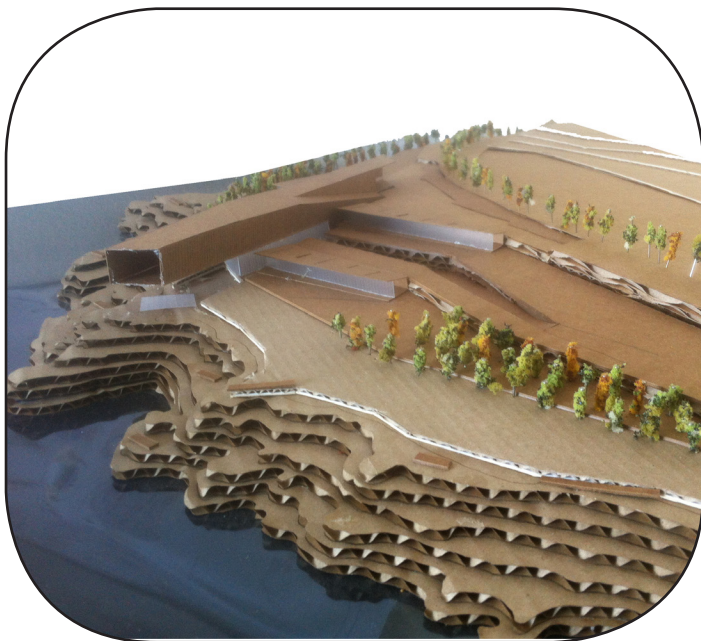
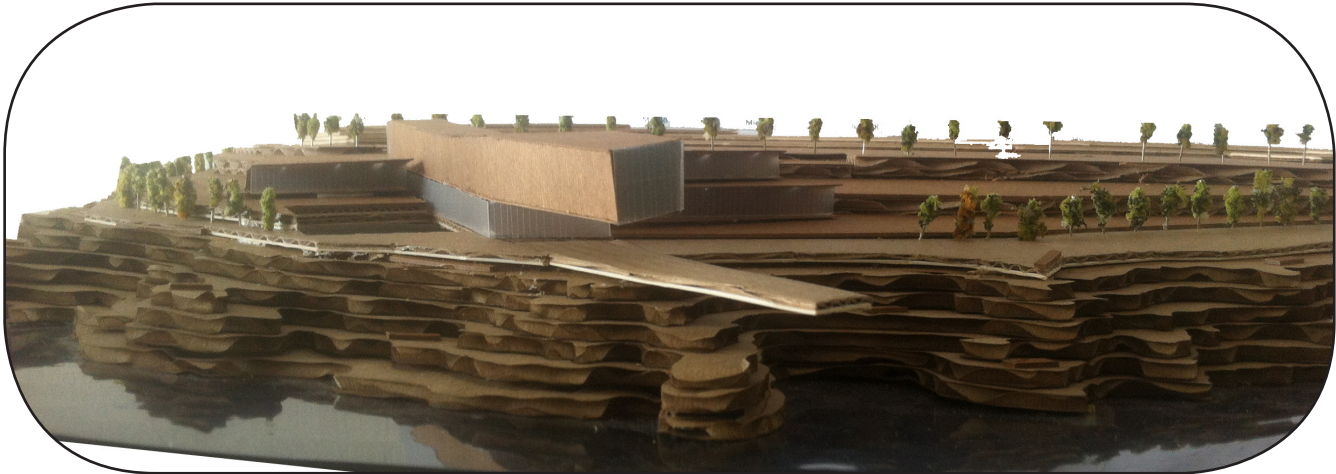
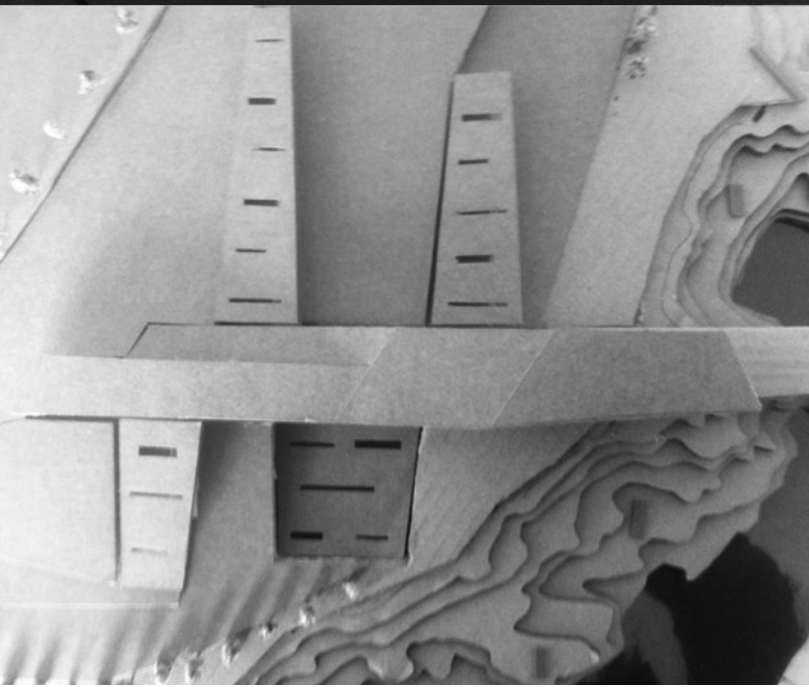
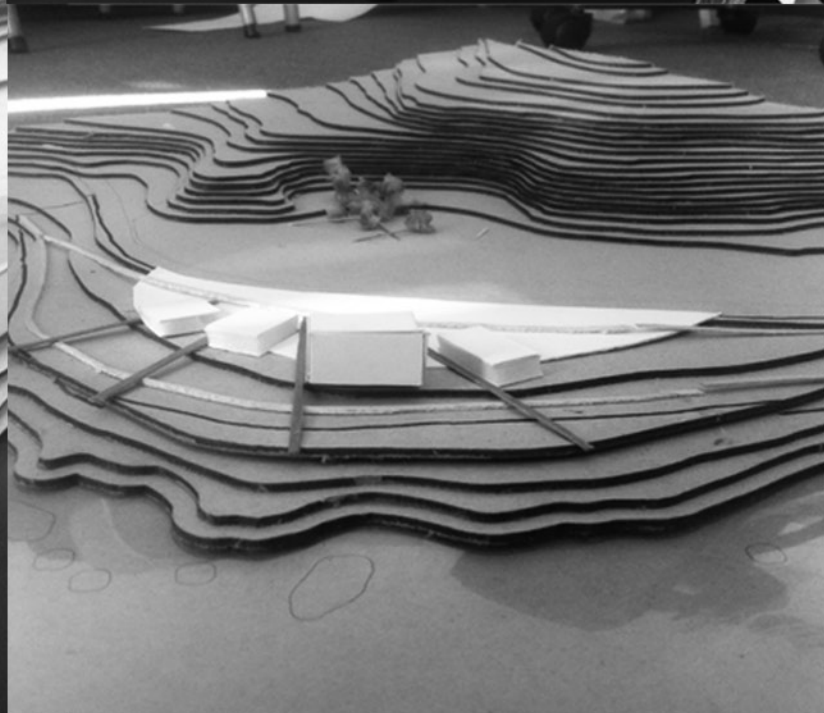
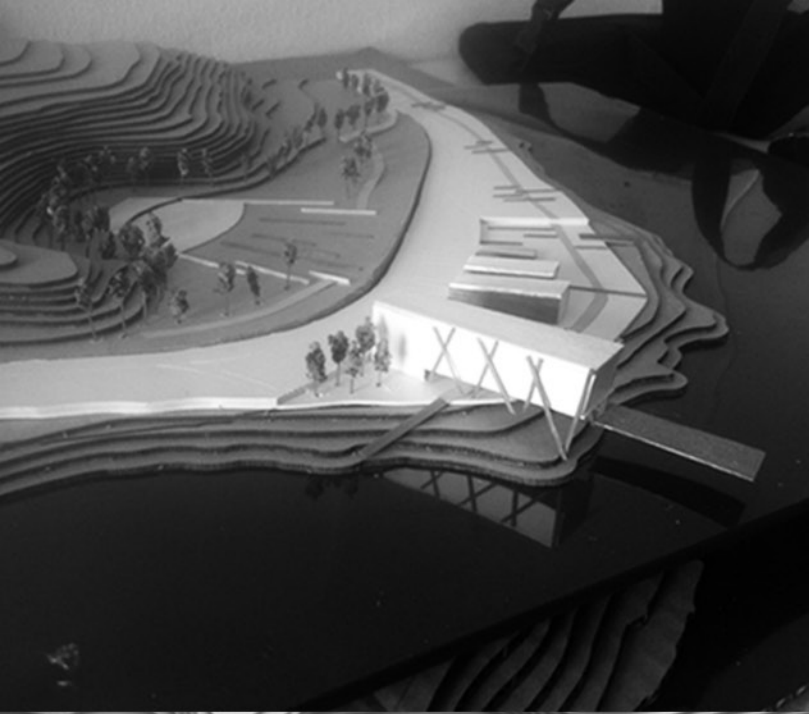
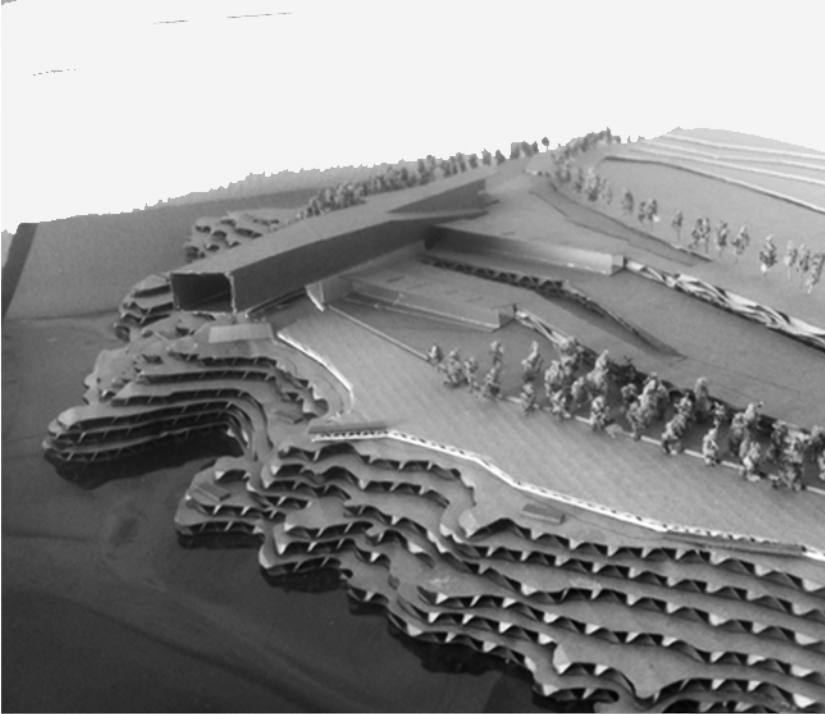


Imagen 194-200_ Maquetas actuales a la fecha de entrega de la memoria 23 noviembre 2012

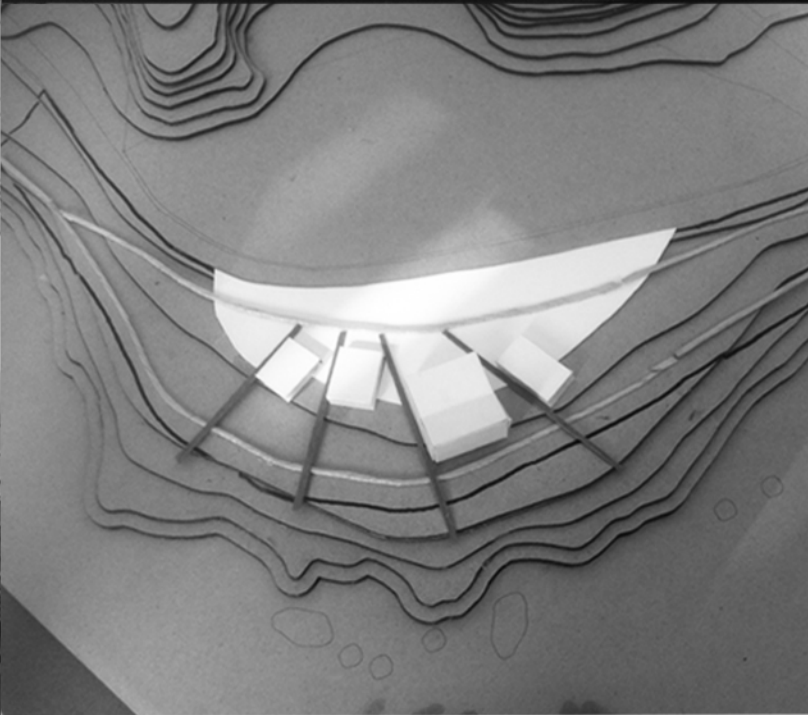
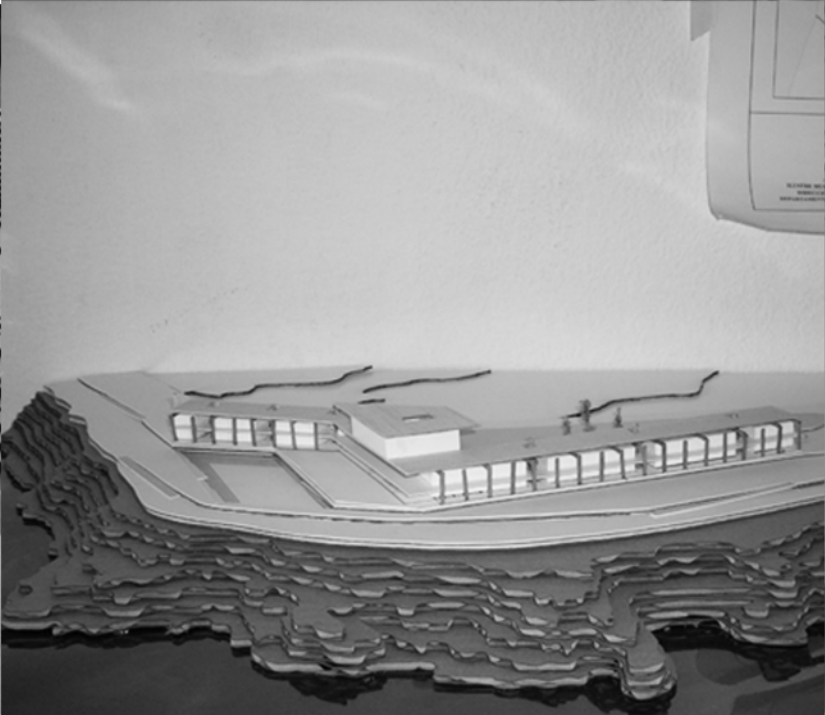






CAPÍTULO 4.0 PROCESO

PROCESO DE PROYECTO
IDEAS CONCEPTUALES
CONCLUSIONES DEL CAPITULO



“NO BASTA SABER, SE DEBE TAMBIÉN APLICAR, NO ES
SUFICIENTE QUERER, SE DEBE TAMBIEN HACER”.

Goethe, Filósofo Alemán



4.0. PROCESO DE DISEÑO

4.1. PROCESO DEL PROYECTO

Este capítulo hace un recopilación del proceso de diseño a lo largo de todo el trayecto, desde las ideas conceptuales iniciales hasta las últimas decisiones antes del diseño definitivo.

Este proceso comienza con una etapa de investigación y análisis, donde se definieron las necesidades y objetivos de la propuesta arquitectónica, junto al programa específico a realizar. Luego de esta etapa se lleva a cabo los primeros bosquejos o aproximaciones formales del proyecto, que fueron modificándose paso a paso. En esta etapa fueron apareciendo las distintas inquietudes con respecto a la propuesta formulada, y el enfoque del proyecto fue variando a medida que se iban respondiendo estas inquietudes.

Nacieron varias ideas para la formulación del proyecto, las cuales fueron debatidas por parte del alumno, como también por parte del profesor y que terminaron por desistir de las propuestas debido a que no consideraban todas las aristas del diseño, que lograran una imagen total de proyecto.



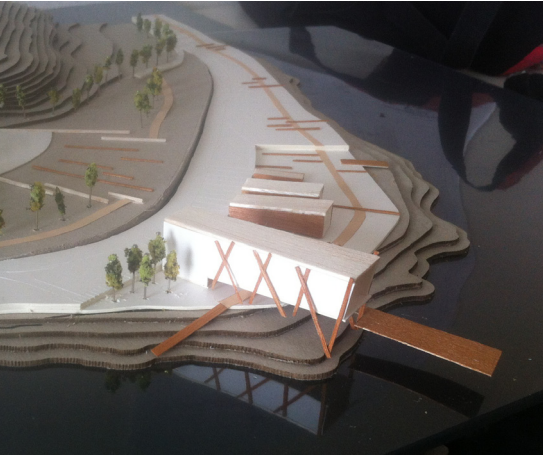
¿?



¿CÓMO?



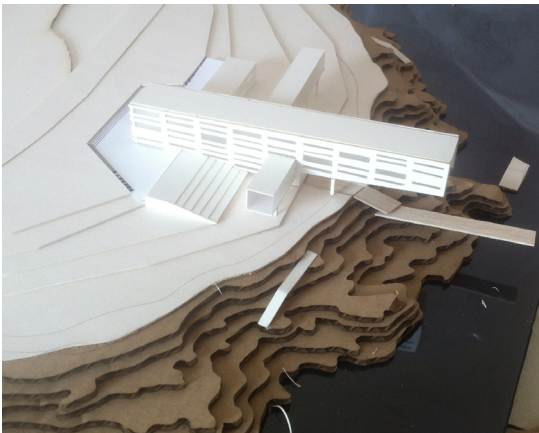
¿DÓNDE?



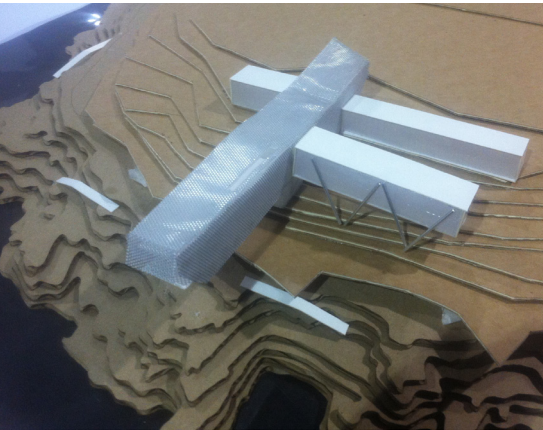
¿QUÉ?



¿PORQUE?



¿PARA QUE?



¿?



4.O. IDEAS CONCEPTUALES

PROPUESTA 1

Junio 2012

Las primeras aproximaciones de diseño, dan respuesta a dos conceptos importantes, primero el potenciar las vistas hacia el mar, el cual condiciona disposición de los volúmenes en forma perpendicular al mar, tratando de liberar siempre las vistas desde cualquier lugar del terreno. Por otra parte los recorridos, que tienen la intención de unificar el proyecto con la situación urbana en su borde costero, es por esto que los recorridos son tanto paralelos como perpendiculares al mar.

La propuesta se traduce en la disposición de 3 volúmenes que llegan al mar, que están unificados por un volumen elevado del piso a través de pilares (vistas), estos volúmenes generan patios de encuentro para los usuarios.

OBSERVACIONES

El proyecto no se relaciona con su contexto y no responde a sus diferentes límites.

Los distintos volúmenes que programáticamente corresponden a situaciones diferentes, en su expresión son muy similares lo que genera una simetría en el proyecto difícil de abordar.

El proyecto se entiende como un OBJETO, que se inserta en el terreno, donde no se estudia la orientación, los vientos, etc. La situación de llegada no responde a la dirección de flujo de llegadas desde San Antonio. Sino que enfrenta el cerro. Se desiste de esta propuesta tratando de solucionar los aspectos recién mencionados.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

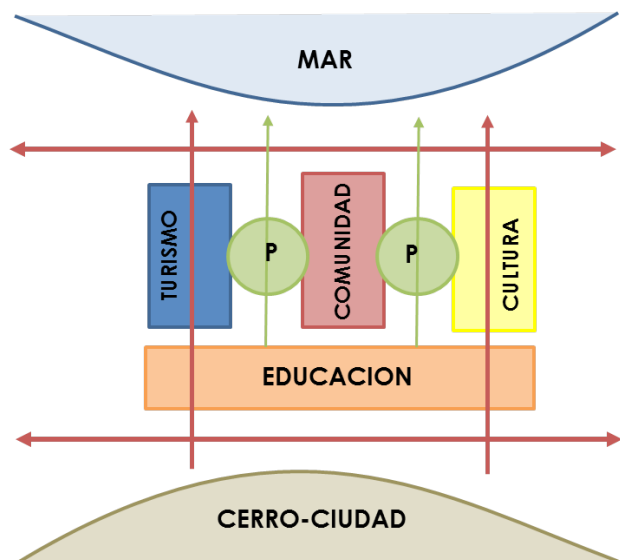


Imagen 207. Esquema programa, elaboración propia

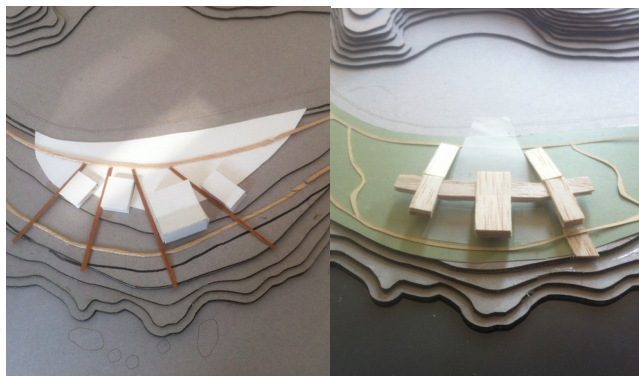


Imagen 208_ Maquetas de estudio. Elaboración propia

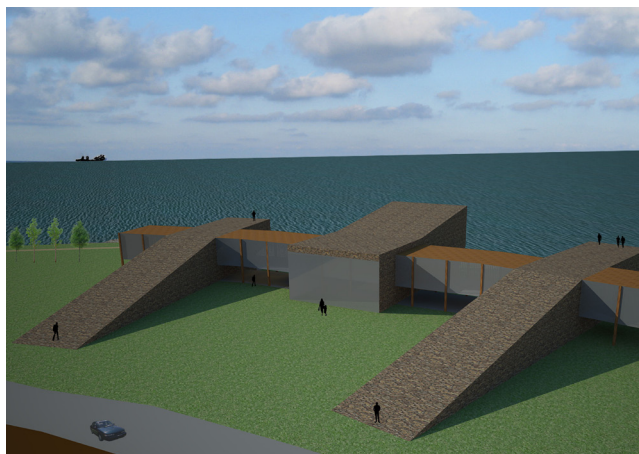
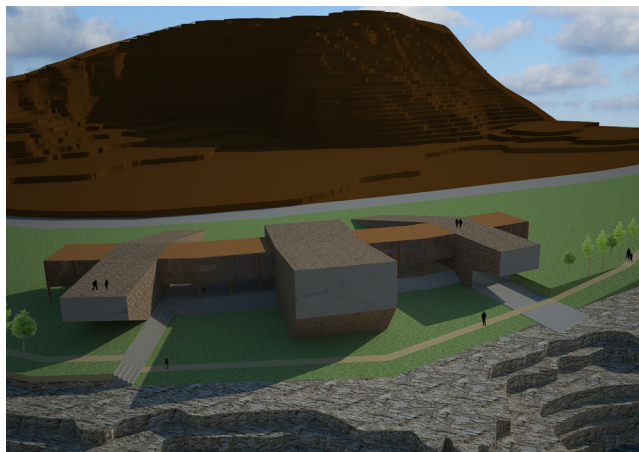


Imagen 209-210 Imágenes 3D de la propuesta. Elaboración

REFERENTES

1. MUSEO DEL DESIERTO DE ATACAMA HUANCHACA

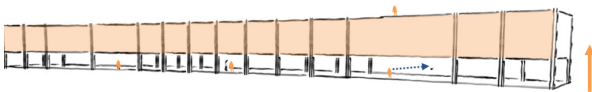
Arquitectos: Coz, Polidura y Volante Arquitectos Limitada
Ubicación: Atacama

De este proyecto se toma como referencia el trabajo de rampas que llegan a una cubierta habitable que a la vez permite vistas hacia distintas direcciones. Además se estudia la disposición de los volúmenes paralelos que se unifican a través de una placa programática recorrible tanto en el interior como en el exterior del proyecto.

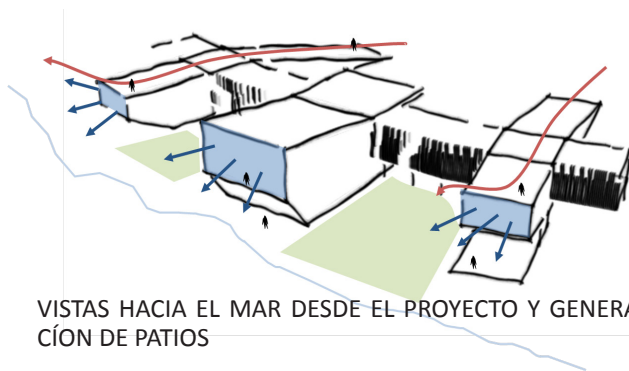
2. PARQUE BIBLIOTECA LEON DE GRIEFF

Arquitectos: Giancarlo Mazzanti
Ubicación: La Ladera, Medellín, Colombia

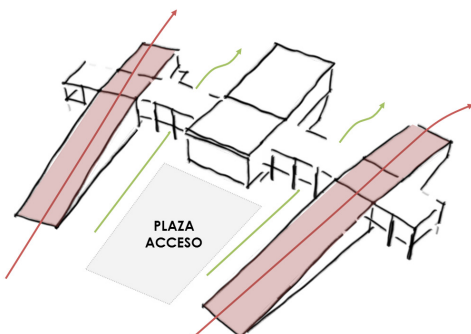
De este proyecto se toma de referente los distintos volúmenes que se orientan con vistas hacia la ciudad. Además de la placa que une los tres volúmenes a través de su cubierta.



SE ELEVA EL VOLUMEN CONECTOR PARA LIBERAR LAS VISTAS EN LA PRIMERA PLANTA --> SISTEMA DE PILARIZACIÓN



VISTAS HACIA EL MAR DESDE EL PROYECTO Y GENERACIÓN DE PATIOS



INCORPORACIÓN DE RAMPAS Y UTILIZACIÓN DE LA QUINTA FACHADA

Imagen 214-217_Referentes, www.plataformaarquitectura.cl



Imagen 211-213_Esquemas volumétricos de la propuesta. Elaboración propia.

PROPUESTA 2

Inicios Julio 2012

La segunda aproximación nace a partir de las observaciones de la propuesta número 1, se mantienen los mismos conceptos que son parte de la fundamentación de la propuesta: Las vistas y los recorridos. Se mantienen los mismos 3 volúmenes perpendiculares al mar, pero programáticamente se cambia la propuesta. El acceso se genera a partir de 3 núcleos de circulaciones verticales, ya que se pretende liberar la primera planta, por lo que se elevan los 3 volúmenes para liberar las vistas y el recorrido por el proyecto. Las circulaciones horizontales tipo puente, van acompañadas por programas culturales. La idea de los patios centrales se sigue manteniendo. Se potencia la idea de las llegadas al mar con la incorporación de un muelle público.

OBSERVACIONES

No existe una diferencia volumétrica de los 3 bloques, por ende no se entiende cual es más importante de todos y si su programa es distinto o igual. La simetría sigue siendo un obstáculo al tener un proyecto tan variado en programa. Debería existir solo un acceso principal, no accesos independientes para cada volumen. El proyecto se sigue viendo como un OBJETO que se inserta en el terreno. La idea de la incorporación de un muelle, junto con las bajadas a las rocas habla de una intención de incorporar el mar en el proyecto, lo que responde al contexto en el cual el proyecto se inserta. Aun sigue con las mismas deficiencias del anterior en cuanto en tema de la orientación y los accesos

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

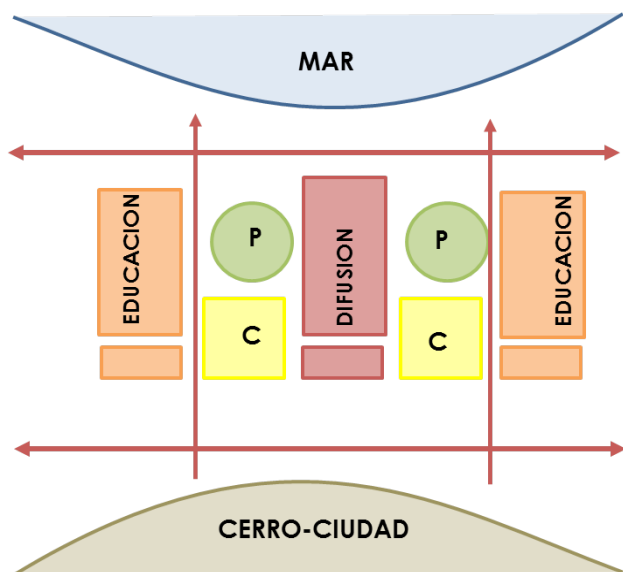


Imagen 218. Esquema programa, elaboración propia



Imagen 219_ Maquetas de estudio. Elaboración propia

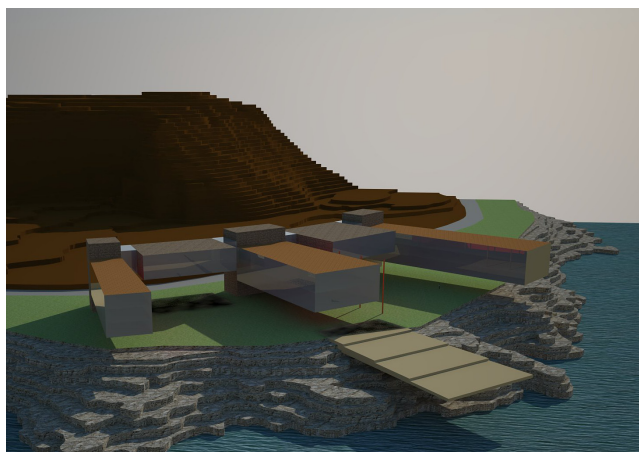
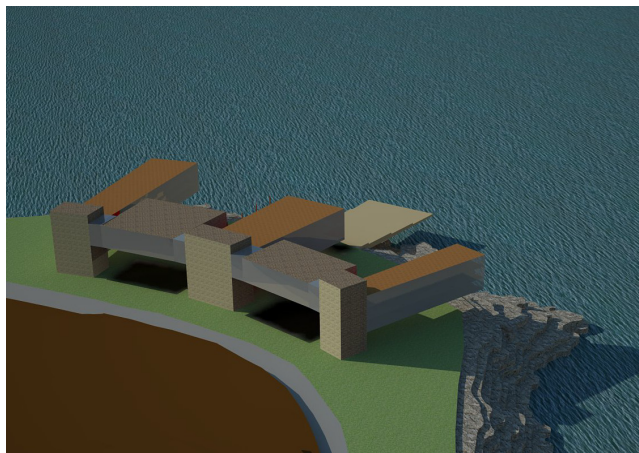


Imagen 220-221 Imágenes 3D de la propuesta. Elaboración propia

REFERENTES

1. MUSEO DE AGRICULTURA DE CULIACAN

Arquitectos: a10studio

Ubicación: Culiacán, State of Sinaloa, México

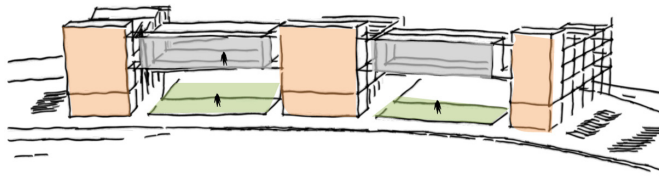
Se rescata la disposición y la conformación de los tres volúmenes en el terreno. La relación de escala de ellos y la generación de patios interiores. Además el aterrazamiento del terreno a través de placas verdes.

2. UNIVERSIDAD CORPORATIVA DE TELEFÓNICA EN EL PARC DE BELL-LLO

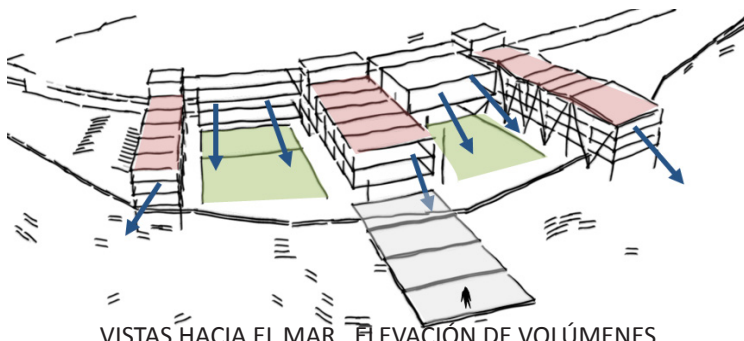
Arquitectos: Batlle & Roig Architects – Enric Batlle, Joan Roig

Ubicación: La Roca del Vallès, Barcelona, España

Los elementos que se rescatan son la apertura de los volúmenes que generan un espacio intermedio interesante y la permeabilidad de la fachada acristalada.



SE ELEVA EL VOLUMEN CONECTOR PARA LIBERAR LAS VISTAS --> SISTEMA DE PUENTE NÚCLEOS DE CIRCULACIONES Y PATIOS DE ACCESO



VISTAS HACIA EL MAR . ELEVACIÓN DE VOLÚMENES

Imagen 224-227_Referentes, www.plataformaarquitectura.cl



Imagen 222-223_Esquemas volumétricos de la propuesta.Elaboración propia.

PROPUESTA 3

Fines Julio 2012

La tercera propuesta realizada toma en cuenta aspectos que en las anteriores no se desarrollan, primero el programa se divide en dos, donde cada una de las situaciones responde volumétricamente de distinta manera. Se toma en cuenta la orientación del sol, por lo cual el proyecto se abre hacia el norte. El acceso responde a la situación de llegada tanto peatonalmente (paseo costero) como vehicularmente (calle) de la población de San Antonio.

Se plantea un volumen central de triple altura con un carácter mas permeable, en donde se adosan dos volúmenes que enfrentan al mar y que son habitables en su quinta fachada, de manera mas dura.

Se intenta trabajar el terreno de forma tectónica para insertar de mejor manera el proyecto en su contexto.

OBSERVACIONES

Los volúmenes que enfrentan al mar actúan como una gran barrera tanto como para las vistas como para el recorrido del proyecto. La forma longitudinal de posicionarse en el terreno no es la manera mas adecuada de hacerse cargo del contexto.

La escala del proyecto se aprecia demasiado grande para el lugar. No se sigue trabajando en esta propuesta debido a las situaciones antes mencionadas.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

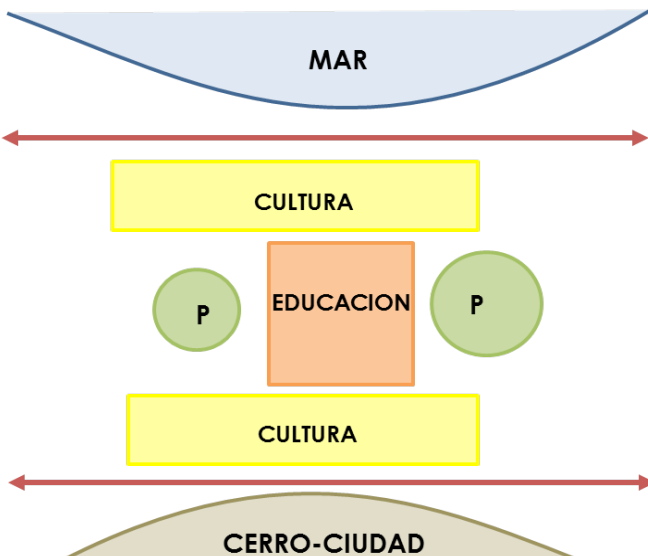


Imagen 228. Esquema programa, elaboración propia

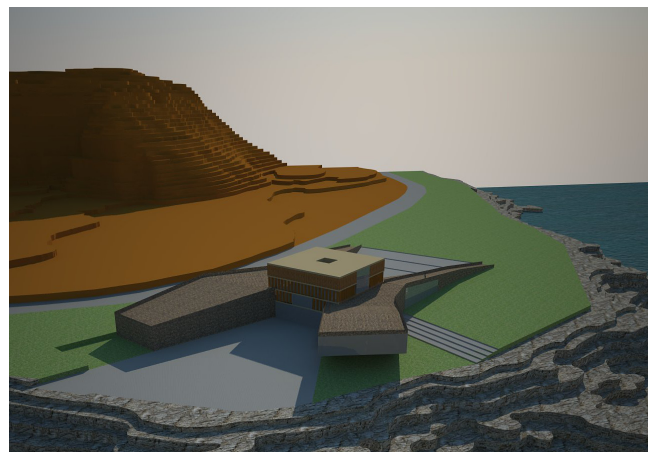
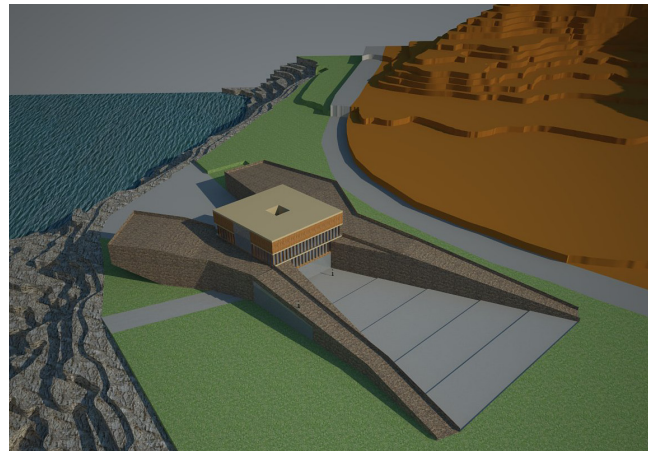
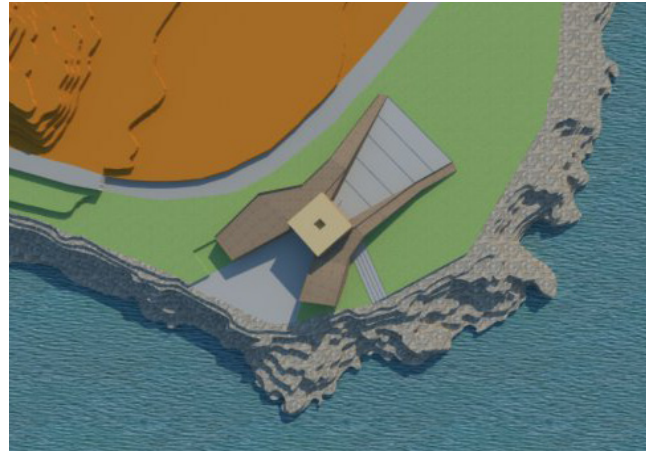


Imagen 229-231 Imágenes 3D de la propuesta. Elaboración propia

REFERENTES

1. DOMINUS WINERY

Arquitectos: Herzog & de Meuron

Ubicación: Napa Valley, California, EEUU

De este proyecto se rescata la materialidad empleada. El sistema constructivo en base a gabiones podría ser interesante de utilizar en el proyecto, ya que se pretende hacer alusión a la Ex cantera que se encuentra frente al terreno.

2. AULARIO UNIVERSIDAD DE CUENCA

Arquitectos: Javier Durán

Ubicación: Cuenca, Ecuador

La expresión de la fachada es lo que se quiere rescatar de este proyecto, la dualidad con la que puede ser visto, por una parte se observa como un bloque lleno, pero desde cierto ángulos se aprecia como un volumen permeable y liviano. Característica que se quiere utilizar en la propuesta.



SE LIBERA EL ESPACIO INMEDIATO AL BORDE COSTERO (ESPACIO PÚBLICO). INTENCIONALIDAD DE LOS VOLÚMENES BUSCANDO LAS VISTAS

PLAZA DE ACCESO CONTENIDA POR LOS VOLÚMENES LONGITUDINALES. VOLUMEN CENTRAL --> NÚCLEO CONECTOR Y DE CIRCULACIONES

Imagen 234-237_Referentes, www.plataformaarquitectura.cl

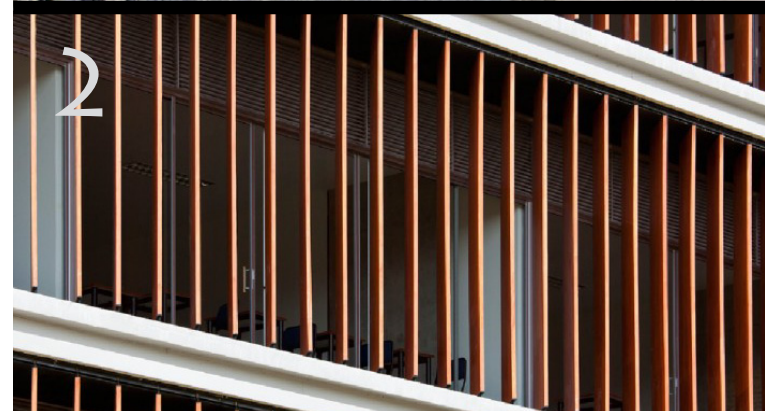


Imagen 232-233_Esquemas volumétricos de la propuesta. Elaboración propia.

PROPUESTA 4

Agosto 2012

Como continuación de la propuesta anterior se trabaja en una idea de características similares en cuanto a su programa y disposición, pero se toman decisiones formales que relacionan al proyecto con el terreno. Los volúmenes longitudinales son perforados para permitir patios interiores, que permiten las vistas desde la calle junto con el traspaso perpendicular hacia el mar. Se sigue trabajando la idea de un patio frontal que funcione como anfiteatro hacia el mar, además de que todos los programas están volcados hacia el.

OBSERVACIONES

Si bien los volúmenes ubicados de manera longitudinal son una barrera desde la calle, existe la posibilidad de que el proyecto casi en su totalidad mire hacia el mar, característica principal que se quiere rescatar. El proyecto aún sigue sin responder a la orientación del sol ni a su contexto. La llegada es una característica deseable, ya que rescata el flujo peatonal del paseo costero. Sin embargo el proyecto pareciera no pertenecer a San Antonio, por lo que se busca otra estrategia de inserción en el lugar.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

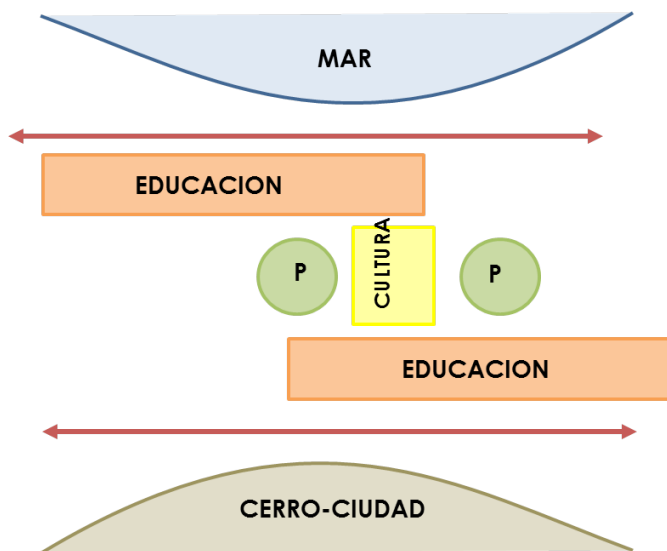


Imagen 238. Esquema programa, elaboración propia



Imagen 239_ Maquetas de estudio. Elaboración propia

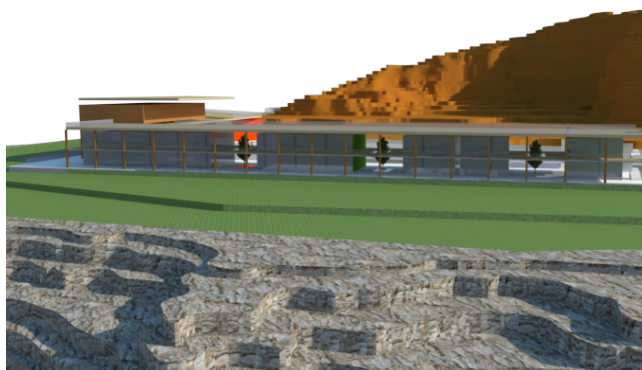
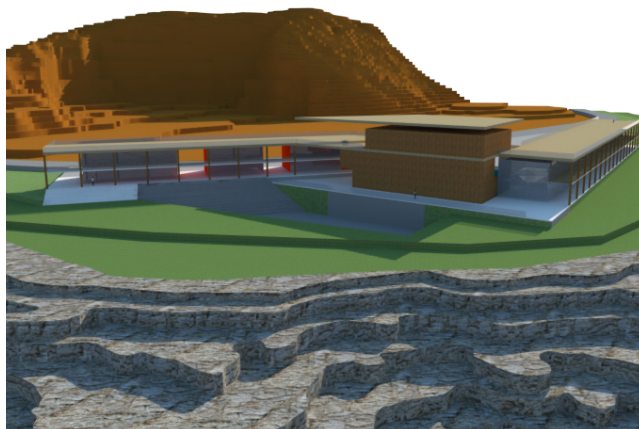


Imagen 240-241 Imágenes 3D de la propuesta. Elaboración propia

REFERENTES

1. PROYECTO CENTRO DE INTERPRETACIÓN EN HONTOMÍN

Arquitectos: VAUMM arquitectura y urbanismo

Ubicación: Hontomín, Burgos, España

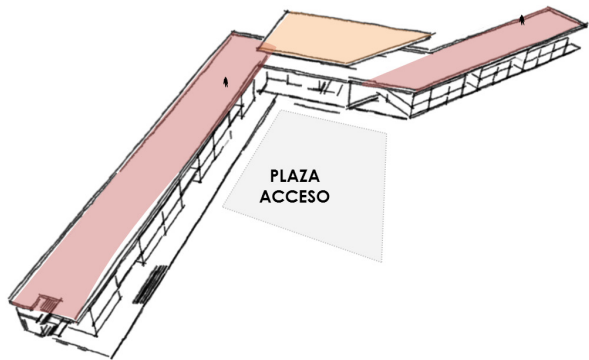
De este proyecto se toma como referencia el trabajo tectónico y la cubierta habitable. Además de la linealidad del volumen que se rompe con ciertos ángulos que generan espacios exteriores de encuentro.

PROPUESTA BETON HALA WATERFRONT CENTER

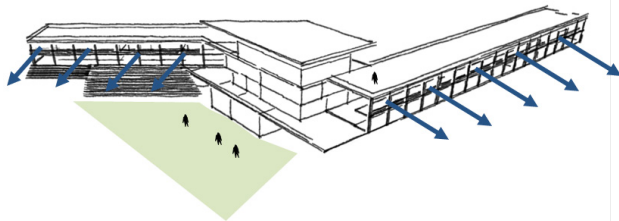
Arquitectos: DRn Architects

Ubicación: Belgrado, Serbia

La linealidad y transparencia de los volúmenes que están dispuestos de manera paralela al mar, los cuales son todos recorribles en su quinta fachada. Además que el escalonamiento del proyecto permite que en cualquier lugar de este las vistas estén liberadas hacia el mar.



PLAZA DE ACCESO QUE ENFRENTA EL VOLUMEN CENTRAL. VOLÚMENES EDUCATIVOS A LOS EXTREMOS ACOGIÉNDOSE A LAS LINEAS DEL TERRENO



VISTAS AL MAR E INCORPORACIÓN DE PLAZA CENTRAL (ANFITEATRO)

Imagen 244-247_Referentes, www.plataformaarquitectura.cl



Imagen 242-243_Esquemas volumétricos de la propuesta. Elaboración propia.

PROPUESTA 5

Inicios Septiembre 2011

En esta propuesta se intenta volver al esquema de las primeras intenciones formales, donde los volúmenes van dispuestos de manera perpendicular al mar, ya que de esta forma se genera el menor bloqueo de las vistas y de los recorridos desde la calle hacia el mar. En esta propuesta se plantea un gran volumen de difusión cultural-turístico, que esta acompañado por 3 volúmenes de dimensiones menores que corresponden a un programa educativo. De las propuestas anteriores se concluye que debe existir un solo volumen de mayor importancia que salga en busca del mar. Además se vuelve a incorporar la situación de muelle para estrechar aún más el vínculo con el mar.

OBSERVACIONES

La propuesta es poco radical, ya que si bien el volumen principal toma el protagonismo, los volúmenes de apoyo educacional son poco claros, ya que pertenecen a otro lenguaje y escala.

La idea de hundir los volúmenes pequeños en el terreno y levantar el volumen mayor, es una buena estrategia para liberar las vistas en cualquier sentido. La disposición de los volúmenes separados físicamente, hace difícil el funcionamiento del centro como una unidad, sino que se entiende como proyectos independiente. Se sigue trabajando en base a la idea de un volumen que busca llegar al mar.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

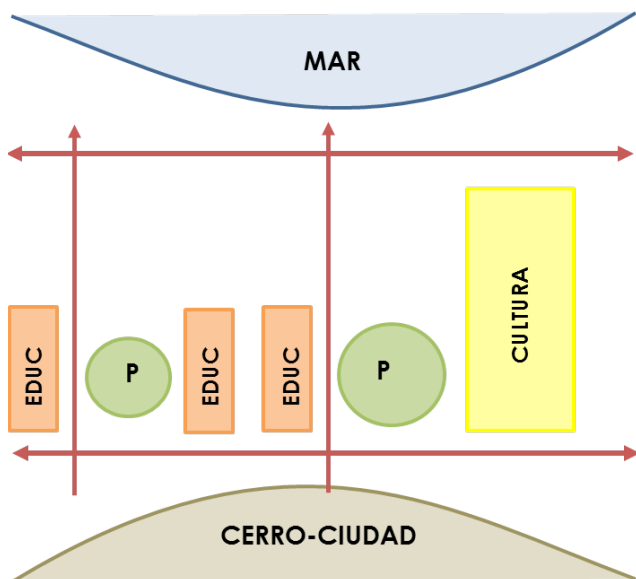


Imagen 248. Esquema programa, elaboración propia



Imagen 249_ Maquetas de estudio. Elaboración propia

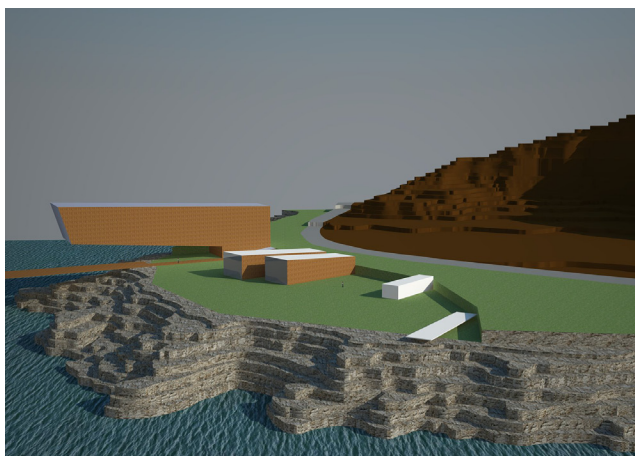


Imagen 450-251 Imágenes 3D de la propuesta. Elaboración propia

REFERENTES

MUSEO DE LA MEMORIA Y LOS DERECHOS HUMANOS

Arquitectos: Estudio América

Ubicación: Quinta Normal, Santiago, Chile

De este proyecto se toma como referencia la simplicidad y claridad del volumen principal, el cual se apoya en sus extremos, liberando el suelo. Además se rescata la fachada, que desde afuera se aprecia como un bloque macizo, pero desde el interior es totalmente transparente hacia el exterior.

ESTACIÓN COSTERA DE INVESTIGACIONES MARINAS PUC

Arquitectos: Martín Hurtado Arquitectos Asociados

Ubicación: Las Cruces, V Región, Chile

La disposición de los volúmenes que salen hacia el mar y que permiten vistas hacia los lados. El contexto en el cual se emplaza el proyecto también tiene estrecha relación a la propuesta realizada.

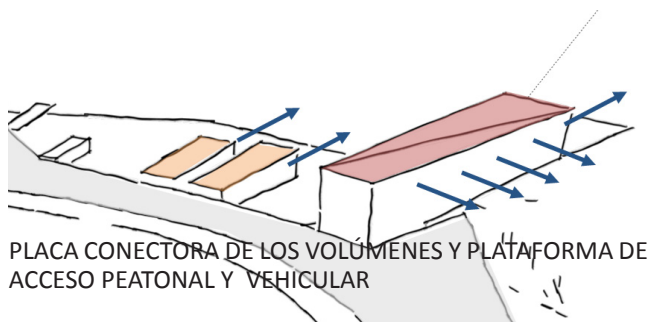
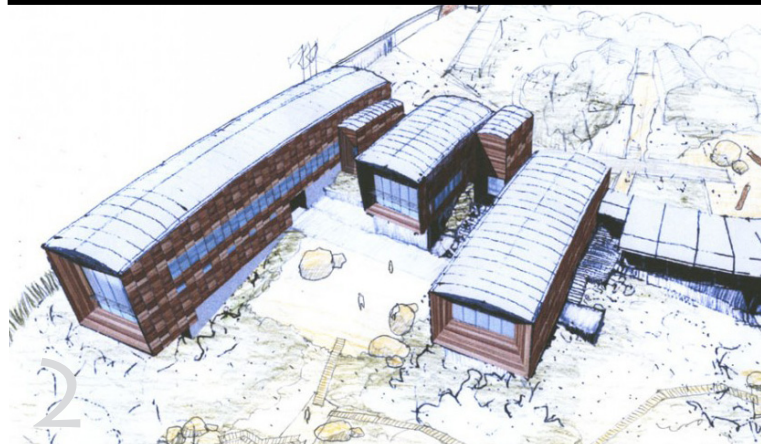


Imagen 254-257_Referentes, www.plataformaarquitectura.cl



PROPUESTA 6

Fines Septiembre-Octubre

La última aproximación de diseño antes de llegar a la propuesta definitiva contempla la disposición de un volumen mayor perpendicular al mar (aproximarse al mar) acompañado de cuatro volúmenes programáticos dispuestos de forma paralela al borde (contemplar al mar). Programáticamente este gran volumen funciona como un eje que conecta los distintos programas propuestos.

El aterrazamiento del terreno también está incorporado en el diseño como una forma de generar un anfiteatro hacia el mar. Se incorpora el paseo de borde costero que llega al proyecto y se transforma en el muelle que sale en la misma dirección del volumen principal.

OBSERVACIONES

Si bien el proyecto se abre hacia el mar, también le da la espalda a la calle y a la situación geográfica (cerro) el cual debería estar incluido dentro de la propuesta de emplazamiento. Desde la calle la propuesta se aprecia como una barrera hacia el mar, el cual tapa las vistas y los flujos, aun cuando se tomaron decisiones como levantar o hundir algunos de los volúmenes laterales.

El proyecto aun se observa como un OBJETO que está dispuesto sobre el terreno. La ubicación específica del proyecto en cuanto a su eje no tiene relación con su emplazamiento.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO

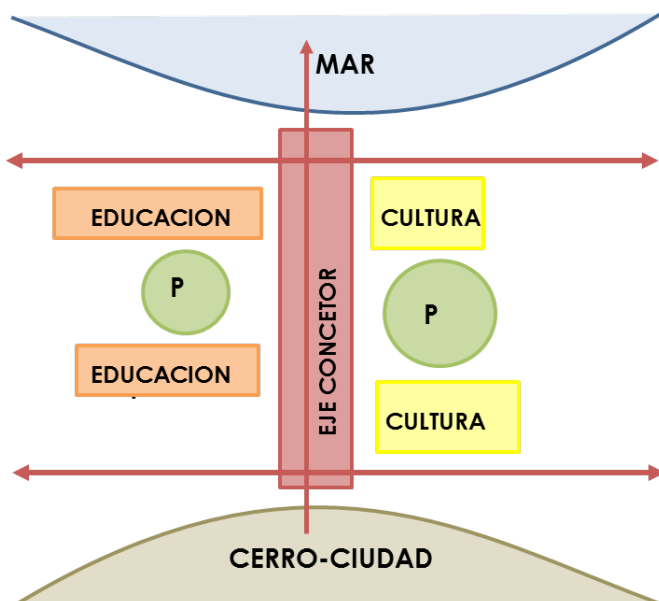


Imagen 258. Esquema programa, elaboración propia

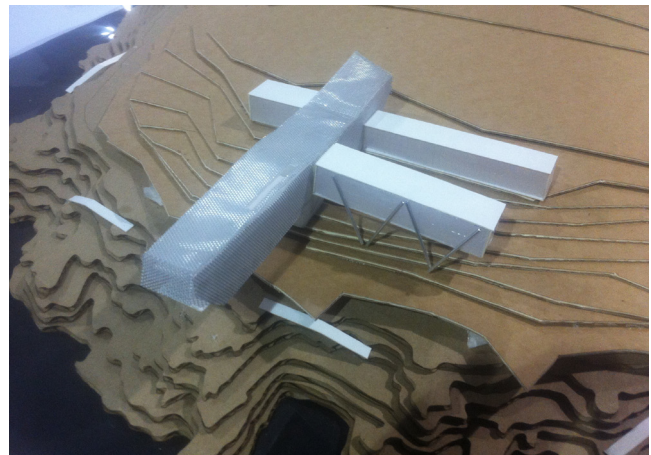
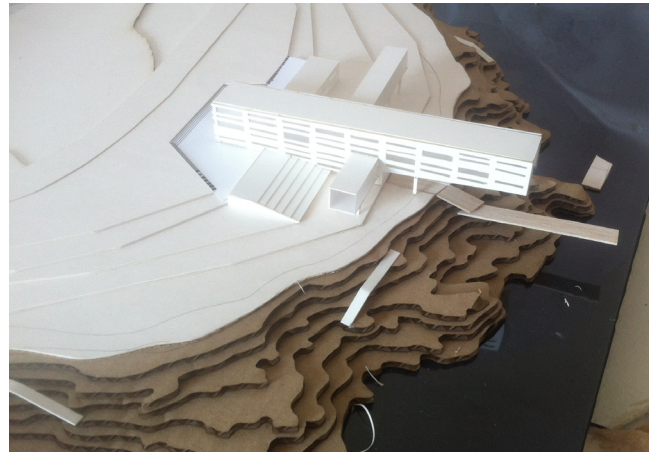


Imagen 259-260_ Maquetas de estudio. Elaboración propia



Imagen 261. Imagen 3D de la propuesta. Elaboración propia

REFERENTES

1. CENTRO MULTIUSOS DE LAMEGO(Acceso)

Arquitectos: Barbosa & Guimarães

Ubicación: Lamego, Portugal

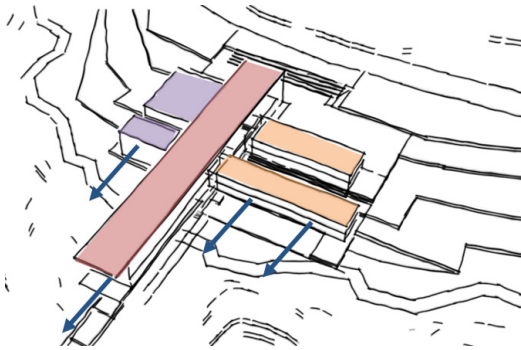
La forma volumétrica y la materialidad son los elementos que se rescatan de este proyecto. Se distingue claramente la intención de un solo volumen que sale del terreno. El aterrazamiento también se toma en consideración para la propuesta exterior de espacio público.

2. EDIFICIO/BIMHUIS DE LA MÚSICA

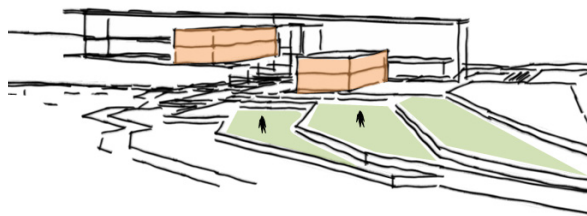
Arquitectos: 3XN Architects

Ubicación: Amsterdam, Holanda

De este proyecto se toma de referencia el emplazamiento y la forma de aproximación hacia el mar. Un gran volumen acristalado que se enfrenta a este. El cual es acompañado con un volumen adosado a su extremo, que rompe con la transparencia.



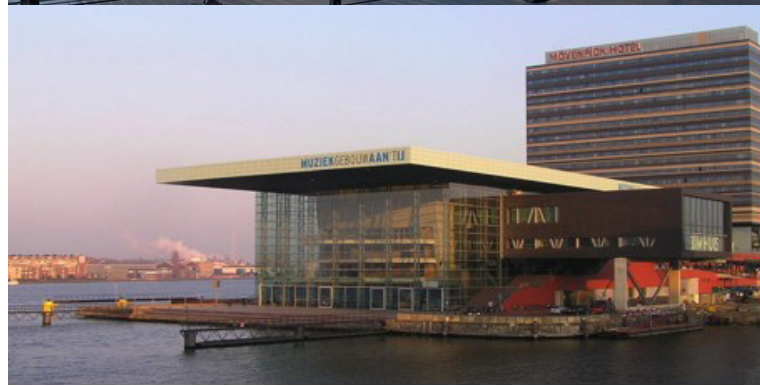
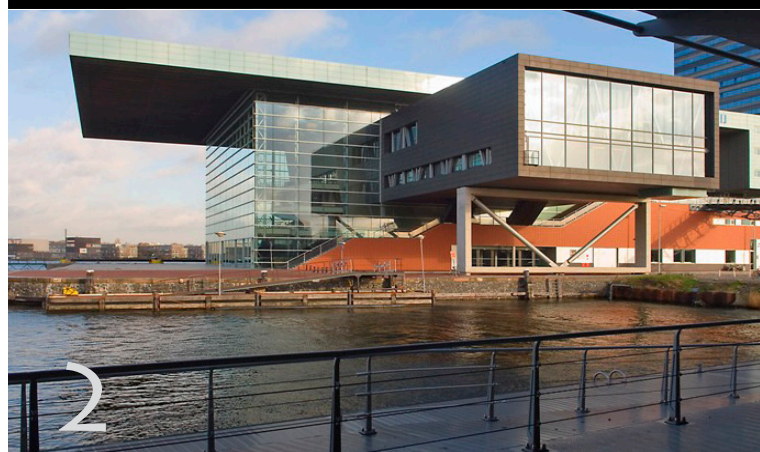
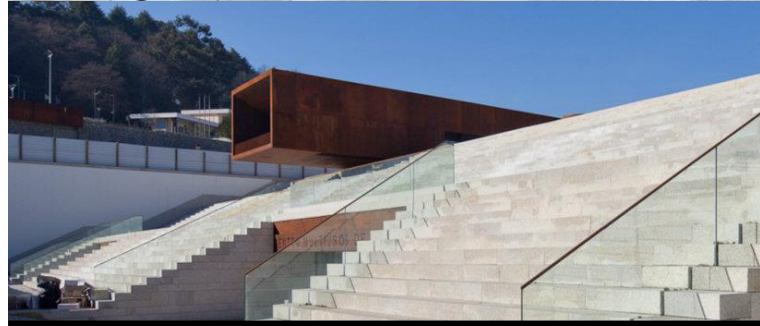
DISPOSICIÓN DE VOLÚMENES Y PLACAS ATERRAZADAS
VISTAS AL MAR DE TODOS LOS VOLÚMENES



LEVANTAMIENTO DE VOLÚMENES --> VISTAS TERRAZAS
VERDES

Imagen 264-265_Referente1 , www.dezeen.com

Imagen 266-267_Referente 2 . www.architecture-page.com



4.3. CONCLUSIONES DEL CAPITULO

El proceso de diseño contempla varias modificaciones en el proyecto, donde se busca responder de manera efectiva a todas las condicionantes de el lugar específico donde se emplaza. Se puede observar que una de las ideas fundamentales del proyecto y que se repite en todas las propuestas expuestas anteriormente, es el vínculo o la relación del proyecto con el mar, haciendo hincapié en la pérdida de vinculación que tienen los habitante de San Antonio con el paisaje marítimo. Debido a esto se plantean distintas opciones de como podría emplazarse el proyecto en el terreno, tratando de liberar la mayor cantidad de espacio posible, con el fin de otorgar un proyecto que contemple espacio público, recreativo y de esparcimiento en el borde mar para los habitantes y en donde se liberen la mayor cantidad de vistas y conexiones hacia el mar.

El proceso de diseño fue lento, llegando recién a la aproximación formal definitiva a fines del mes de octubre, y que corresponde al trabajo realizado en base a la última propuesta realizada (numero 6). Ya que logra plasmar los distintos aspectos recién mencionados.



CAPÍTULO 5.0

CONCLUSIONES

COMENTARIOS FINALES
BIBLIOGRAFÍA

**“ LO QUE ANTES ME ENSEÑO LO GUARDO/
ES AIRE, INCESANTE VIENTO, AGUA Y ARENA” (...)**
EL MAR, Pablo Neruda, Poeta Chileno.



5.1. COMENTARIOS FINALES

El Proyecto de Título se plantea como una exploración de distintas temáticas, ya sean arquitectónicas, sociales, urbanas, etc., en las cuales un arquitecto toma una postura, desarrolla y formula un proyecto que busca ser un aporte para dicha temática.

Durante la carrera, el estudiante enfrenta diversos proyectos en distintas escalas de diseño, en el caso del proyecto de título, el planteamiento de un tema de interés personal amplía considerablemente la escala de trabajo; la cual se va incrementando a medida que el proceso investigativo va tomando forma y va llenando los espacios en blanco que existen al comenzar la investigación. Así el estudiante logra entender de manera completa la problemática estudiada, para luego poder tomar decisiones fundadas en base a esa investigación.

Por otra parte la importancia del Taller de Título se hace notoria a la hora de debatir y conversar sobre las problemáticas encontradas, compartiendo pensamientos e ideas no tan solo con el profesor guía, sino que también con los demás compañeros de este proceso. Personalmente creo que es un proceso el cual necesita de constante observación y aprendizaje. A la vez este proyecto final de título, ayuda a desarrollar las habilidades propias del alumno, la capacidad de generar ideas y tomar decisiones de forma individual, donde se plasman todas las competencias aprendidas durante el proceso de formación.

La temática de este proceso de titulación nace principalmente por un interés personal, con el cual uno adquiere un grado de compromiso directo en la solución de las problemáticas detectadas en dicha temática.

Personalmente creo que el borde costero es un tema muy importante dentro del quehacer nacional. Desde la perspectiva arquitectónica nos toca aportar a través de proyectos que respondan específicamente a las problemáticas encontradas en los bordes costeros de cada ciudad. Para iniciar cualquier tipo de proyecto es necesario revisar todos los antecedentes, tanto históricos, urbanos, geográficos, sociales, climáticos, entre otros, ya que la propuesta debe ser el resultado final de todas estas variables observadas.

En este proyecto específico relacionado con el borde costero de la ciudad - puerto de San Antonio, nos encontramos con una serie de problemáticas, siendo la principal de ellas la ocupación, casi en su totalidad, del borde costero por parte de la empresa portuaria, dejando a los habitantes de la ciudad con muy poca accesibilidad a este recurso paisajístico el cual debería ser de uso público.

Dando respuesta a esta problemática, se plantea la diversificación del uso del borde costero, a través del desarrollo de un proyecto que contempla la incorporación de una zona de esparcimiento y recreación de carácter público. Además, como apoyo a esta iniciativa, se plantea un centro gastronómico, turístico y cultural que de respuesta a las necesidades, tanto de educación, trabajo y cultura para los habitantes de San Antonio y para el desarrollo del turismo a nivel local y nacional.

5.2. BIBLIOGRAFÍAS

LIBROS Y MEMORIAS DE TITULO

- 1.- Juan Benavides (1994) . Arquitectura Portuaria
2. Segovia, Claudio (2012). Relación ciudad y Borde Costero.
3. Giannini, Felipe. (2012) .Centro de Artes Culinarias , revitalización del balneario de Cartagena.
3. Castillo Eduardo (2005). San Antonio Aquarium.
4. Vallejos, Carmen, (1996). Plaza del Mar de San Antonio.
5. Erazo, Abel (2000). Centro de eventos masivos , ciudad Puerto San Antonio.
- 6.- Contreras, Fernanda, (2009) Informe Ciudad San Antonio

PUBLICACIONES

- 1.- Sabatino Pizzolante, José Alfredo (1194) CIUDADES-PUERTOS.
- 2.- Pantoja, Jorge; Gimenez,Pilar. Hacia un nuevo borde costero en Chile. CCHC
- 3.- Gubbins Victor , Reflexiones Del Borde costero,
- 4.- Texido, Alberto.(2012). Borde Costero ¿ Futuro esplendor?
- 5.- Gajardo Vásquez, Fernando “Concesiones Portuarias y su Impacto Económico V Región, Nuevos Planes Desarrollo Puerto San Antonio”

ARCHIVOS VIRTUALES

- 1.- Plan de infraestructura de mejoramiento del Borde Costero 2007-2012, MOP
- 2.- Plan Intercomunal de Valparaíso Satélite Borde Costero Norte
- 3.- Plan regional de Desarrollo urbano , Región de Valparaíso.
- 4.- PRCSA. Plan regulador Comunal de San Antonio y ordenanza local
- 5.- Ley General de Urbanismo y Construcciones LGUC, y ordenanza General de Urbanismo y construcciones OGUC
- 6.- Plan de Desarrollo comunal PLADECO.
- 7.- Plan Maestro Puerto de San Antonio, EPSA

ENTREVISTAS

- 1.- Larrain, Pilar.. Ingeniero civil Geógrafo, Secpla, IMSA
- 2.- Altamirano, Aline Arquitecto SIG , Dirección de Obras Municipales IMSA
- 3.- Brito, José Luis, Historiador y Conservador del Museo Municipales de Ciencias

SITIOS WEB

Instituto Nacional de Estadísticas_ www.ine.cl

Servicio Nacional de Turismo_ www.sernatur.cl

Comisión Nacional Uso de Borde Costero _ www.bordecostero.cl

Plataforma Urbana _www.plataformaurbana.cl

Plataforma Arquitectura _www.plataformaarquitectura.cl

Ministerio Vivienda y Urbanoismo _www.minvu.cl

Municipalidad de San Antonio _www.sanantonio.cl

Empresa Portuaria San Antonio_ www.epsa.cl

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC _ www.ieut.cl

Portal San Antonio _ www.sanantoniocity.cl

Dirección de obras Portuarias_ www.dop.cl

Gobierno Regional de Valparaíso_ www.gorevalparaiso.cl

Wikipedia_ es.wikipedia.org

El mercurio online_ www.emol.cl

Naturales y Arqueología San Antonio.

A mis PADRES, que hicieron posible este proceso de educación.

