

**Parque costero Barón,
reconexión entre ciudad y mar.**

Memoria de título

Profesor Guía: Guillermo Crovari
Estudiante: Jesús Lavado Sepulveda

Memoria de título 2019-2020 Facultad
de Arquitectura y Urbanismo

Carrera de Arquitectura

Santiago de Chile 2020

Índice

Capítulo I Presentación.....	7
1.1. Introducción.....	8
1.2. Motivaciones.....	9
1.3. Problemática	10
1.4. Objetivo	11
Capitulo II Marco teoría.....	13
2.1. Historia, la ciudad de Valparaíso.....	14
2.2. Propuestas para la ciudad.....	18
2.3. Ciudad-Puerto	22
2.3.1. Borde Costero	23
2.4. Patrimonio.....	24
Capitulo III Alcance del Proyecto.....	27
3.1. Urbano.....	28
3.2. Borde costero (Barón).....	31
3.3. Galpón Simón Bolívar	35
Capitulo IV desarrollo del proyecto	39
4.1. Primer paso.....	40
4.2. Segundo paso	40
4.3. Tercer paso.....	41
4.4. Cuarto paso	42
4.5. Quinto paso.....	42
4.6. Sexto paso.....	46
4.7. Ultimo paso.....	52

Bibliografía.....54

Anexo.....58



Fotografía: Rocío Moya

CAPÍTULO I

PRESENTACIÓN

1.1 INTRODUCCIÓN

Aun que suene redundante para una ciudad costera su principal atributo es la cercanía al mar. Siendo este quien muchas veces define la ciudad, le da valor y atractivo. ¿Pero qué sucede cuando se pierde esta proximidad?, la ciudad ni el mar se desplazan, pero el surgimiento de límites artificiales entre ambos logra dividirlos dejando en algunos casos incomunicado a estos dos.

Valparaíso es el vivo reflejo de este suceso, una ciudad que nace por su relación con el mar a través del puerto, que a lo largo de los años va avanzando paso a paso ganándole terreno al mar, apoderándose del borde costero transformándolo en un borde urbano, urbanización que con el tiempo se transforma en un tropiezo para acceder al borde costero, generando límites que dificultan y tapan la vista al mar.

Gracias a su geografía, la ciudad logra mirarse a si mismo y mirar el mar como una antigua amiga a la cual alguna vez tuvo acceso y con la cual se añora reencontrar. Es cierto que actualmente la ciudad tiene acceso al mar en puntos específicos como lo son la Playa San Mateo, Muelle Prat, Muelle Barón y lo que sería el Paseo Wheelwright, pero ninguno de estos puntos actualmente tiene una fácil accesibilidad desde el plan de la ciudad.

A esta desconexión se le suman los conflictos y

disputas que sufre el borde costero por parte de la empresa portuaria que buscando su expansión, la cual generaría un nuevo límite entre la ciudad y el mar, es aquí donde surge la oportunidad de lograr definir la ciudad reconectándola al mar, permitiendo que el mar vuelva a recuperar parte del terreno cedido y la ciudad mantenga una interacción continua con el mar.

1.2 MOTIVACIÓN

La motivación que genera este proyecto, esta fuertemente ligado al encanto que genera esta ciudad en mí, en como su diversidad logra convivir en una topografía que permite contemplar el mar. Un lugar de carácter único con calles, escaleras y pasillos que se entrelazan transformando su recorrido en un laberinto en las faldas de los cerros, que con lo complejo de sus flujos es capas de siempre mostrar el final o el remate del recorrido, cual es el océano pacífico.

Esta particularidad que permiten los cerros y la topografía, generando una estructura de anfiteatro, de lograr contemplar el borde costero de la ciudad actualmente es solo logrado desde los cerros, al momento de llegar al plan de la ciudad la conexión con el borde sufre una serie de bloqueos y perturbaciones haciendo que se llegue a perder la noción de tener el mar al frente. Los cerros de la ciudad tienen una mayor conexión con el mar que el plan de la ciudad que esta aledaña al borde costero.

Final mente al lograr llegar al borde costero, se logra contemplar el mar en todo su esplendor, pero la llegada, la línea o límite entre este y la ciudad, en la mayor parte de la ciudad es tosca, se presenta como un límite duro que no es capaz de interactuar de manera adecuada con los constantes y permanentes oleajes que llegan a él, provocando que aun que nos encontremos en la costanera

nuestro acceso al mar este bloqueado. Comprender y buscar una posible respuesta a esta desconexión es lo que motiva el generar un proyecto en el borde costero de Valparaíso.

1.3 PROBLEMATICA

La diversidad que presenta Valparaíso es tal que con los años a logrado indefinir la ciudad, una ciudad-puerto, patrimonial, turística y universitaria son algunos de sus usos que actualmente no logran complementarse adecuadamente generando un choque entre estos. Se hace imperativo que la ciudad obtenga un carácter principal que logre definirla, pero que al mismo tiempo permita interactuar adecuadamente sus demás usos. La falta de espacios públicos y el desaprovechamiento de los recursos entregados por el mar son factores en el empobrecimiento de la ciudad.

La ciudad en su historia se presenta definida por el puerto, pero esta relación con el paso del tiempo y los cambios de la actividad portuaria se ha ido deteriorando, a demás de no ser capas de interactuar con los nuevos usos que surgen, “Valparaíso ha dejado de ser una ciudad puerto y se ha convertido en una ciudad deteriorada y empobrecida que tiene como vecino a un puerto” (Marcelo Ruiz, 2016 pág. 49). Este echo se pudo agudizar aun mas con las propuestas de expansión portuaria presentadas por EPV (Empresas portuarias Valparaíso) para la ciudad la cual planteaba un uso del borde de manera mono funcional enfocada en la actividad portuaria, propuesta que fue fuertemente rebatida por la población, dejando entrever la necesidad de definir un uso para el borde mar de la bahía, con un carácter publico y capas de integrar a la ciudad.

Definir un nuevo rol, que logre reactivar la ciudad es fundamental y un punto importante de esto es el manejo del borde costero, siendo este quien puede y debe darle valor a la ciudad. Pero actualmente este borde costero es en muchos tramos inaccesible, con flujos demasiado rígidos y con pocos espacios amplios de interacción, además de su desconexión con la trama urbana de la ciudad, dejando terrenos y edificaciones de interés patrimonial en desuso.

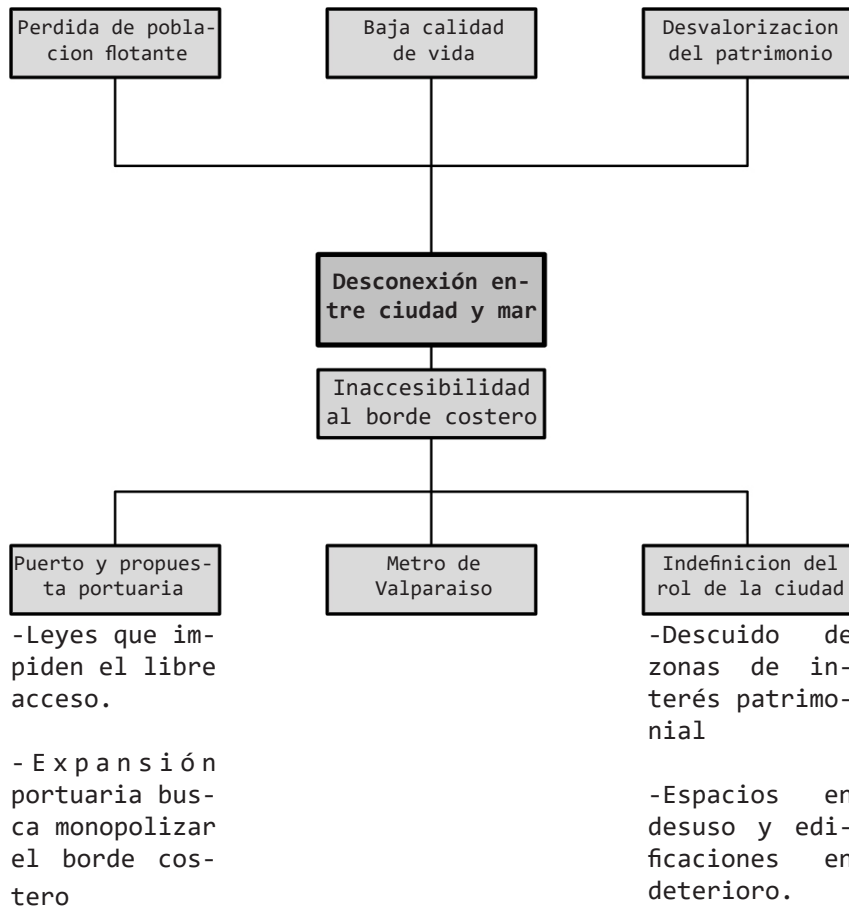


Fig.1 Esquema Arbol de Causas y efectos,
fuente: elaboracion propia.

1.4 OBJETIVO

Ante lo ya mencionado anteriormente se busca como objetivo general la reconexión del mar con la ciudad logrando colonizar nuevamente el borde costero, pero generando una intervención que logre interactuar de mejor manera con el oleaje y el constante movimiento del mar, sin desplazar a este a un segundo plano sino siendo parte de la intervención.

A raíz de esto se comprenden objetivos específicos tales como definir un rol principal para la ciudad a través del borde, permitiendo que la actividad turística vuelva a nutrir y enriquecer la ciudad dando mayores espacios públicos y atractivo a las residentes y población flotante que llega a la ciudad. De la mano con esto esta el valorizar nuevamente las riquezas patrimoniales y el valor excepcional que tiene Valparaíso al ser monumento Nacional.

Por lo que se decide trabajar en los terrenos eriazos junto al muelle Barón, los cuales por su extensión, locación e importancia lo transforman en un lugar con un potencial único. Teniendo un impacto a nivel urbano y local, dando carácter a la ciudad, revalorar el patrimonio construido e interactuar fuertemente con el mar.



Fotografía: Rocio Moya

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 HISTORIA

El nacimiento y desarrollo de esta ciudad está fuertemente ligado a su función portuaria, antes de ser ciudad Valparaíso fue puerto, para el año 1541 cuando es fundado Santiago el 12 de febrero, se define a Valparaíso como el puerto principal de esta ciudad. Según los textos de Vicuña Mackenna quien le otorga y de cierta manera funda Valparaíso bautizándola con su nombre, es Juan de Saavedra capitán del navío Santiaguillo que acompañaba por mar la expedición de Diego de Almagro. Durante este periodo de tiempo la ciudad solo se muestra como un pequeño caserío que rodea al puerto, pero ya en 1559 con la construcción de la primera Iglesia de la ciudad, en el mismo lugar donde se encuentra la actual Iglesia de La Matriz, organiza su crecimiento urbano y logra consolidarla.

Con su crecimiento exponencial a través de los años, la ciudad logra consolidarse y en 1810 se construye el primer muelle nombrado “Villaaurrutia” ubicada donde actualmente se encuentra el edificio del Mercurio de Valparaíso. Años después en 1848 cuando empieza la construcción de los almacenes fiscales entre el Cerro Artillería y el Cerro Concepción inicia una acción que se repetirá en mas ocasiones y que generará un conflicto en la forma natural y dinámica de llegar del mar a la tierra, se rellena el borde costero ganando metros hacia el mar y ganando más espacio portuario.

La ciudad gana tal importancia como puerto que su crecimiento es inminente y mejorar su conectividad una obligación, con lo cual en el año 1852 se inicia la construcción del ferrocarril Santiago-Valparaíso el cual 11 años después es por fin inaugurado y logra conectar las 2 ciudades más importantes del país en esa época, es tal la relevancia que gana Valparaíso a nivel sudamericano que es la primera ciudad que logra implementar un sistema de iluminación pública a gas. El auge de la ciudad se mantiene generando su expansión, la cual se distribuye y sectoriza dejando en el plan de la ciudad a los grupos de comercio, extranjeros y sociales más poderosos, y de manera contraria se asientan en los cerros aledaños los grupos más vulnerables de la población, atraídos por las oportunidades que genera el puerto. Con el tiempo se hace necesario mejorar la conectividad con esto grupos y en el año 1883 es inaugurado el primer ascensor de la ciudad en Cerro Concepción proseguido por el del Cerro cordillera 4 años después.

Como caso excepcional a esta distribución poblacional de la ciudad es cerro Alegre el cual es poblada por grupos de comerciantes ingleses, que tras sufrir inundaciones en el plan deciden desplazarse del centro a este cerro siendo el único con una población de un alto nivel económico. Este orden que toma la trama urbana y la zonificación socioeconómica que sufre, es un factor que a

perdurado casi inmutable hasta hoy en día y que se dejó entre ver con mayor fuerza tras el incendio que azotó la ciudad en el año 2014 y muestra que su población más vulnerable está en los cerros.

Tras los años de esplendor de Valparaíso se decide invertir en un nuevo puerto, nuevamente ganando metros al mar, los fondos y la propuesta son aprobados en 1910 para finalmente empezar la construcción del puerto tal y como lo conocemos hoy en día con su terminal portuario, espigón, molo y muelle Barón en 1912. Años más tarde en 1973 se da el primer paso para separar la función portuaria de la ciudad, dado que en esta fecha se prohíbe el acceso público a los puertos nacionales, junto con esta implementación llegan cambios a la forma de trabajar en los puertos por la industrialización haciendo necesario mayor cantidad de espacio y se opta por demoler los almacenes fiscales. Dejando atrás parte importante del patrimonio portuario del lugar.

El año 2003 la ciudad recibe el título de patrimonio de la humanidad por su rol e importancia como puerto, "testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización avanzada del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder", pero aun teniendo esta característica es que por parte de EPV (empresas portuarias Valparaíso) se decide demoler parte de los almacenes fiscales para la construcción de un nuevo terminal

portuario (T2), aquí se inicia una fuerte disputa entre grupos opositores que buscan definir el borde costero de la ciudad, EPV junto con la propuesta del T2, el cual logra ser licitado por TCVAL (terminal carros de Valparaíso), se presenta del proyecto de Mall Barón para el sector del almendral. Tras varios años de conflicto entre estos grupos la corte suprema el año 2017 falla a favor de las organizaciones que estaban en contra del Mall Barón, declarando ilegal su permiso de edificación entregado el año 2013 y aun que TCVAL logro licitar el proyecto del T2, iniciando sus trabajos en el espigón, no se le permite dar inicio a la construcción del nuevo terminal portuario haciendo que a principios del presente año (2019) decida no seguir con la concesión del T2. Dejando el borde costero de la ciudad nuevamente en una condición perpetuidad, manteniendo las características del puerto de 1912 pero que no logra satisfacer las necesidades actuales de la ciudad.

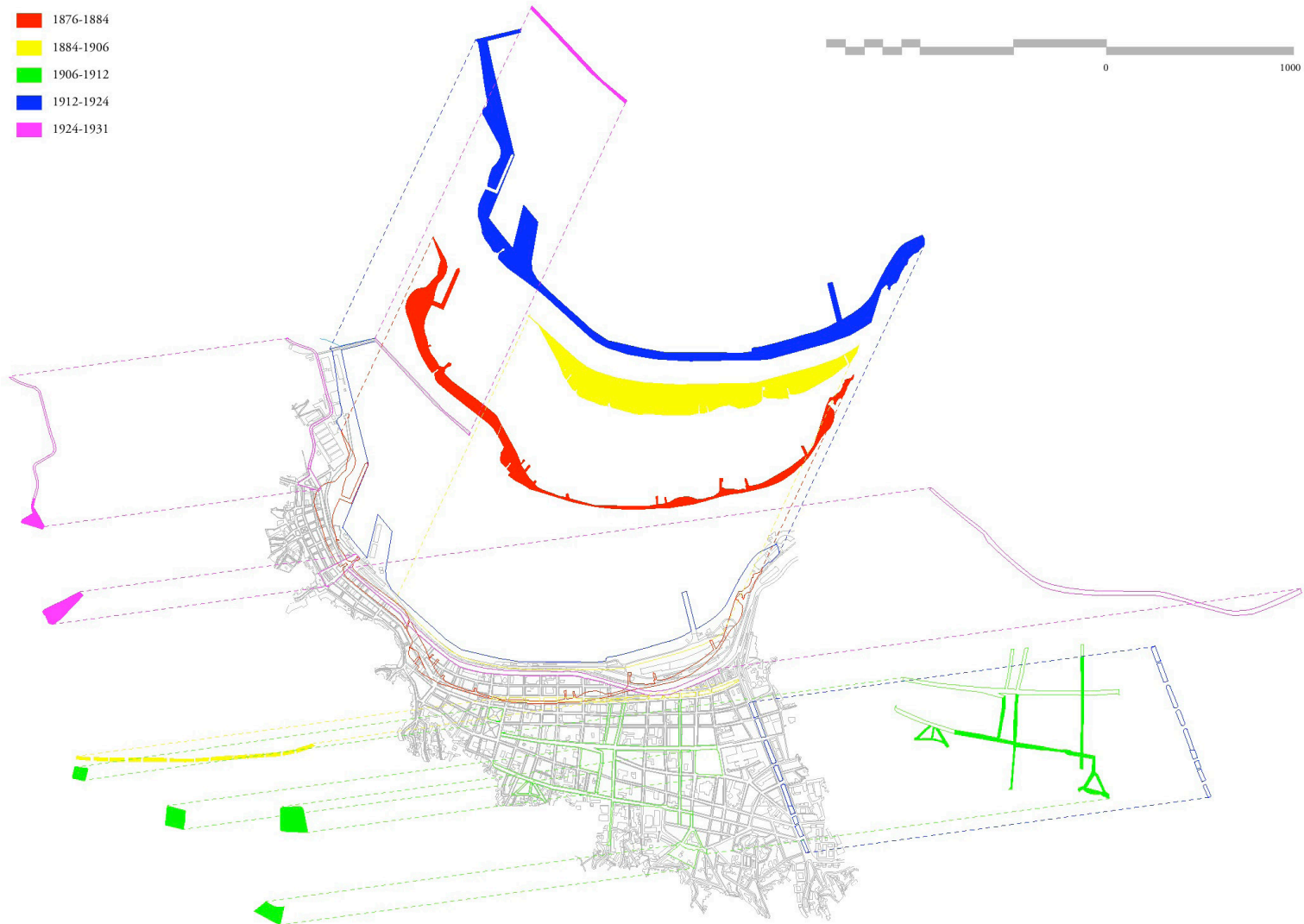


Fig.2 Períodos morfológicos de Valparaíso: Espacios Públicos, rectificación de calles y ampliaciones del frente marítimo, Fuente: Alberto Texidó, publicación "Un, dos, tres momia es: El Puerto en pausa y una nueva oportunidad para el Valparaíso posible".



Fig.3 Plano de la ciudad de Valparaiso 1897, fuente: Municipalidad de Valparaiso.

2.2 PROPUESTAS PARA LA CIUDAD

Se hace imprescindible entender y analizar las propuestas presentadas para la ciudad, estas buscaban definir un nuevo carácter a través del diseño del borde costero aun que con fines completamente opuestos.

Como ya a sido mencionado anteriormente EPV (Empresa portuaria Valparaíso) buscaba la ampliación portuaria, asiendo que prevaleciera el puerto como rol principal de la ciudad, presentando un proyecto de expansión portuaria que cubría de manera casi completa la bahía de la ciudad, ampliando el terminal actual hacia la playa san mateo, complementando el espigón con lo que seria el terminal portuario 2 y final mente generando un terminal portuario 3 en la zona de Yolanda-Barón.

Ante esta propuesta surge una serie de grupos opositores que realizan una serie de propuestas alternativas para el borde costero de la ciudad, estas propuestas son unificadas en la XIX Bienal de Arquitectura, la nueva propuesta consta de generar una ampliación de la línea de atraque del actual puerto, generando un borde lineal continuo que permitiría la llegada de barcos porta contenedores Post-Panamax, que actual mente no pueden llegar al terminal, y la expansión hacia san mateo, pero modificando el uso del resto del borde costero con un carácter público. Esta propuesta al igual que la propuesta portuaria no logran consolidarse.

Actualmente y ante el estancamiento que presenta el borde costero, se realiza un concurso abierto para generar proyectos para el borde costero de la ciudad, específicamente en el sector de Barón, puesto que este terreno es el único lugar en desuso actualmente que colinda con el borde costero de la ciudad

El concurso se genera con la intención de lograr recolectar ideas por parte del Minvu, en la cual plantean una serie de problemáticas a solucionar tales como; eliminar el paso sobre nivel del cruce de las avenidas Argentina y España, propuesta de un parque para la ciudad y rescate del galpón Simón Bolívar. Para lograr la aprobación del proyecto es que se llama a una votación publica por parte de los ciudadanos, siendo la propuesta C “Parque Barón” la ganadora del primer puesto.

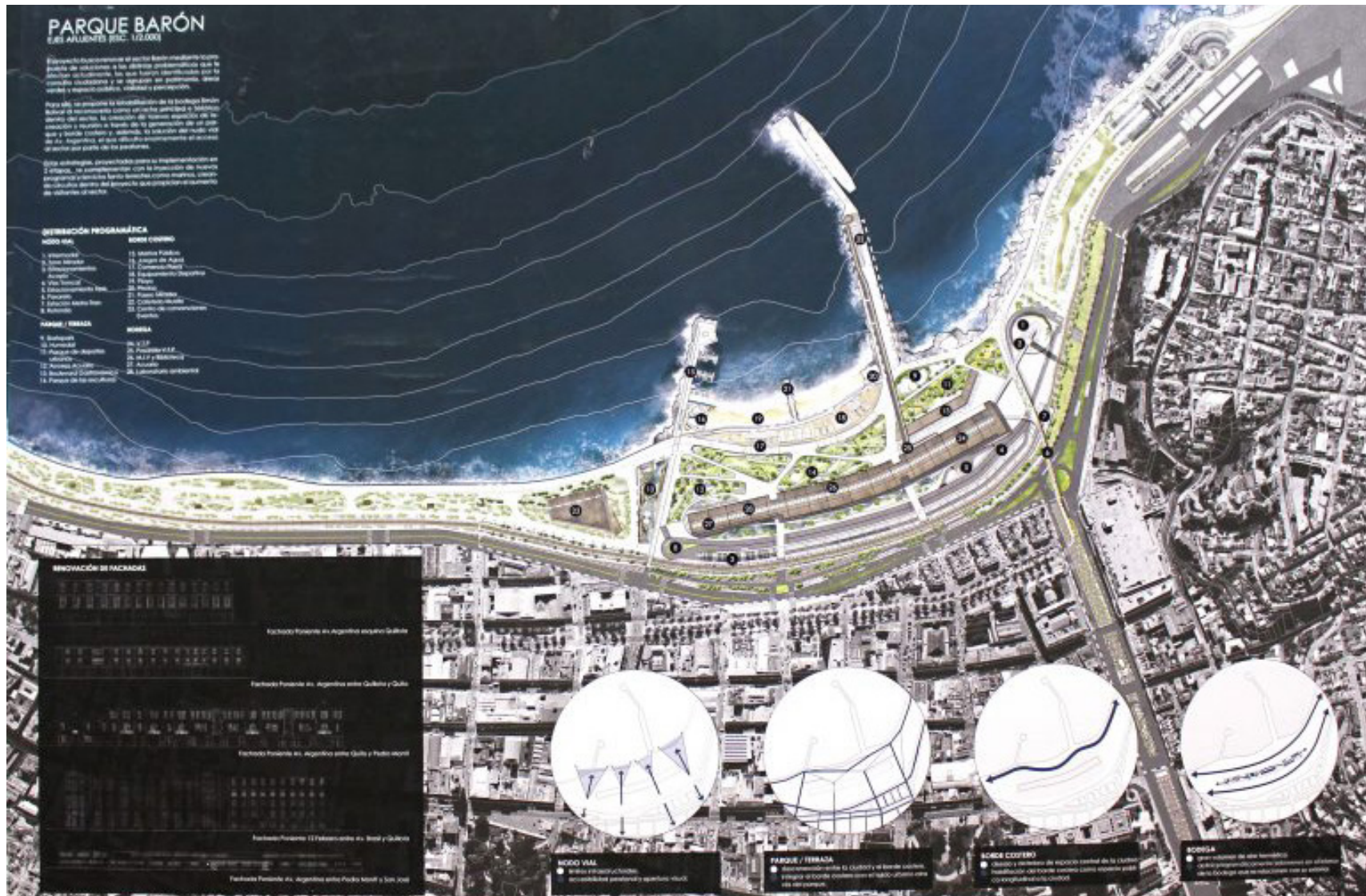


Fig.4 Primer lugar concurso Parque costero Barón, Fuente: MInvu

Fig.5 Propuesta para el desarrollo portuario total de Valparaíso,
Fuente: afiches realizados para la XIX Bienal de arquitectura

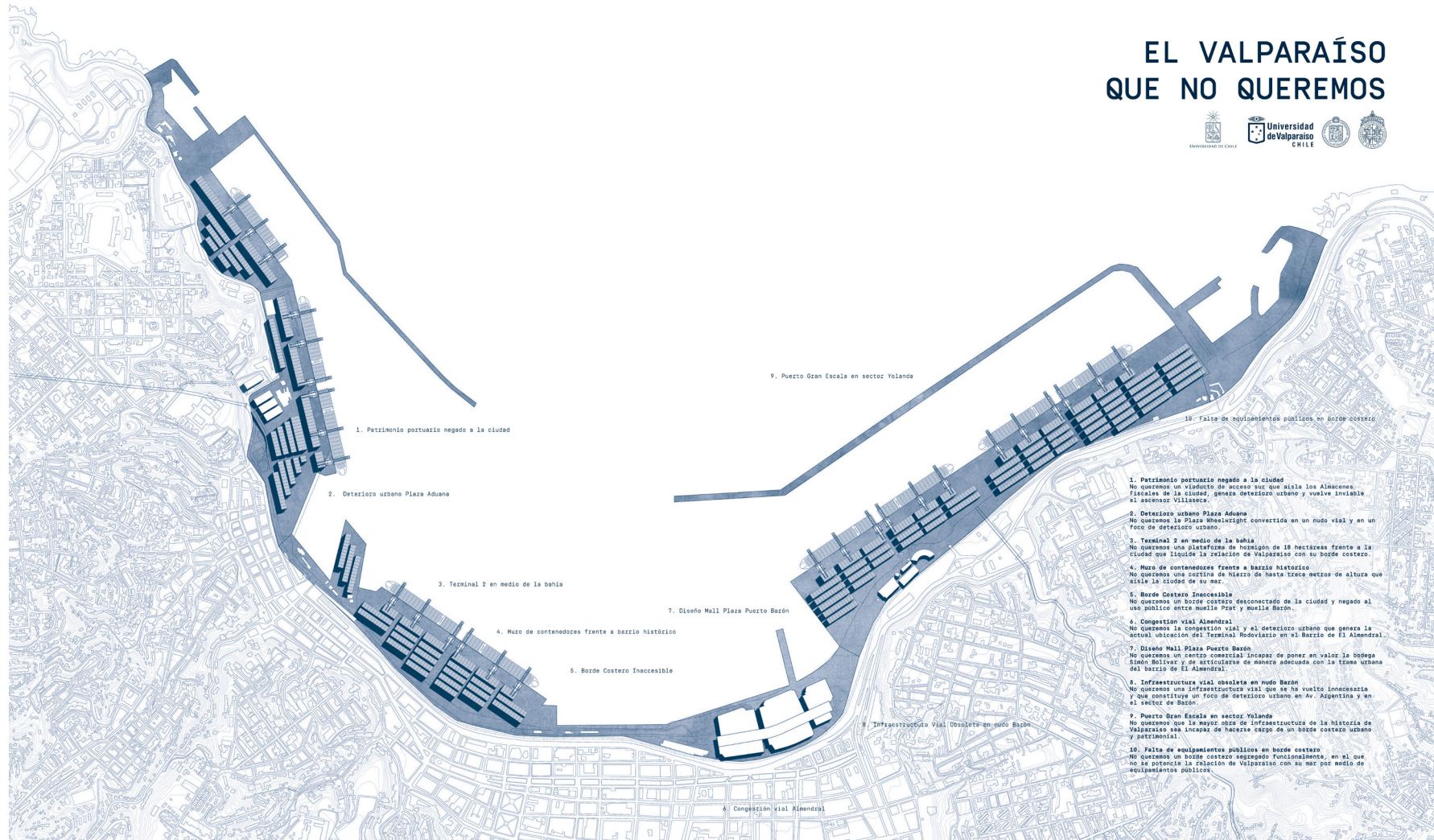
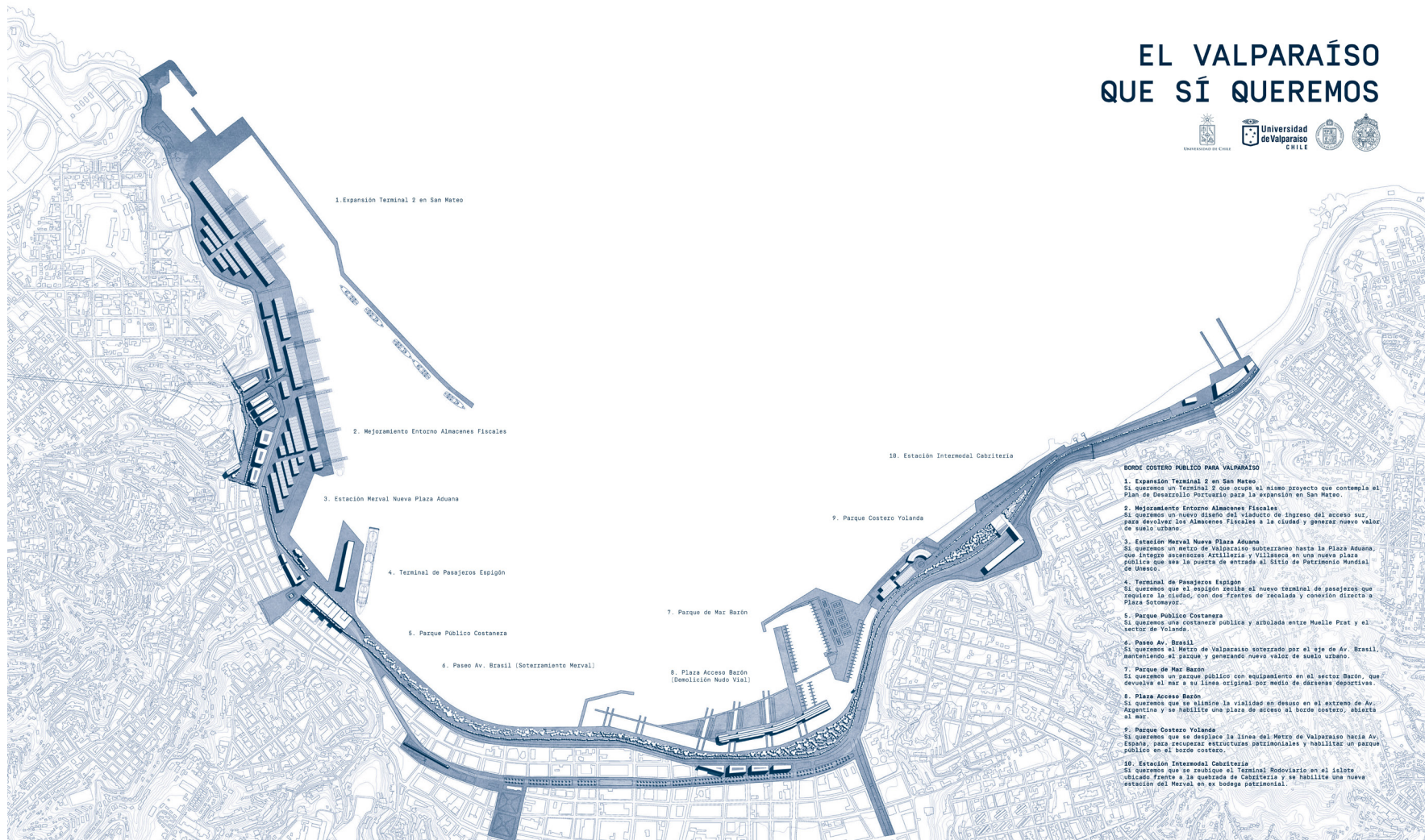


Fig.6 Propuesta académica del desarrollo portuario de Valparaíso, Fuente: afiche realizado para la XIX Bienal de arquitectura.



2.3 CIUDAD-PUERTO

Como ya fue mencionado en su historia Valparaíso es una ciudad que nace, crece y se consolida por la actividad portuaria, ¿pero actualmente es necesario mantener la actividad portuaria? Las discrepancias que puede generar esta pregunta se muestran visualmente en las propuestas que a tenido la ciudad, por un lado, consolidar el puerto a lo largo de toda la bahía y en el otro definir el borde como un espacio público.

Creemos que es importante considerar el rol portuario como una etapa histórica importante de la ciudad, todo gran puerto logra tener profunda incidencia en la estructura urbana, dejando un patrimonio técnico y arquitectónico particular además de características sociales únicas que en la mayoría de los casos subsiste hasta la actualidad (Alemany, 1991), pero actualmente forzar el rol portuario para definir la ciudad es un error dado a los cambios de las urbes y los trabajos del puerto, el puerto ya no necesita de la ciudad para funcionar (Marcelo Ruiz, 2016 Pag. 65) es un hecho ver que, en muchos casos de reconversión portuaria en ciudades del mundo, el puerto como tal se desplaza de los centros de las ciudades dejando un patrimonio industrial que debe ser reutilizado.

En el punto de mayor apogeo de Valparaíso el puerto necesitaba guardar las cargas en almacenes que interactuaban con la trama urbana pero actualmen-

te, que las cargas son almacenadas en contenedores, no es necesario bodegas en la ciudad, sino solo generar explanadas para acopio.

De esto podemos inferir que la actividad portuaria no será capaz de seguir alimentando la ciudad, lo que hace necesario redefinir esta, con un carácter público y mayor atractivo turístico.

De esta forma determinamos que es necesario intervenir el borde costero, pero ya no en un ámbito portuario, sino con el ya mencionado rol público que sea capaz de enriquecer las vistas y atraer población flotante al lugar.

2.3.1 BORDE COSTERO

Es necesario tener en cuenta como precedente que existen una serie de criterios a tener en cuenta cuando se trabaja en el borde costero, los lineamientos que estos presentan ya han sido estudiados y existen organizaciones que buscan regular estos proyectos, creando una serie de normas o leyes que deben ser cumplidas para una adecuada intervención del borde costero, de antemano queda mencionar que estos criterios no buscan definir el diseño de la propuesta sino crear una guía para el correcto enfoque de esta y su interacción con la ciudad.

Estos criterios son presentados como bases y consideraciones mínimas de las particularidades del borde mar, dos organizaciones que buscan generar criterios estandarizados a nivel global para tener presente en los desarrollos de proyectos, los cuales son: “Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias” (AIVP, 2006) y los “Principios para el desarrollo sostenible de los waterfronts” (Cittá d’Acqua, 2000). Dado que el desarrollo de proyecto será alejado de la zona portuaria y que se busca generar un cambio de rol urbano potenciando y favoreciendo la interacción con el mar, es que tendremos principalmente en consideración los principios de Cittá d’Acqua.

Actualmente existen 10 principios para el desarrollo de los “waterfronts”, los cuales fueron presentados en la Expo 2000 World Exhibition, ce-

lebrada en Berlin en julio del año 2000 en el contexto de las iniciativas de la “Global Conference on the Urban Future”, siendo actualizados el año 2008 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza, Estos diez puntos buscan el desarrollo sostenible de estas zonas urbanas detonándolos como un posible potenciador de las ciudades. Los principios en cuestión son:

PRINCIPIO 1. ASEGURAR LA CALIDAD DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE

PRINCIPIO 2. DESARROLLAR LA RELACIÓN ENTRE LOS “WATER-FRONTS” Y LA ESTRUCTURA URBANA

PRINCIPIO 3. RESPETAR LA IDENTIDAD DEL LUGAR

PRINCIPIO 4. PROMOVER LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES, TANTO EN TIERRA COMO EN EL AGUA

PRINCIPIO 5. GARANTIZAR EL ACCESO PÚBLICO AL WATERFRONT

PRINCIPIO 6. FACILITAR LA COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO

PRINCIPIO 7. LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA COMO ELEMENTO DE SOSTENIBILIDAD

PRINCIPIO 8. LA RECUPERACIÓN DE LOS “WATERFRONTS” SON PROYECTOS A LARGO PLAZO

PRINCIPIO 9. LA REVITALIZACIÓN DE LOS “WATERFRONTS” ES UN PROCESO CONTINUO

PRINCIPIO 10. LAS OPERACIONES DE LOS “WATERFRONTS” PRO-PORCIONAN BENEFICIOS A TRAVÉS DE REDES INTERNACIONALES DE CONOCIMIENTO

Siendo estos principalmente para darle dinamismo y un equilibrio ecológico, urbano y económico al borde osterero. Generando el atractivo con actividades que eviten la mono funcionalidad y aseguren en acceso público al borde.

2.4 PATRIMONIO

Al momento de intervenir Valparaíso hay una serie de factores a tener en cuenta, el conjunto de estos factores económicos, culturales, urbanos y sociales son lo que dificultan tanto su intervención. Como factor de interés en el marco de lo cultural es importante destacar que un polígono de la ciudad de aproximadamente 23 hectáreas del área histórica de la ciudad son denominadas Patrimonio de la Humanidad y 46 hectáreas alrededor de estas han sido denominadas zona de amortiguamiento, esto según la declaratoria de la Unesco el año 2003 que se refiere a Valparaíso como:

“... es un testimonio único, o por lo menos excepcional, de una tradición cultural o de una civilización desaparecida, fundado en que Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización avanzada del siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa pacífico sur de Sudamérica... (UNESCO, 2003)”

Para comprender de mejor manera lo que se entiende por patrimonio y su relevancia en la ciudad, se hace necesario aludir a la definición de Patrimonio Cultural definida por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en la convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Na-

tural, adoptada por la conferencia general de la UNESCO en el año 1972 y que fue implementada ocho años mas tarde en Chile un 20 de febrero de 1980.

“Patrimonio Cultural es el conjunto de bienes muebles e inmuebles, materiales e inmateriales, de propiedad de particulares o de instituciones u organismos públicos o semipúblicos que tengan valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte, de la ciencia y de la cultura y por lo tanto sean dignos de ser considerados y conservados para la nación. (UNESCO, 1977)”

Es necesario resaltar y conservar los roles que dan carácter patrimonial a Valparaíso, siendo no solo el polígono seleccionado lo que genera la categoría patrimonial pues como menciona el texto de Unesco del 2003 “Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización... cuando se convirtió en el puerto comercial líder...” como un testimonio excepcional de una tradición cultural, lo que implica que el rol de patrimonio no solo recae en lo construido sino también en su estructura y cultura, haciendo que edificaciones, espacios y vistas también sean fundamentales de conservar. Esto es uno de los puntos que gatillo el conflicto en la polémica del proyecto T2 y Mall Barón, puesto que estos afectan parte de la trama urbana, edificaciones indus-

triales y vistas de la ciudad. Ocasiona daños al entorno, obstruye las vistas y genera complicaciones con la Unesco por el sector patrimonial, los cuales expresan que el desarrollo del proyecto portuario podría traer impactos que serían irreversible para el área de patrimonio mundial (J.L. Isaza, 2016). Denotando la importancia de generar un proyecto que dialogue amablemente con las edificaciones existentes y el rol patrimonial de la ciudad.



Fotografía: Jesús Lavado

CAPÍTULO III

ALCANCE DEL PROYECTO

3.1 URBANO

Para referirnos al proyecto lo dividimos en tres escalas fundamentales, por su nivel de impacto o por el objetivo que este presenta, y estos niveles se presentan desde un orden macro a lo micro, primero hablando de su escala urbana, viendo como este interactúa con la ciudad y puntos de conexión. La segunda escala es la de borde costero, ya más centrada al polígono de interés que es en el sector de Barón y centrado en como se interactúa con el mar. Para finalizar en una escala más acotada que será la rehabilitación y ocupación de una edificación preexistente en el lugar el Galpón Simón Bolívar. Alcance del proyecto

Dada la topografía particular que tiene la ciudad, su configuración escalonada y semi circular permite que el plan pueda ser visto de la mayoría de los puntos de la ciudad. Haciendo que el borde mar sea uno de los puntos de mayor interés y relevancia. El abrupto cambio de altura que presenta la ciudad genera una particularidad única en su forma de recorrer y acceder a sus cerros, los cuales generar recorridos escalonados que se reflejan en la arquitectura de las viviendas. El ordenamiento lineal del plan de la ciudad que en primer lugar es generado por el borde costero, es presionado y forzado por los cerros, que para lograr comunicarse con esta es que se distribuyen (Numero) de ascensores.

Su organización y conectividad está organizada principalmente por vías transversales que reco-

rrer toda la ciudad y que se muestran inmutables, siendo su única cruce av. Argentina el cual es el punto de acceso por la carretera, estos flujos principales chocan frente a barón transformando el lugar en uno de los puntos de mayor tensión y confluencia de flujos, además, que el sector de barón sea uno de los pocos terrenos en desuso que queden en la ciudad frente al borde mar lo transforma en el lugar de mayor interés, definiendo así nuestro emplazamiento de trabajo. Estos flujos no solo transforman el sector en un lugar de interés, sino que también, agregando las vías del metro son un límite artificial que bloquea el borde mar.

Como había sido nombrado anteriormente en los principios para el desarrollo sostenible de los waterfronts en sus principios 8 y 9; La recuperación de los waterfronts son proyectos a largo plazo y la revitalización de los waterfronts es un proceso continuo. La propuesta puede estar enfocada en un polígono específico del borde de la ciudad, pero esto no limita su crecimiento, todo lo contrario, lo ideal es que el proyecto logre extenderse de tal manera que logra una correcta conexión con el paseo Wheelwright y en su otro extremo logre extenderse y rematar en el muelle Prat, en este segundo tramo la mayor complicación que existe es el actual funcionamiento de TCVL como terminal portuario en la zona del espigón, pero como a sido mencionado anteriormente la em-

presa no renovara la licitación que caduca el año 2021 dejando nuevamente en incierto el futuro de un tramo del borde costero, por esto es que se propone a largo plazo que el recorrido del borde mar de la ciudad tome importancia como un ente protagonista en la ciudad, iniciando desde plaza soto mayor para terminar en la caleta Portales.

Para lograr una mejor interacción entre la ciudad y el borde es necesario que se controle el nivel de edificación realizado en las cuadras aledañas a la avenida Errazuriz, en la cual actualmente se logran divisar edificios de altura que rompen abruptamente con la escala de edificaciones del plan de la ciudad.

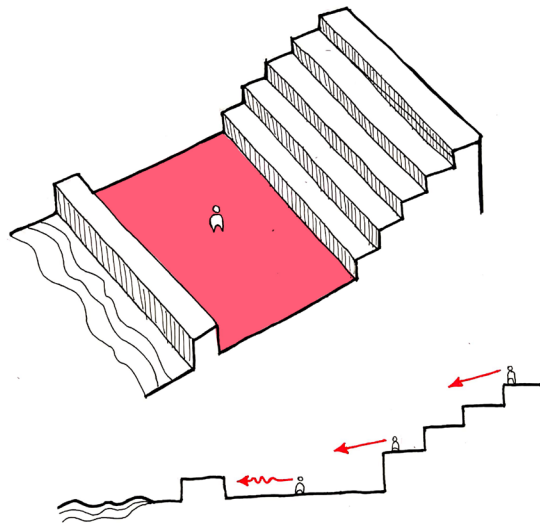


Fig.7 Esquema falta de vista en el plan, fuente: Elaboración propia

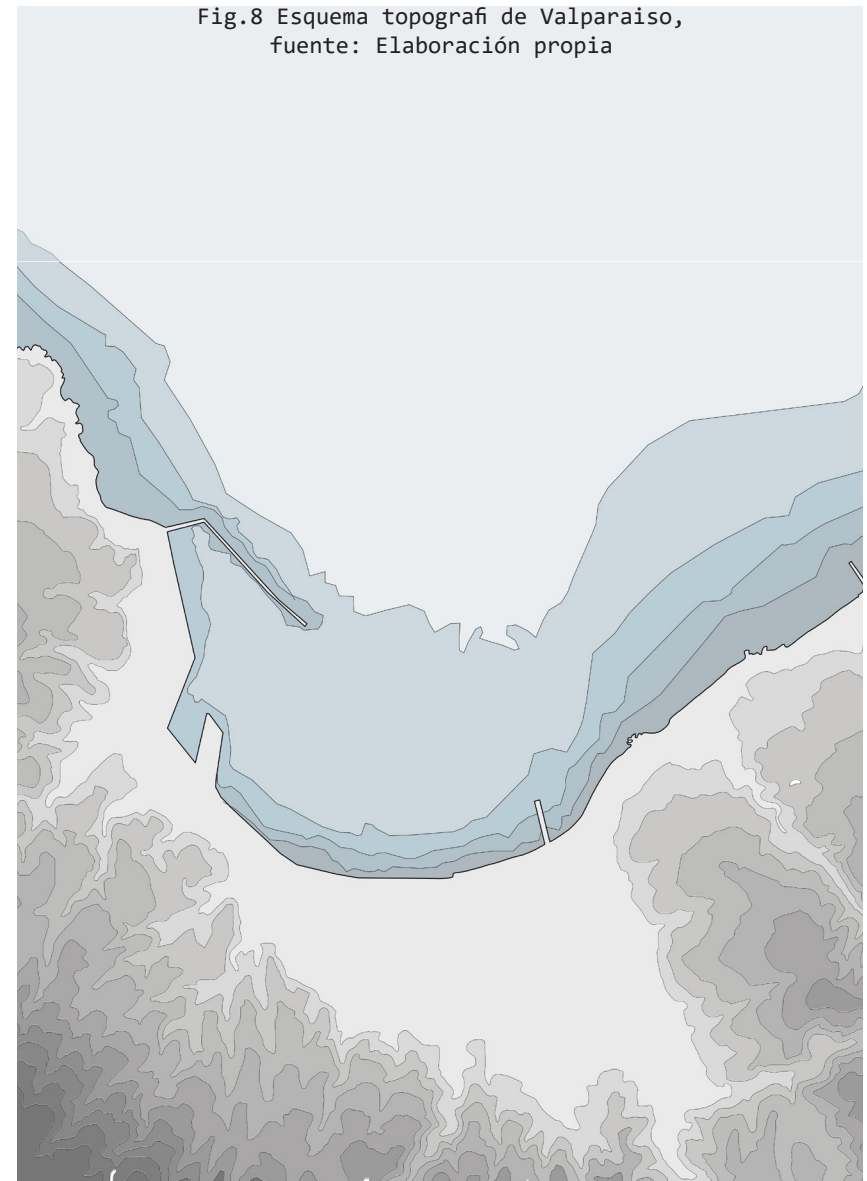


Fig.8 Esquema topografico de Valparaiso, fuente: Elaboración propia

Fig.9 Vista aérea de Google earth modificada, resaltando avenidas principales, plazas y cuadras de interés,
Fuente: elaboración propia.

Rojo: edificaciones de interés.

Amarillo: cuadras que conectan las plazas principales de la ciudad con el borde.



3.2 BORDE COSTERO, BARON

Ya en el polígono determinado para la intervención, el cual se extiende aproximadamente de Av. Francia hasta el actual acceso al muelle Barón. Es en este punto donde surge el planteamiento de que es lo que se tiene que hacerse en el borde costero, al recorrer este nos percatamos que la forma de interacción que presentan es sumamente forzada, lo que es construido tiene como remate un muro verte olas, que más que conectar con el mar genera un límite mas en esta relación, no obstante hay puntos de mejor conexión que son dado no por intervenciones calculadas, sino por la interacción libre de la misma naturaleza, esto se da en las playas y en los enrocados. En las playas se ve como las olas van decantando en la arena, como si fuera una serie de capas que dejan marcas en el lugar y en segundo es-

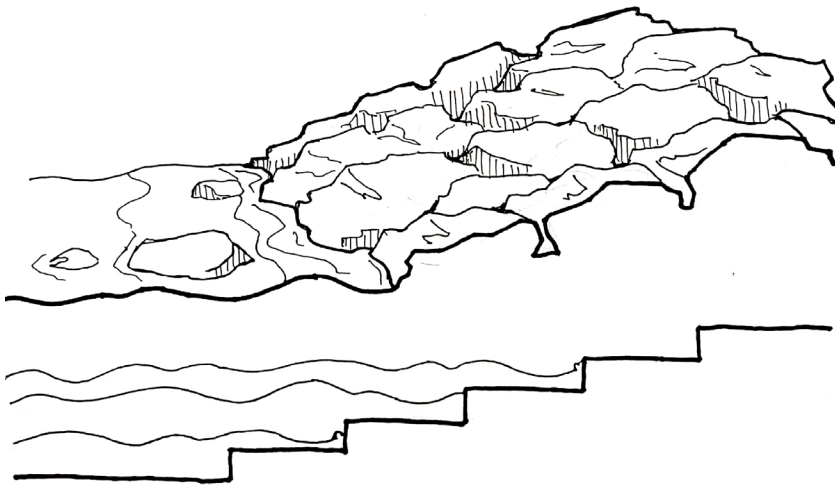


Fig.10 Esquema enrocados y escalonamiento de estos,
Fuente elaboración propia.

tán las rocas, son estos últimos lo que llaman nuestra atención, aun que son una estructura sólida, que permite el desplazarse (no de fácil manera) sobre ellos pero que por su forma irregular dan paso a que el mar sea capaz de llenar y habitar cada uno de los espacios que estos dejan, dejándose sumergir completamente en el agua si el oleaje así lo quiere.

Esta relación sumada al hecho de que el terreno elegido es mayoritariamente relleno se nos hace primordial pensar en el mar como el principal actor, dando la oportunidad de que este pueda extenderse en el terreno recuperando efímeramente ese bordo original que a sido arrebatado. Aquí empieza el cuestionamiento de los conocimientos y experiencia obtenidos hasta hoy en día, por el aprendizaje recibida en la practica profesional que fue efectuada en el Ministerio de Obras Publicas en la Dirección de Obras portuarias, donde los proyectos frente a poblados o ciudades tenían como primera premisa la seguridad ante marejadas, generaba como resultado que en la mayoría de sus proyectos se iniciaran por muros verte olas, muros que buscaban limitar el impacto del mar, pero que al mismo tiempo se transforma en un límite para el impacto que puede tener la ciudad en el borde.

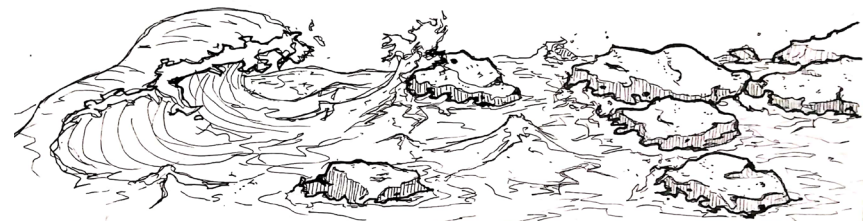


Fig.11 Croquis del mar, Fuente elaboración propia.

¿Es necesario limitar de manera tan abrupta el oleaje? Esta pregunta es el primer paso para entrar en lo que será el concepto de nuestro proyecto, ya que de una forma u otra buscamos darle respuesta generando una alternativa diferente al trabajo convencional en el borde. Pero el problema del terreno se puede detectar en sus caras norte y sur, la norte es la llegada al mar y la sur es la llegada a la ciudad, llegada que se ve bloqueada por una serie de límites artificiales, el primero de ellos es la línea férrea del metro. Para posterior encontrarse con Av Errazuriz, dejando el terreno encapsulado en una serie de límites artificiales. Se hace necesario generar aperturas en estos “muros” dejando como consecuencia el terreno como un conector, uno que logra romper los límites actuales que lo detienen pero que es capaz de hacer interactuar la ciudad con el mar.

Con la idea de los enrocados en mente es que generamos una serie de ideas que busque que el proyecto logre sumergirse en el mar, generando un límite difuso en el borde costero y que logre interactuar con los cambios de nivel de la alta y baja marea. Es por esto es que se propone un trabajo de suelo que logre escalonarse hacia el interior del mar, decidimos generar esta propuesta a partir de un pixel que se pueda repetir, simulando una de las tantas rocas en los enrocados, tomando parte de la trama urbana de la ciudad a través de la proyección de sus cuadras y edificios es que generamos una propuesta con una tectónica particular y que permita de manera algo más irregular hacer un descenso escalonado al borde costero.

Fig.12 Planta destacada zonas de relleno,
Fuente: elaboración propia.

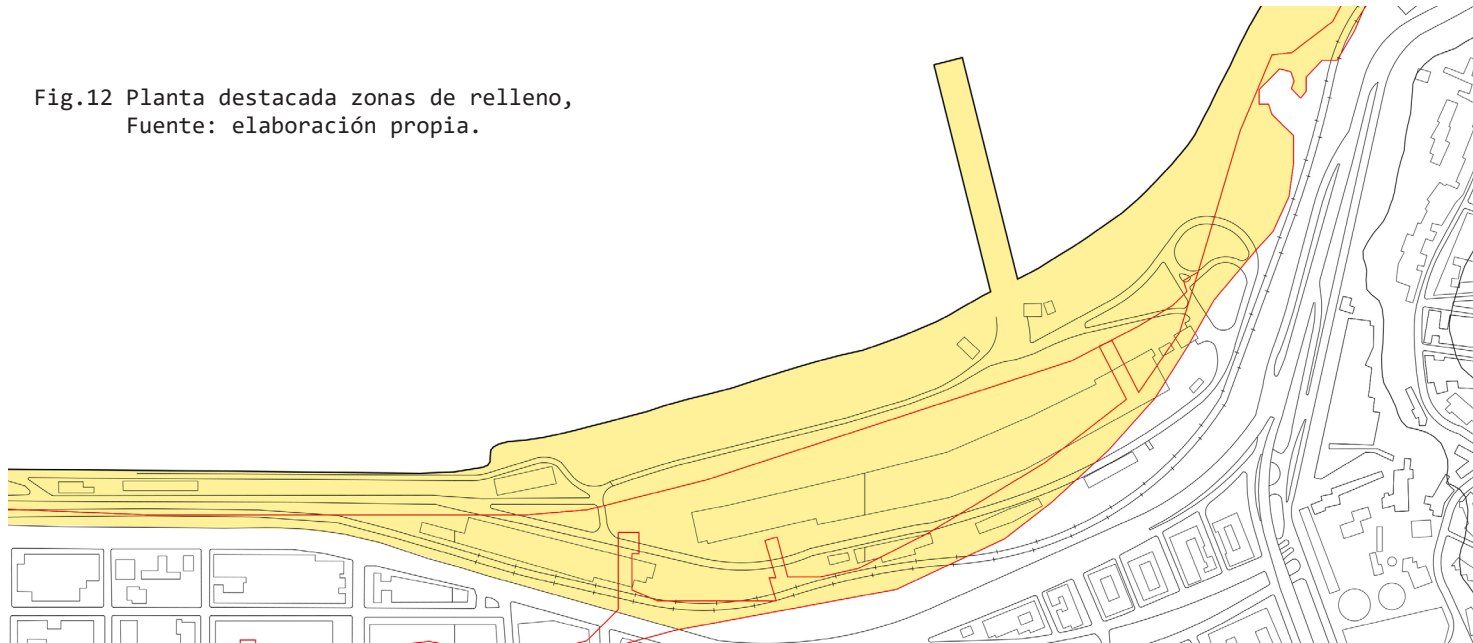


Fig.13 Esquema topografía propuesta para la zona del borde costero, Fuente: Elaboración propia.

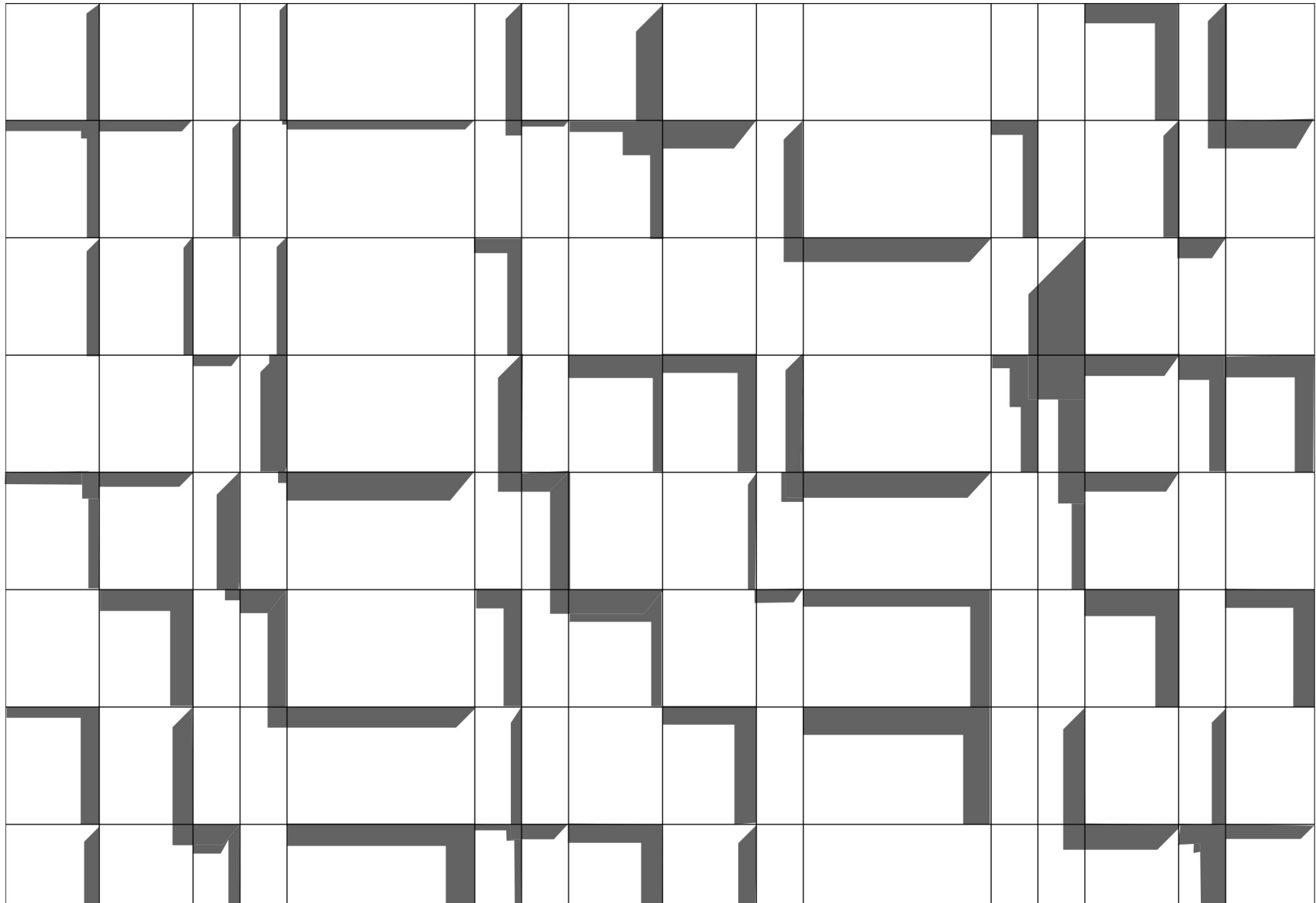
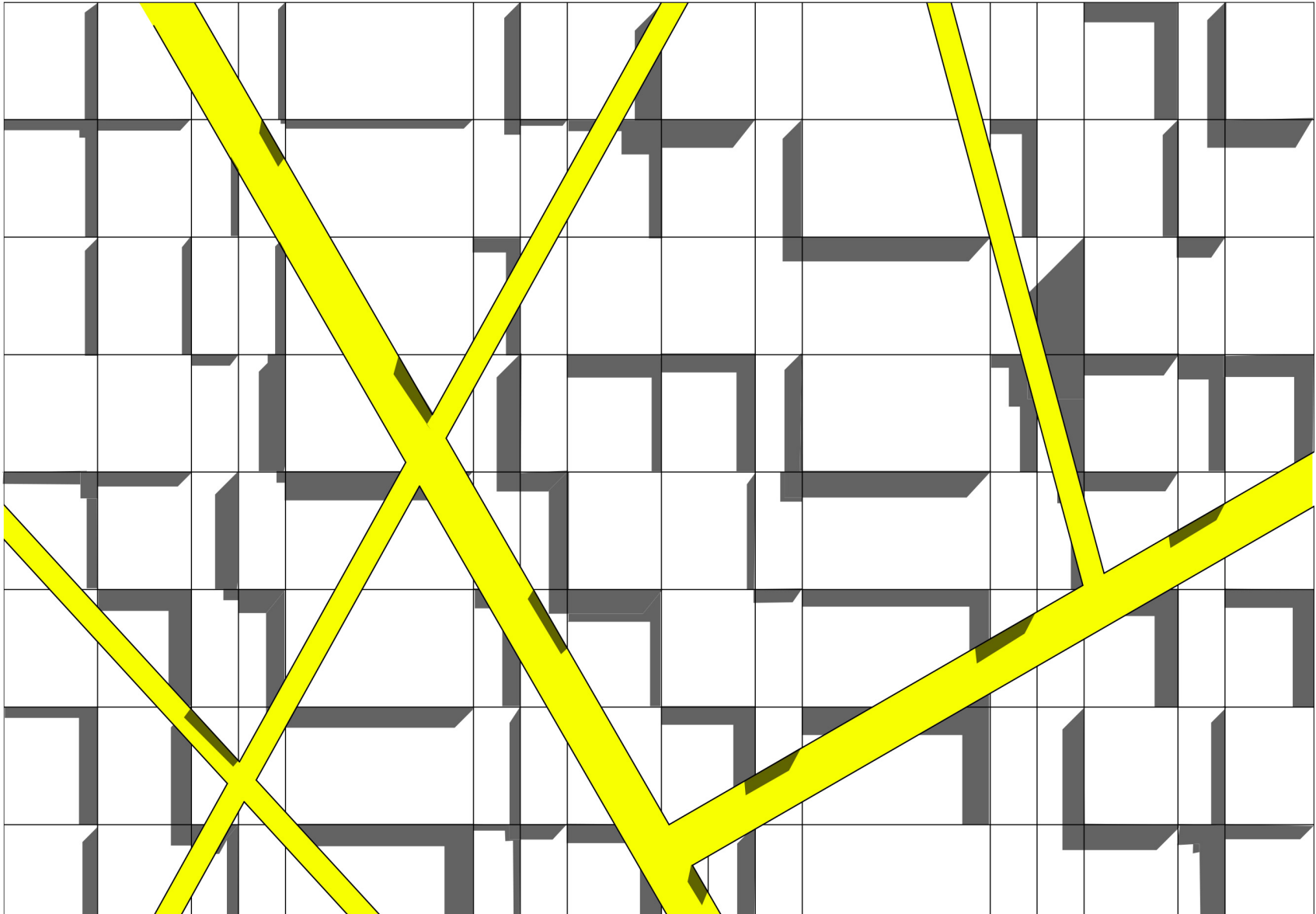


Fig.14 Esquema topografía propuesta para la zona del borde costero + flujos principales Fuente: Elaboración propia.



Este juego con los niveles tiene como objetivo no solo escalonarse para defender al nivel del mar, sino que también para dar paso a una serie de espejos de agua, que buscan resaltar y conmemorar el terreno que se le ha quitado al mar, pero esta trama rígida se debe sobreponer con una serie de puntos de interés, como lo son el galpón y el muelle. Dando paso así a la unión de dos tramas que tendrán el objetivo de permitir variar las alturas del suelo para generar un dinamismo y un choque con el oleaje que pueda ir cambiando, y recorridos para el usuario que lo dejen circular fácil y libremente por toda el área del proyecto. Siendo una intervención que tendrá como objetivo que, al impactar marejadas en su costa los primeros metros de intervención sean cedidos al mar, generando una resistencia parcial, haciendo que el agua pueda pasar pero frenando su potencia. Dando paso a un proyecto que pueda ser considerado un parque interactivo con el mar, en el que se logre reconectar la ciudad con el borde mar, pero no solo a escala urbana, sino que permita a cada sujeto como individual lograr acercarse al borde de una manera particular. La belleza del mar es uno de los recursos más importantes de Valparaíso, siendo una musa para quienes buscan inspiración desde los miradores de los cerros, pero que necesita también ser una experiencia más cercana, lograr obtener esta inspiración de su interacción directa y es en esto que Valparaíso está al deber con sus visitantes.

3.3 GALPÓN SIMÓN BOLÍVAR

Dando un paso a una escala más pequeña, nos enfocaremos en el Galpón Simón Bolívar, una edificación preexistente en el terreno con un carácter patrimonial pues esta denominada como Monumento de Conservación Histórica. Antes de seguir profundizando y analizando el galpón para el proyecto debemos estudiar a que hace alusión un Monumento de Conservación Histórica, según la ley de monumentos nacionales artículo 1.1.2 se define como; “EL individualizado como tal en un instrumento de planificación territorial dadas sus características arquitectónicas, históricas o de valor cultural, que no cuenta con declaratoria de Monumento Nacional” haciendo alusión a inmuebles que dado su valor e importancia es necesario proteger o preservar, como estos no tienen la declaratoria de monumento, deben ser destacados y resguardados por el plan regulador pertinente a su ubicación, en este caso es el plan regulador de Valparaíso quien debe velar por este edificio definiendo así, cuales son sus valores fundamentales y el nivel de intervención permitidos.

En el proceso de postulación de Valparaíso para el patrimonio mundial, se realiza un catastro y evaluación de distintas edificaciones, generando fichas de los edificios en las cuales expresan el valor del edificio, y sus limitantes al momento de querer diseñar sobre estos, definiendo el galpón a través de; “Su espacialidad de triple altura, planta libre y gran amplitud y su versatilidad

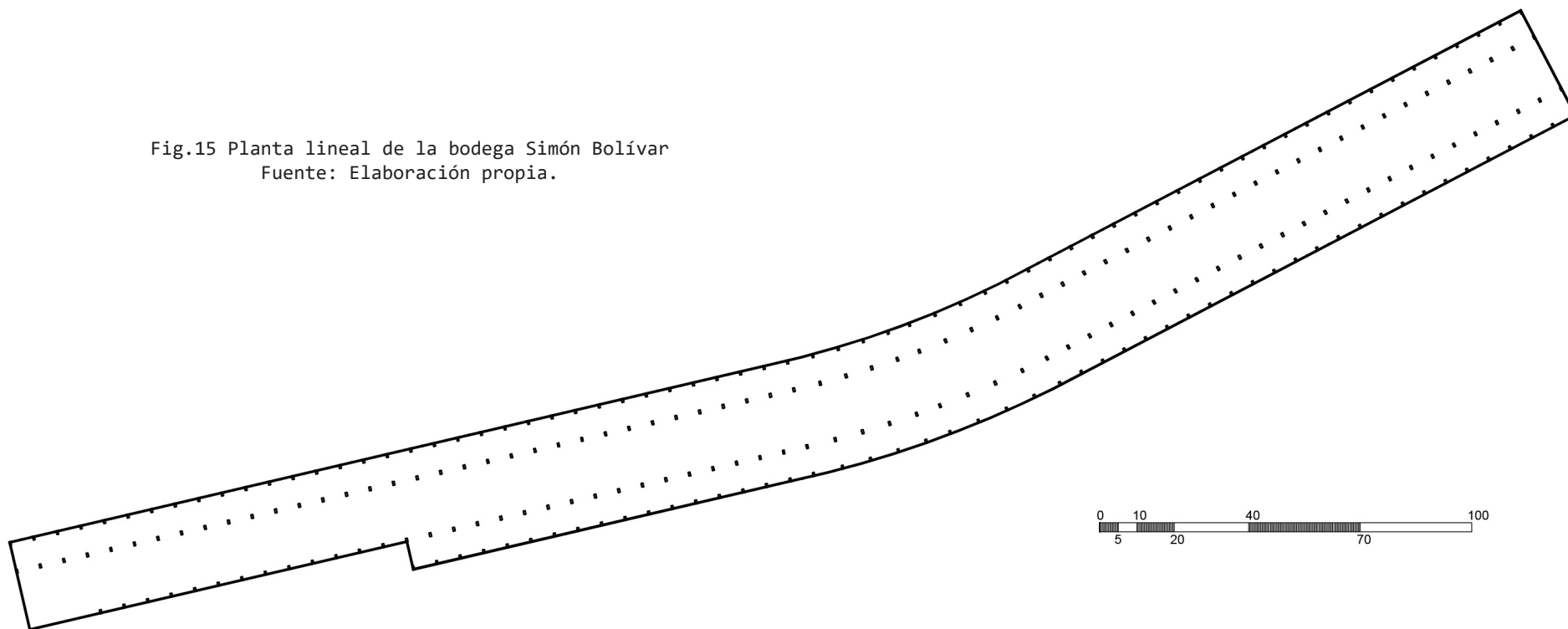
ante distintos usos es uno de sus valores más destacados”, permitiendo así intervenciones que no afecten estas características.

“A partir de sus valores de simplicidad y funcionalidad interior y exterior descrito, se sugiere intervenciones que mantengan estos valores, mediante reparaciones estructurales y adaptaciones funcionales que incluyan apertura y armonización de vanos en fachadas y cubiertas. Podría estudiarse la supresión de tramos en ambos extremos no superior al 15% del largo siempre que se cons-

truya remates en arquitectura contemporánea...”

Obteniendo así los parámetros bases de intervención para el galpón, el cual será intervenido de manera modular al igual que el exterior del edificio, haciendo que este píxel logre colonizar el interior, manteniendo la espacialidad lineal y continua que presenta actualmente. Dada la importancia que toma la edificación en el terreno es que toma un rol protagónico en la posible intervención del lugar, es una edificación industrial de inicios del siglo XX enfocada en la actividad

Fig.15 Planta lineal de la bodega Simón Bolívar
Fuente: Elaboración propia.



portuaria y de bodegaje, siendo un vestigio de la cultura y valor del puerto en la ciudad. Pero sin el afán de querer desplazar estos valores es que dado la propuesta de generar un parque costero que sea capaz de redefinir la ciudad y potenciar el lado turístico de esta, es que se hace necesario replantear la función del galpón, aprovechando lo versátil de su espacialidad, es por esto por lo que se buscan usos para este que pueda complementar con un atractivo mayor la propuesta. Dado esto es que se propone generar un Centro gastronómico en el interior, dando paso así a poder presentar a los turistas la gastronomía local.

Siendo final mente el interior del galpón la escala de proyecto mas personal, la que da una interacción directa en la población de Valparaíso con ellos mismos y con estas edificaciones que le otorgan el valor patrimonial a la ciudad, entregando un espacio cubierto que permita reunirse, pero al mismo tiempo ser cobijado por la estructura de hormigón.

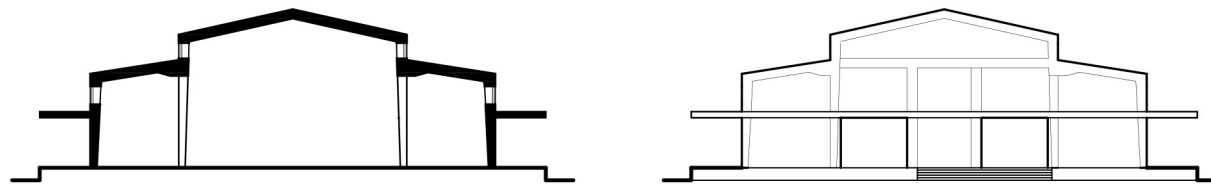
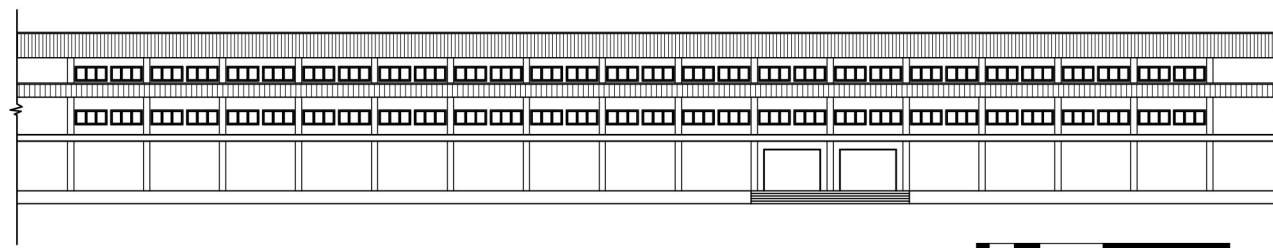


Fig.16 Corte y elevaciones de la bodega Simón Bolívar.
Fuente: Elaboración propia.





Hapag-Lloyd

Fotografía: Jesús Lavado

CAPÍTULO IV

DESARROLLO DEL PROYECTO

4.1 PRIMER PASO

Ya con un levantamiento teórico de información, y con la definición de los criterios de diseño establecidos, desarrollamos una propuesta con un proceso de desarrollo de altos y bajos, pero antes de seguir en su desarrollos y como primera paso en lo que a sido este proceso, surge el cuestionamiento de como el país interactúa con su borde, país que tiene alrededor de 4000 kilómetros de extensión y en borde lineal costero la distancia es de casi 8000 kilómetros aproximados, un país actualmente desconectado del borde, la centralización es tal, que la preocupación de diseñar propuestas de conexión de ciudades costera es nula, somos un país angosto pero aun así estamos encerrado en nuestro centro, dejando el borde costero mal administrado, la decisión de definir un rol para el borde y redefinir la ciudad de Valparaíso como fue mencionado anteriormente no debe ser una propuesta particular, si no debe ser una definición a nivel país, definiendo y dándole la importancia que requiere al borde.

Creemos que, dado la condición geográfica del país, su futuro esta fuertemente ligado al mar y al aprovechamiento de este, pero no de una manera privada, el tráfico marítimo es relativamente bajo en Chile, desde la apertura del canal de Panamá los puertos nacionales perdieron su apogeo dado a que ya no son puntos obligados de embarque. Es necesario que Chile se expanda, pierda su centralidad y logro enancharse conectando todo su borde costero.

4.2 SEGUNDO PASO

Comprendiendo la problemática general que da paso al querer estudiar los casos de borde costero, avanzamos un nuevo tramo, ya definiendo una zona específica, la elección de Valparaíso se da no solo por la importancia que pueda presentar esta ciudad en un carácter personal, sino porque es una ciudad que esta inmersa en un estado de deterioro, desaprovechando espacios y características que la podrían hacer resurgir.

Pasa a ser un caso emblemático de desconexión con el mar y de ambigüedad en su uso, cumpliendo así con todas las dudas que surgen en el primer paso, creemos que la apertura y liberación del borde costero podrían revertir su estado de deterioro “el rol del borde costero como un elemento público y con atributos paisajísticos que dinamizan el desarrollo económico en otras comunas del gran Valparaíso está más que demostrado” (Marcelo Ruiz, pag.65, 2016) es cosa de ver los casos de Viña y concón, que al tener bordes públicos son capaces de captar una mayor cantidad de población, a Valparaíso actualmente se va por su atractivo de los cerros, ¿pero se va a esta ciudad por el mar? Es común ver que si alguien quiere ir al mar se mueva a viña, denotando así la poca relación y accesibilidad de la ciudad con el borde.

4.3 TERCER PASO

Ya adentrándonos en una etapa más enfocada al terreno y haciendo una sobreposición de muchas ideas, es que legamos al concepto de manto, mantos para referirnos al oleaje y las marcas que deja en la arena y mantos de relleno para definir las nuevas líneas de borde costero, dando así la distribución a la propuesta, definiendo tres nuevas líneas de acción paralelas al borde mar. Estos mantos que cubrirán el terreno se definen con funciones específicas tales como:

Primer manto, el de mayor proximidad al borde costero se entrega como un punto de sacrificio o de interacción directa con el mar, generando enrocados artificiales que choquen con las olas pero que al mismo tiempo se puedan sumergir en el mar.

Segundo manto, en la zona central donde se encuentra el galpón se genera una línea de conexión de los recorridos laterales y es el eje de conexión que limita el cambio de la zona marítima ya a una zona urbana. Siente este tramo el con mayor recorrido.

Tercer Manto, El último y el que está aledaña a la ciudad se define como un área verde, generando una zona de parque que ayude a suavizar el cambio de escala generando la mezcla de vegetación de distinta altura.

Fig.17 Planta esquemática con límite de mantos sobre el terreno.
Fuente: Elaboración propia.



4.4 CUARTO PASO

Ya en el desarrollo del proyecto donde se empiezan a consolidar las primeras ideas logramos ver nuestros primeros conflictos personales con el proyecto y nuestra inmadurez al momento de diseñar, al pasar de ideas conceptuales a propuestas más definidas en el terreno surge una serie de altibajos que logran complicar la etapa de diseño, llegando a una etapa de caos, en el proceso de diseño.

Nos damos cuenta una de las complicaciones que surge es la libertad de diseñar, por lo cual se nos hace imprescindible crear una serie de leyes que acoten y definir el proceso de diseño, primeramente, se toman como premisa resolver las problemáticas planteadas en el concurso público de Barón, para posteriormente definir un píxel que funcione como módulo para poder extenderse en la superficie del terreno.

4.5 QUINTO PASO

Aun que título como pasos lineales este proceso, cabe mencionar que hubo más de un tropiezo, retrocesos y complejidades en el desarrollo de la propuesta.

En este punto de la memoria más que presentar y analizar nuestra propuesta queremos plasmar nuestro desarrollo personal en el proyecto. Generando lasos con la propuesta, los cuales deben mantenerse pero no nublar nuestra vista, haciendo fundamental el retroceder un poco para poder ver y analizar el proyecto de distintos ángulos, teniendo así que buscar referentes que logren nutrir nuestro desarrollo, en este sentido tenemos dos propuestas que buscan ejemplificar nuestra tesis de que la liberación del espacio costero con fines públicos afecta positivamente al comercio de la ciudad, estos casos son el Malecón 2000 en Guayaquil y Puerto madero en Buenos Aires. Ambos como proyectos de reconversión portuaria que ocupan espacios primeramente ligados al área portuaria, pero que actualmente son cedidos para el espacio público. Por último el referente que llama nuestra atención es uno que se centra más en la percepción y belleza del entorno, haciendo que la arquitectura sea un complemento de esta belleza, este proyecto es el Morsek Orgulje, también conocido por el Órgano de mar, propuesta que trabaja la llegada de mar en Zadar de tal manera que el choque del oleaje genera sonidos expresándose como la sinfonía del mar.



Fig.18 Caos de ideas en la hoja de croquera.
Fuente: Elaboración propia.



Fig.19 Sector Puerto madero, puente de la Mujer. fuente: página oficial de corporación Puerto Madero <http://www.puertomadero.com>



Fig.20 Vista aérea del Malecón de Guayaquil, fuente: Dominique Mashini



Fig.21 Vista del piano de mar,
fuente: “El órgano marino de Croacia” publicación de Yago González de la página www.lespañol.com

4.6 SEXTO PASO

Este paso, siendo el más largo y complejo de todos es simplemente prueba y errores, este proceso deja a relucir que uno como estudiante aun que tenga un aserie de cursos de diseño, presenta una falta de experiencia al momento de discernir de la mejor manera ante una propuesta, siendo necesario encontrar una solución a esto, dado que no podemos ganar experiencia de manera súbita es que decidimos compensar esta a través de fallo y errores. Produciendo y llevando a una escala grafica las propuestas de ideas conceptuales.

El primer acercamiento conceptual a la propuesta es dado por una maqueta de estudio, en la cual la cual de manera desescalada logra cubrir el terreno con una representación de las marejadas a través de una pieza modular.

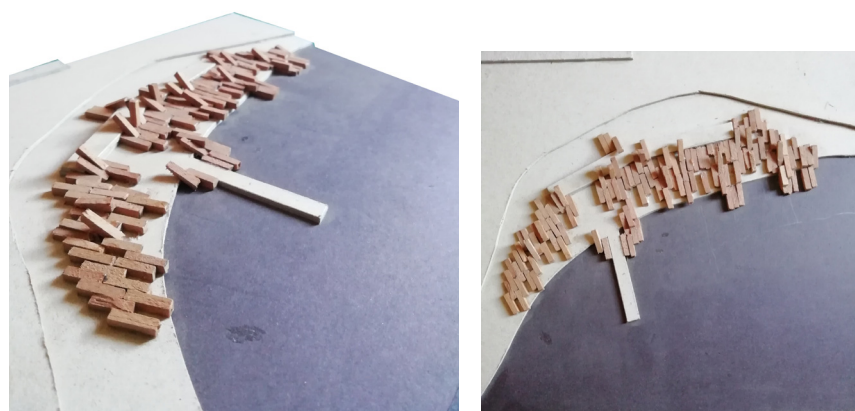


Fig.22 Maqueta de estudio,
fuente: Elaboracion propia

Ya con esta idea en mente es que empiezan a surgir de manera más aterrizada las propuestas para el borde costero, perdiendo en este paso mucha fuerza, la idea principal de este manto que logra tapar el terreno si vuelve un trabajo de suelo sumamente sutil y tímido. La timidez a una intervención demasiado exagerada en el lugar lleva a modificar el rumbo del proyecto ya no diseñando en base a un alineo modular específica, sino más bien escalonando la línea de borde costero para generar un descenso contralado al mar hasta quedar completamente sumergido en este. Propuestas que siguen teniendo una lógica de borde difuso y dividido en capas, pero con atributos arquitectónicos sumamente pobres.

Corrección tras corrección el proyecto se a do modificando a si mismo de tal manera de volver a esta etapa modular de un principio en la maqueta esquemática, siendo finalmente el proceso de diseño una etapa circular, en la cual partimos de una idea que la modificamos una y otra vez para finalmente llegar a la misma idea conceptual. Sin descartar el proceso de aprendizaje, aun que se pueda considerar un error el desarrollo de todo este proceso de diseño, el errar y comprender el por qué sucede esto se vuelve sumamente enriquecedor, haciéndonos capas de interactuar de mejor manera con nuestro proyecto y entregándonos un dominio de este.

Fig.23 Nuestra primera aproximación, muestra una planta con diseño de suelo que hace referencia al concepto inicial, pero que se mantiene a un nivel constante sin variar.
fuente: Elaboracion propia

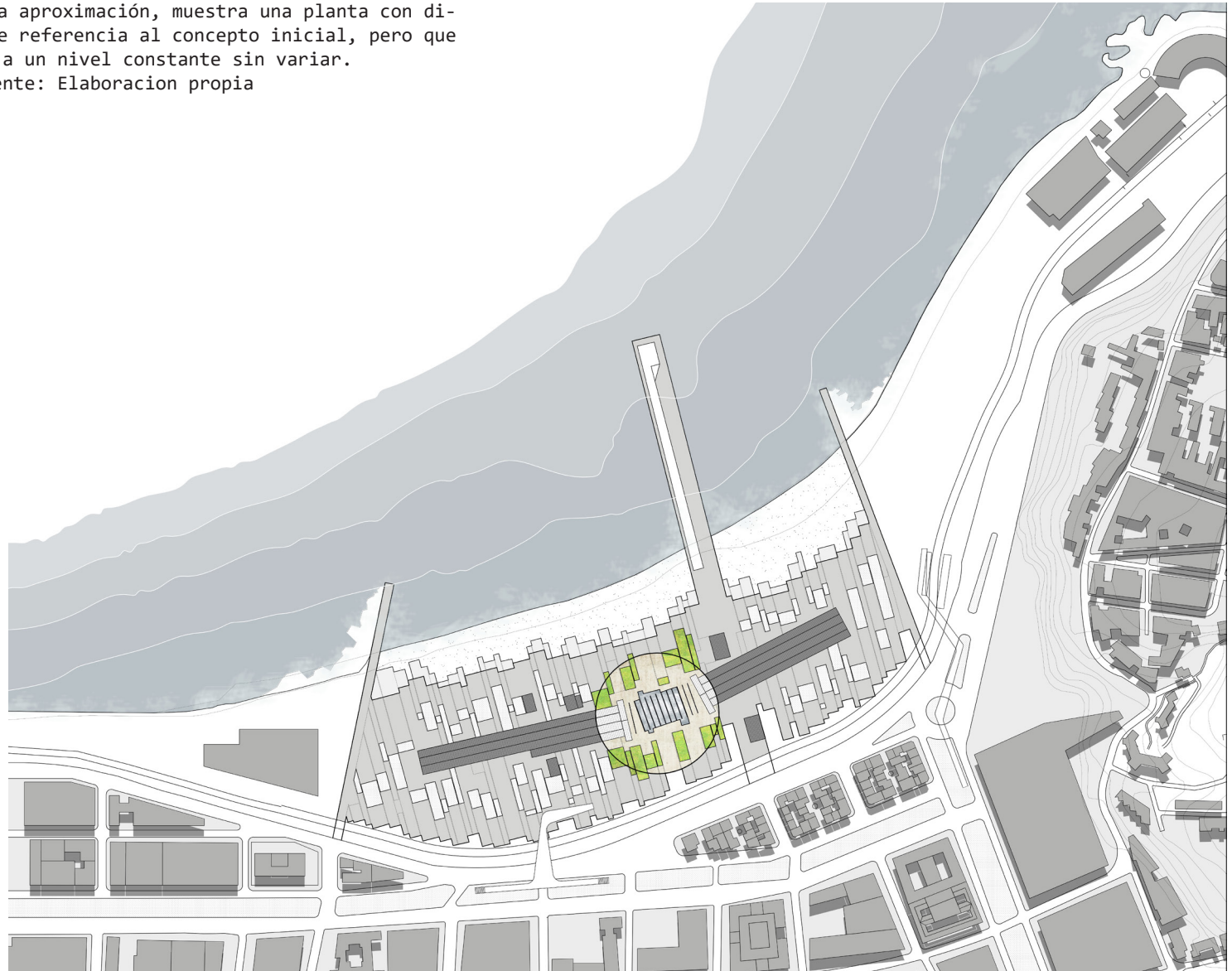


Fig.24 El echo de no saber manejar correctamente las alturas, y la llegada al borde, es que el proyecto de manera simplista se transforma en una escaleta que se une el mar alejándonos cada vez de la idea inicial de un pixel que coloniza la superficie.
fuente: Elaboracion propia

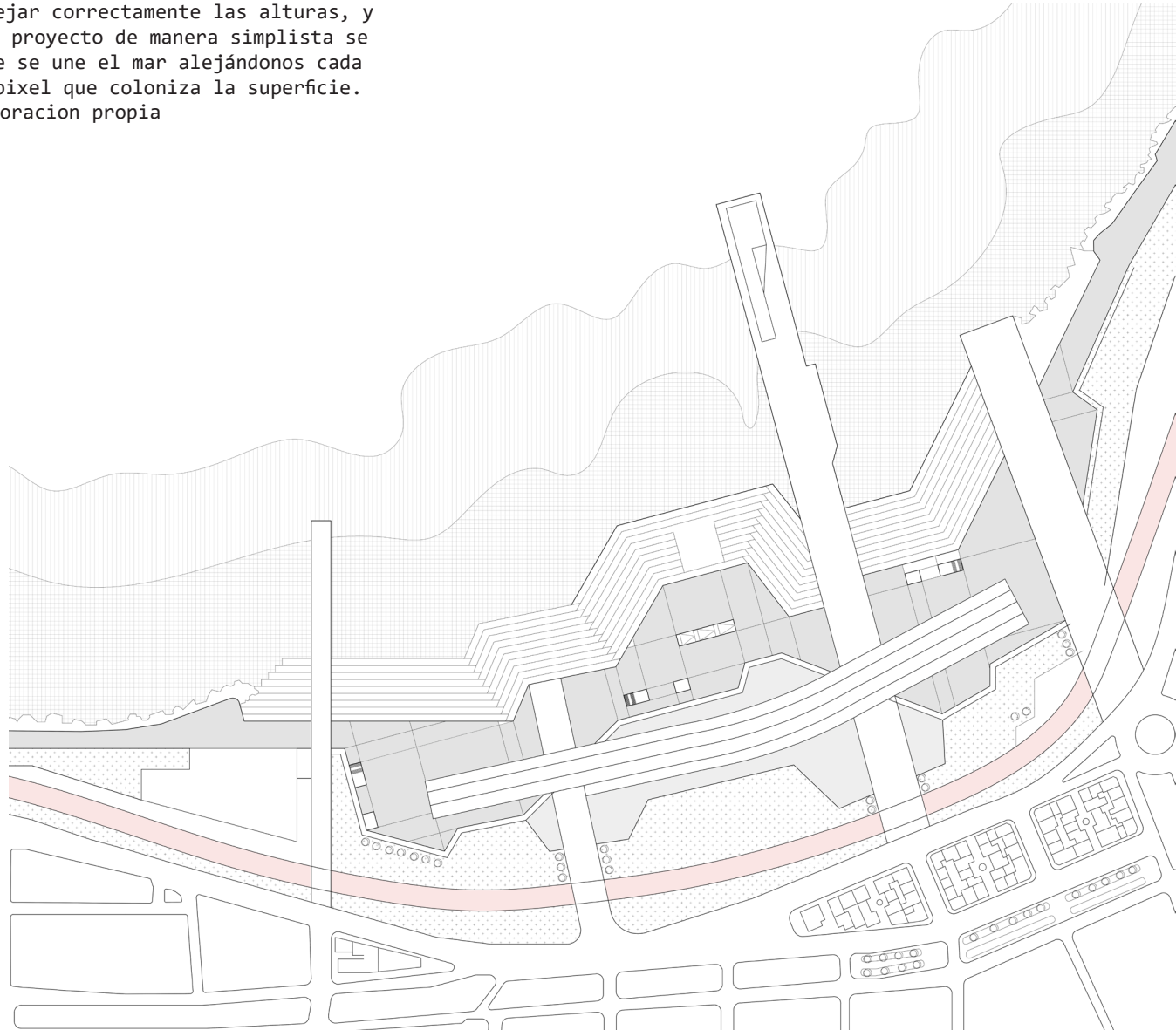
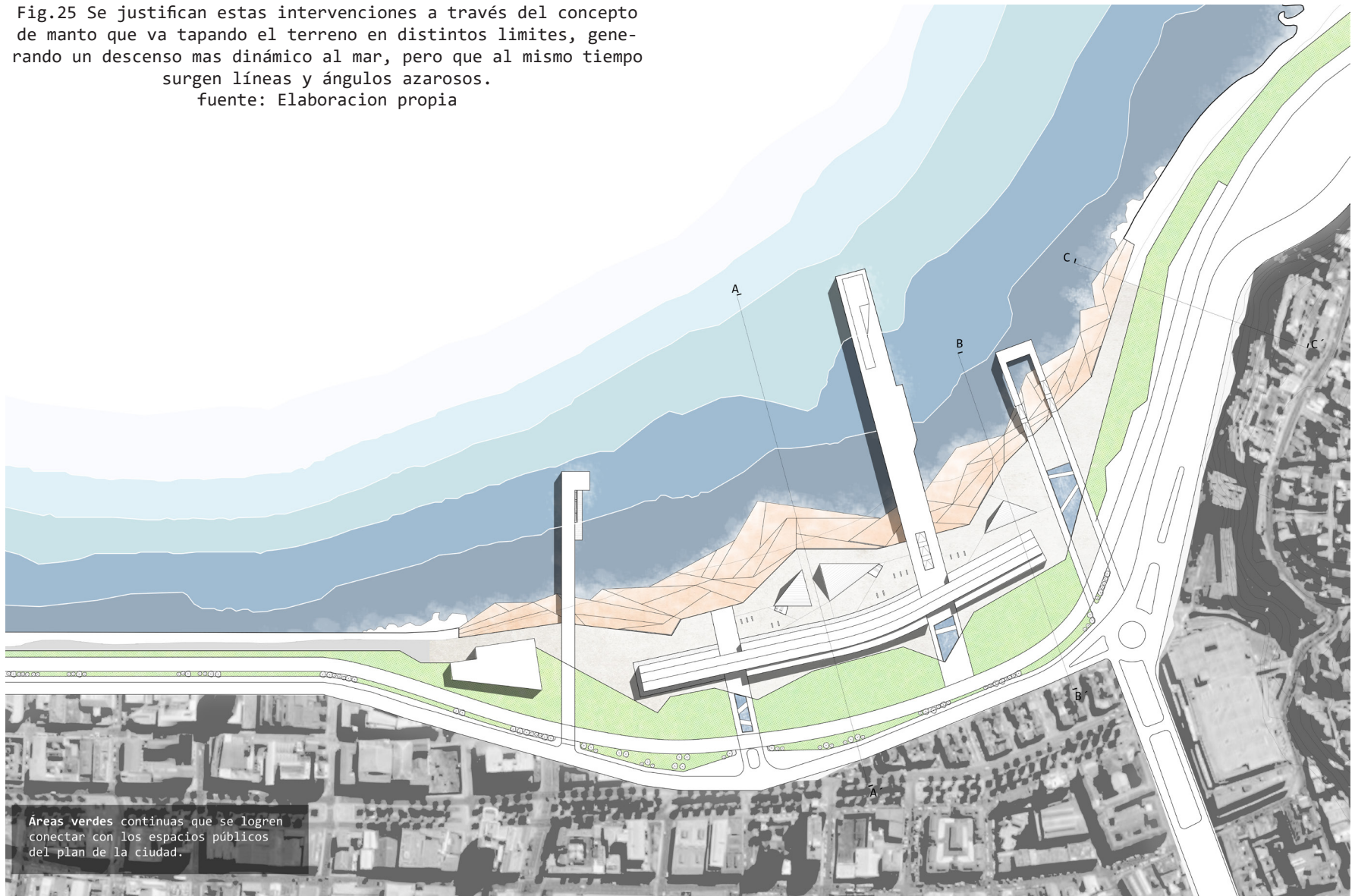


Fig.25 Se justifican estas intervenciones a través del concepto de manto que va tapando el terreno en distintos límites, generando un descenso mas dinámico al mar, pero que al mismo tiempo surgen líneas y ángulos azarosos.
 fuente: Elaboracion propia



Áreas verdes continuas que se logren conectar con los espacios públicos del plan de la ciudad.

Fig.26 Posterior mente, esa llegada irregular se modifica tímidamente haciendo que el modulo vuelva a aparecer, pero de una manera anecdótica.
fuente: Elaboracion propia

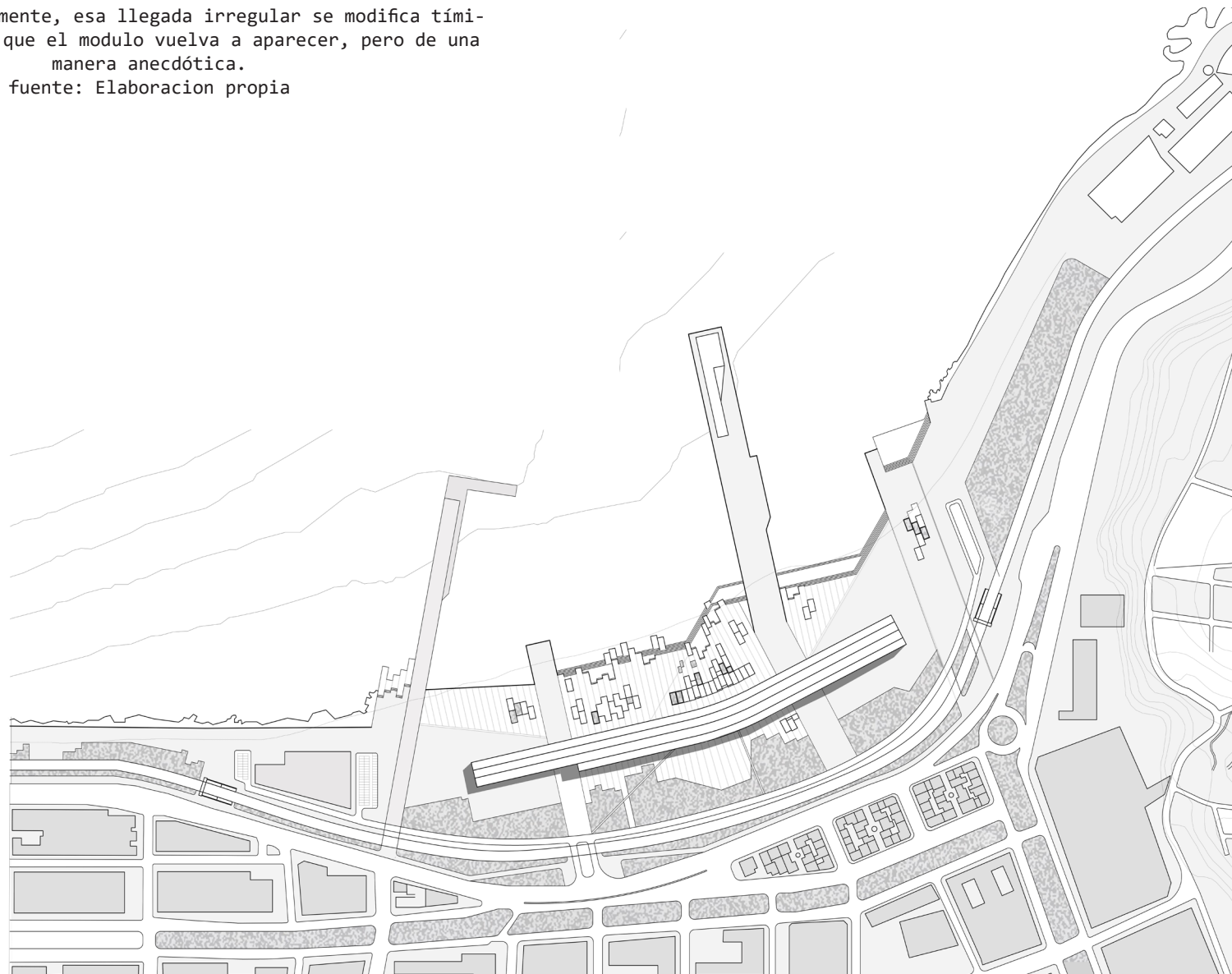
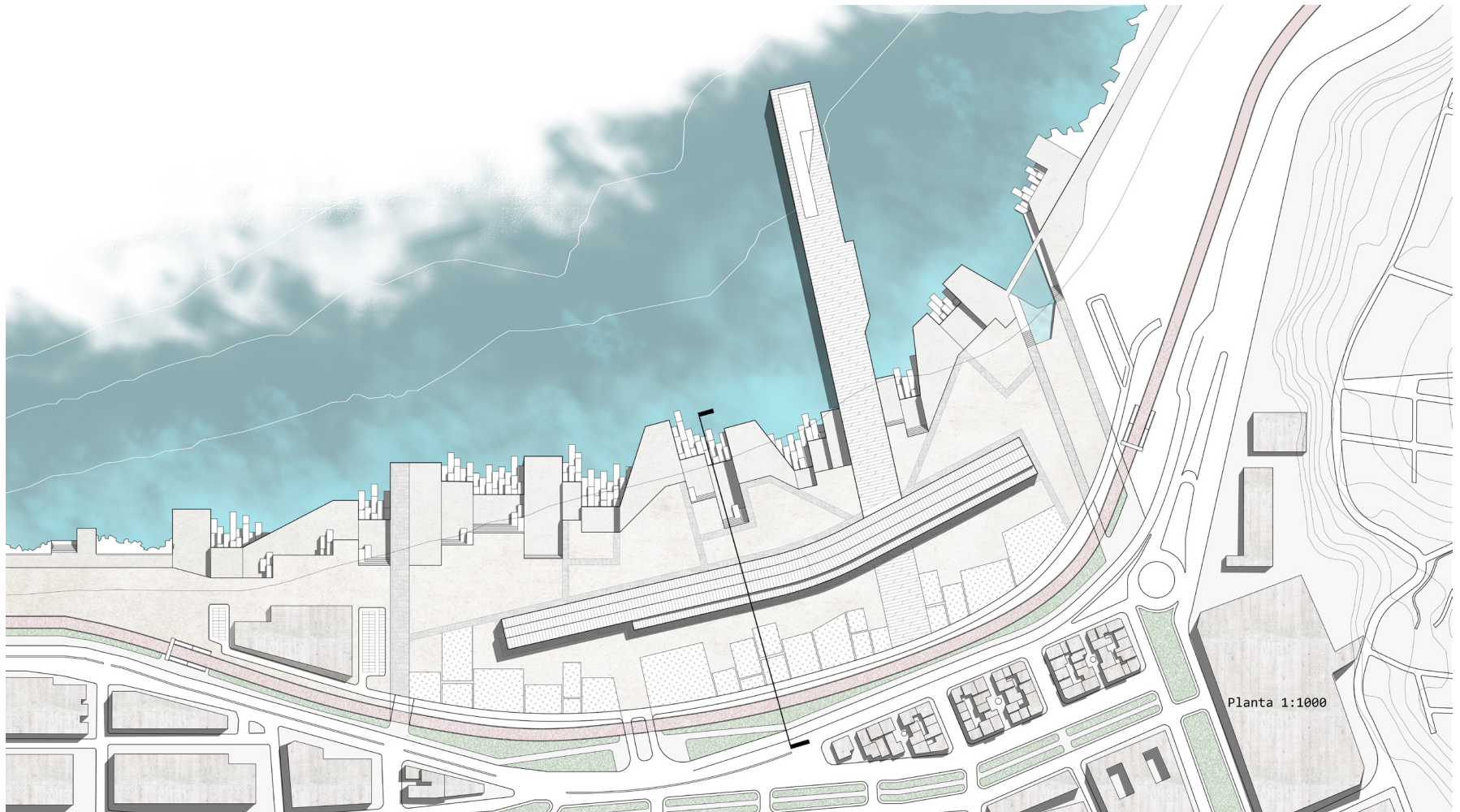


Fig.27 En una de las etapas finales, la llegada al borde termina por transformarse en una estructura que va generando desniveles y una disminución de su tamaño a tal punto de fundirse con el mar, volviendo nuevamente el concepto original
fuente: Elaboracion propia



4.7 ULTIMO PASO

Ya para concluir esta memoria de título preferimos no presentar el estado actual del proyecto ya que este último paso aún no está dado, sino concluir este proceso de manera más reflexiva, al fin y al cabo hemos ocupado la memoria para auto analizar nuestro desarrollo y del proyecto, al volver a retomar esquemas iniciales, sobre poner las imágenes realizadas, re estudiar los fundamentos y la historia, hace que resurja el interés por la propuesta, que siendo honesto muchas veces se ve mermado por la frustración al momento de diseñar.

Este texto como herramienta y parte del proyecto de título le damos un rol principalmente introductorio, asentando aquí los fundamentos de diseño y lo caótico que a sido el proceso de este. Un proceso que nace de seminario, en el que no enfocamos en Valparaíso, pero desde una mirada mas objetiva buscando definir el valor económico que trae para la ciudad el turismo y si este se verá afectado por la expansión portuaria, se determina que tiene más ganancia económica la ciudad si se enfoca en el ámbito turístico que en el desarrollo portuario. Ocupando esto como base es que nos planteamos desarrollar una propuesta que permita que Valparaíso tengo un rol aún más turístico, propuesta que es llevada a cabo en este proyecto de título.



BIBLIOGRAFIA

Borde costero

-CITTÀ D'ACQUA (2000) 10 principios para un desarrollo sostenible de las áreas de los waterfronts urbanos. Declaración elaborada conjuntamente con WASSERSTAD GMBH de Berlín con motivo de la "Global Conference on the Urban Future (URBAN 21)" de Berlín en 2000. Link: www.oas.org/cip/docs

-Alemany, J. (1991) Los puertos españoles en el siglo XIX. Madrid. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

-Hoyle, B. Pinder, D. Husain, M. (1988) Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment. London. Belhaven Press.

-Alemany, J. (2015) Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. Revista Transporte y territorio, nº12 PP 70-86

-Elizalde, T. Carroza, M. Ruiz, M. Texido, A. Undurraga, G. Echeverría, A. Donoso, P. (2016) Valparaíso y su borde costero oportunidad o espejismo.

-Vicuña Mackenna, (1936) Obras completas de Vicuña Mackenna Volumen III. Historia de Valparaíso, tomo I.

-PLADECO, plan de desarrollo comunal de Valparaíso,

diagnostico comunal. I. Municipalidad de Valparaíso.

-ICOMOS, Informe Técnico (2015). Estado de Conservación y gestión área histórica de la ciudad puerto Valparaíso sitio patrimonial mundial UNESCO.

-Reese, E. (2007). Grandes intervenciones Urbanas conceptos y características fundamentales. IV curso de desarrollo profesional sobre gestión del suelo en grandes proyectos urbanos en América Latina.

-Aslan, L. Joselevich, I. Novoa, G. Saiegh, D. Santaló, A. (1992) Buenos Aires. Puerto 1887-1992. Buenos Aires. Inventario de Patrimonio Urbano (IPU).

-Silva, A. (2014) Porto Maravilha: revitalização, sustentabilidade e preservação do patrimônio. Portus 28, octubre 2014. Link: www.portusonline.org

-Ivelic, B. Vásquez, P. (2014) Parque de Mar puerto Barón. Revista Márgenes nº14 vol 11. Facultad de arquitectura Universidad de Valparaíso.

-Ivelic, B. Miranda, A. Pastene, J. Chávez, C. Vásquez, P. (2017) Relación puerto-ciudad, diseño alternativo al plan maestro de EPV. Revista de Urbanismo n°36, departamentode urbanismo U. de Chile.

-Poduje, I. Beltrán, P Iribarne, C. Dumay, S. Szyfer, R.(2018) Nuevo barrio costero Barón, ATISBA.

Páginas web.

-Valente, S. Texido, A. (2015) El frente marítimo urbano en Chile ¿Oportunidad única u oportunidad perdida?, artículo de Plataforma Urbana. Link: <http://www.plataformaurbana.cl>

-Texido, A. (2015) Ciudad puerto en Chile, ¿atrapados por la obsolescencia?, artículo de Plataforma Urbana. Link:<http://www.plataformaurbana.cl>

-Texido, A. (2014) Megapuertos, UNESCO y la oportunidad de un nuevo destino para la ciudad portuaria. Artículo de Plataforma Urbana. Link: <http://www.plataformaurbana.cl>

-Mashini, D. (2012) Como hacer ciudad: EL malecón de Guayaquil. Artículo de Plataforma Urbana. Link: <http://www.plataformaurbana.cl>

-Época de esplendor Valparaíso (1820-1920), Memoria Chilena. Link: <http://www.memoriachilena.cl>

-Subsecretaria de Desarrollo regional y administrativo (SUBDERE). Población de Valparaíso. Link: <http://www.subdere.cl>

-Instituto nacional de estadísticas Chile (INE). Encuesta Mensual de alojamiento turístico: Actualización metodológica 2015. Link: <http://www.inevalparaiso.cl>

-Fundación Malecón 2000, Link: <http://www.malecon2000.org/>

-Corporación antiguo Puerto Madero (CPM), Link: <http://www.puertomadero.com>

-Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL). Link: <http://www.tcval.cl/>

-Terminal Pacífico Sur (TPS). Link: <http://portal.tps.cl/>

-Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). Link: <https://www.puertovalparaiso.cl/>

-Municipalidad de Valparaíso. Link: <http://municipalidaddevalparaiso.cl/>

Videos

“Video TCVAL Valparaíso, producido por Grupo Voxel”, videode VOXEL diseños 3D Audiovisual (2015). Link: <https://www.youtube.com/watch?v=R4Hkmw5XQwg&t=2s>

“Frente puerto ciudad Valparaíso 2020-AST- Grupo VOXEL”, video de VOXEL diseños 3D Audiovisual (2014). Link: <https://www.youtube.com/watch?v=55IuSZmgumM>

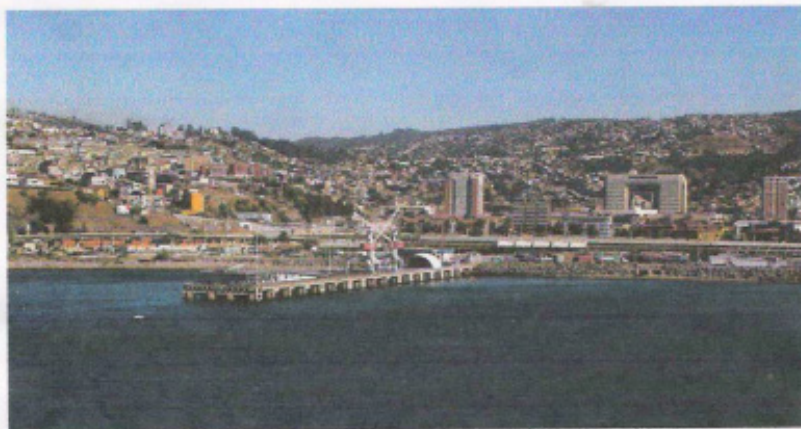
“Puerto para ciudadanos. Ciudad para porteños” Video de Arq Tivi (2013). Link: <https://www.youtube.com/watch?v=0i6dFMYLAA0>

“Video Organismo marino”, video de Uno Propiedades. Link: <https://www.youtube.com/watch?v=AHZYnnLTY2g>

Anexo

Ficha técnica, inmuebles y espacios relevantes insertos en el área de protección, año 2001.

FICHA TÉCNICA INMUEBLES Y ESPACIOS PÚBLICOS RELEVANTES INSERTOS EN EL ÁREA DE POSTULACION		FICHA N°1
		
<p>ZONA MUELLE BARÓN BODEGA SIMÓN BOLÍVAR</p>		
<p>UBICACIÓN</p>		
PROPIETARIO	Empresa Portuaria de Valparaíso.	
ROL	0001-024	
UBICACIÓN	Rotonda Barón s/n. Lote 5	
ESTATUS LEGAL	Fiscal Particular: X	
PROTECCION LEGAL	Inmueble de Conservación Histórica Plan Regulador Comunal de Valparaíso Esta Protección se inscribe dentro de la tipología de Arquitectura Industrial – Portuaria de la Ciudad.	<p>Estructura arquitectónica de gran envergadura, levantada a inicios del siglo XX, utilizando los últimos adelantos tecnológicos asociados a una total funcionalidad de la actividad portuaria y de bodega.</p> <p>Resalta la linealidad en su largo mediante la sucesión de marcos triangulados ejecutados en hormigón armado. En la parte superior cuenta con tragaluz y el volumen se incorpora a la línea de la franja de bordemar.</p> <p>Su espacialidad de triple altura, planta libre y gran amplitud, y su versatilidad ante distintos usos es uno de sus valores más destacados.</p>
AÑO CONSTRUCCIÓN	Inicios del Siglo XX.	
DESTINO ACTUAL	Bodegas Portuarias.	
SUPERFICIE	Terreno: 67.774,5 m ² Edificada: 12.000 m ² app.	
ESTILO ARQUITECTONICO	Arquitectura Industrial.	
MATERIALIDAD	Hormigón Armado.	
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Buena.	
<p>ENTORNO URBANO</p> <p>Esta bodega por sus condiciones volumétricas, dimensiones y emplazamiento, es un elemento ordenador del lugar, generando la fachada urbana al resto de la ciudad.</p>		
<p>ORIENTACIÓN AL DISEÑO</p> <p>A partir de sus valores de simplicidad y funcionalidad interior y exterior descritos, se sugieren intervenciones que mantengan estos valores, mediante reparaciones estructurales y adaptaciones funcionales que incluyan apertura y armonización de vanos en fachadas y cubiertas. Igualmente se orienta la ejecución intervenciones que permita mejorar las vistas, iluminación y los traspasos transversales por su interior.</p> <p>Podrían estudiarse la supresión de tramos en ambos extremos no superior al 15% del largo, siempre que se construyan ramates en arquitectura contemporánea y que los complementen en sus requerimientos funcionales.</p>		
		
<p>POSTULACION COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL VALPARAÍSO 2001</p>		



POSTULACION COMO SITIO DEL PATRIMONIO MUNDIAL
VALPARAÍSO 2001



MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO

