

MONITOR PROPUESTA

NUEVO BARRIO COSTERO BARON

PARQUE + PASEO + SERVICIOS



Marzo, 2018

 ATISBA

NUEVO BARRIO COSTERO BARON

PARQUE + PASEO + SERVICIOS

Marzo 2018

EQUIPO DE TRABAJO



Ivan Poduje



Pilar Beltrán



Caroline Iribarne



Sofia Dumay



Ryan Szyfer

Preparado para:
Difusión pública (financiamiento propio)

Preparado por:
Atisba Estudios y Proyectos Urbanos
Alsacia 130, Las Condes
Santiago de Chile

Director del Reporte
Ivan Poduje. Arquitecto

t: (+56) 2 2245 01 04
t: (+56) 2 2228 21 54
@: info@atisba.cl
www.atisba.cl

Cómo citar este documento:

“ATISBA MONITOR PROPUESTA BARON”. [en línea]: Disponible en: < <http://www.atisba.cl> >

ÍNDICE

EQUIPO DE TRABAJO	3
1 EL PROBLEMA	5
2 AMENAZAS Y OPORTUNIDADES	6
• Perder otros 15 Años	6
• Obras provisorias de carácter permanente	6
• El camino fácil del gran espacio público.....	8
• Nuestra Propuesta	8
3 DETALLE PROPUESTA ATISBA	10
• Estrategia	10
• Operaciones de Diseño	11
• Planta General Propuesta	13
• Cuadros Cubicación	15
• Vista 3D.....	15

1 EL PROBLEMA

El 28 de Diciembre de 2017, la Corte Suprema de Justicia revocó el permiso de edificación otorgado a la empresa Mall Plaza en 2013, para construir un centro comercial en los terrenos de Barón, ubicados en el borde costero central de Valparaíso. La razón: el proyecto no enfrentaba una vía troncal como lo exige la ordenanza general de urbanismo y construcciones (OGUC), sino que una vía férrea.

Figura 1.1 – La escala del abandono y deterioro en terreno Barón



Fuente: T13

Con este dictamen culminaba una historia de más de 15 años de airados debates, desencuentros, anteproyectos, correcciones, que finalmente ha concluido en nada. Este valioso lugar de Valparaíso, una ciudad que requiere urgentemente una renovación y activación económica, seguirá abandonado ya que en estos años nunca se planteó un diseño alternativo al Mall Barón. Siendo rigurosos la

responsabilidad no recae en el centro comercial, sino que en el Estado que delegó en una empresa, una operación que generalmente es liderada por agencias públicas, bajo un enfoque de planificación urbana donde la inversión privada esta considerada, pero no es la protagonista, ya que este rol lo cumple el espacio público.

2 AMENAZAS Y OPORTUNIDADES

- Perder otros 15 Años

Como indicamos, en más de 15 años de debate, el Estado no logró articular una propuesta alternativa al mall, que recogiera los aspectos positivos de esta inversión, resolviendo sus carencias, vinculadas esencialmente, a la falta de un gran espacio público que ordene y de sentido a este lugar, además de resolver su integración con la trama urbana.

Ante este escenario surgen tres grandes amenazas que queremos evitar. La primera es pasar otros 15 años con el terreno botado, por la ausencia de propuestas que puedan presentarse y discutirse públicamente. El objetivo del equipo Atisba es aportar en este debate desde la arquitectura y el diseño urbano, a fin de avanzar hacia una propuesta que genere ciertos consensos básicos, para poder recuperar este valioso espacio para la ciudad.

- Obras provisorias de carácter permanente

La segunda amenaza es que se opte por el camino fácil de las obras provisorias, de bajo costo. Esta nueva tendencia, conocida como “urbanismo táctico” es efectiva en barrios que cuentan con atributos y donde pequeñas acciones pueden

hacer la diferencia en algunos lugares que presentan detractores o deterioro que contrastan con los atributos mayoritarios del sector.

Ciertamente este no es el caso de Barón. El terreno presenta altos niveles de abandono y deterioro en gran escala, con barreras que dificultan el acceso a las personas y con un tamaño que podría anular cualquier intento por remodelar con rapidez y baja inversión.

Figura 2.1 – Problemas de diseño y entorno de Paseo Wheelwright



Fuente: La Otra Voz

Además existe el riesgo que dicha inversión quede o que al carecer de atractores, no logre congregarse muchas personas, como ya ocurrió con el Paseo Wheelwright que al pasar por medio de ruinas en el sector de Yolanda, con pocos lugares de conexión con la ciudad; se ha transformado en un espacio inseguro, subutilizado y con focos de vandalismo y deterioro.

- El camino fácil del “gran espacio público”

La tercera amenaza es destinar todo el terreno a un gran espacio público, que contraste, formal e ideológicamente, con el mall. Si bien la idea suena atractiva en el papel, tal camino sería un gran error por dos razones. La primera el paisaje es insuficiente para atraer personas en la escala que presenta el terreno, más aún con las barreras de entrada que presenta.

Por ello todas las recuperaciones exitosas de bordes costeros, combinan paseos y plazas, con restaurantes, comercios y servicios. Estas inversiones no sólo activan el uso del espacio público, sino que permiten dinamizar la economía de Valparaíso, muy alicaída por la el déficit presupuestario municipal y regional, y por la falta de inversiones privadas.

- Nuestra Propuesta

Este reporte, que inaugura el formato “Monitor Propuesta” de la oficina Atisba, busca plantear un destino alternativo para este terreno, esquivando las amenazas antes descritas y que no es presentable perder otros 15 años en discusiones sin propuestas alternativas. Tampoco es recomendable optar por el camino rápido de la baja inversión y el maquillaje o por el camino fácil de un gran espacio público sin atractores, recursos de mantención o activación de uso.

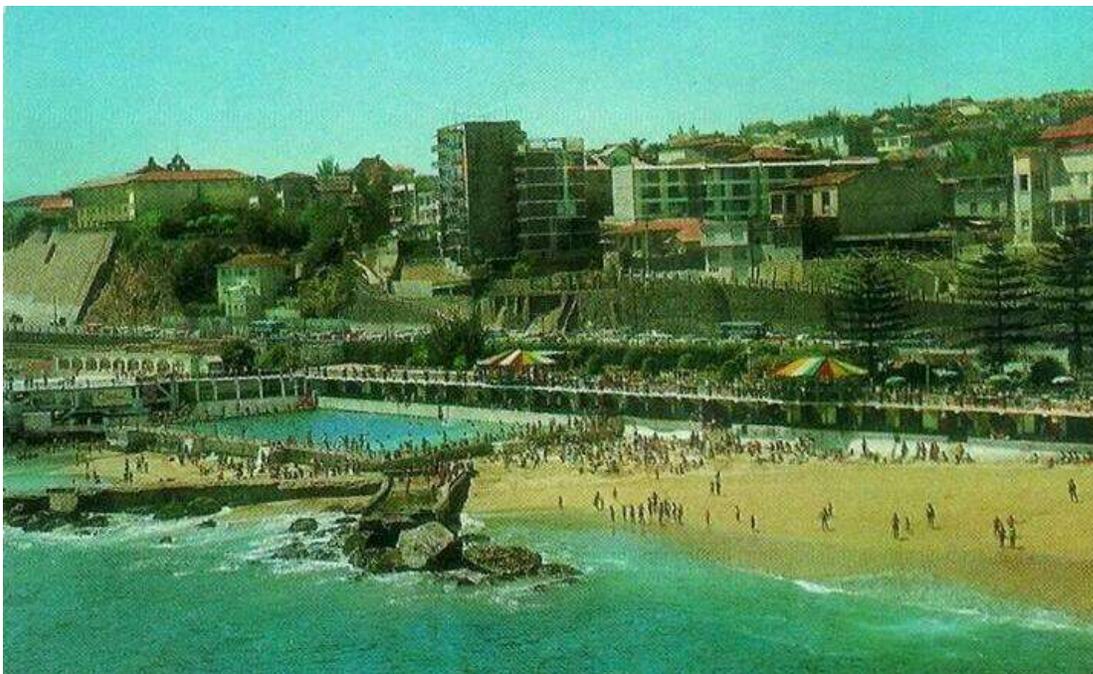
Lo que proponemos es un barrio ordenado entorno a tres grandes espacios públicos: paseo costero, parque y bulevar comercial que restaura las bodegas Simon Bolívar y le adosa edificios para generar servicios y atraer población residente y turista como hoteles, restaurantes, cines, teatros, tiendas y la nueva sede del gobierno regional.

Figura 2.2 – Un caso exitoso: borde costero Malecón Guayaquil



Fuente: Tripadvisor

Figura 2.3 - Piscina de Mar de Recreo



Fuente: registro Francisco Bustamente

Con ello buscamos emular la estrategia aplicada en los principales bordes costeros que se han recuperado como Barcelona en España, Boston y Nueva York en Estados Unidos o el Malecón 2000 en la ciudad de Guayaquil Ecuador. El diseño incorpora viejas ideas, como un muelle de cruceros o una marina deportiva, y las complementa con dos piscinas de mar similares a la que existía en Recreo y que pueden apreciarse en la siguiente foto.

Además contempla una calle de servicio interna, para dar acceso a los edificios y que opera como parte de la avenida Errázuriz, lo que resuelve el problema normativo detectado por la Corte Suprema. Esta acción nos parece clave para dar sustentabilidad a cualquier proyecto que incorpore algún tipo de servicios, aunque sea solo para restaurar la bodega Simón Bolívar. En el capítulo que sigue detallamos la propuesta con planos y cuadros de cubicación.

3 DETALLE PROPUESTA ATISBA

- Estrategia

Los mejores lugares de las ciudades, son aquellos que logran atraer a muchas personas con distintos intereses y motivaciones, que activan y dan vida a plazas, edificios o calles. Hablamos de residentes, turistas nacionales, extranjeros, oficinistas o estudiantes.

Esto no se logra solo con un gran parque de contemplación, y tampoco solamente con un mall. La idea es diseñar un barrio que integra ambas funciones y las ordene entorno a un paseo costero que incluya un muelle de cruceros, dos piscinas de mar y una marina deportiva pública como grandes atractores.

Nos parece clave combinar este nuevo paisaje con la activación económica de la ciudad, ya los casos más exitosos de aperturas de bordes costeros cumplen esta dualidad. Además en Valparaíso es muy necesario dinamizar la economía local.

Es materia de paisaje, el proyecto aporta 137.000 metros cuadrados de áreas verdes, paseos, plazas y espacios públicos, incluyendo el muelle de cruceros y dos piscinas de mar. En materia de activación económica se proponen 110.000 metros cuadrados de hoteles, oficinas, teatros, cines, restaurantes, cafés, comercios y la nueva sede del Gobierno Regional.

Esto supone una inversión total aproximada de USD 279,2 millones, de los cuales USD 213 millones serían privados y USD 65 millones públicos, básicamente para construir los espacios públicos, parques, muelles y marinas.

- Operaciones de Diseño

1 – Barrio Mixto y Activación Territorial: Como indicamos, la primera estrategia es crear un barrio con usos diversos que atraiga a residentes, turistas, estudiantes, veraneantes, etc. Para ello proponemos hoteles, restaurantes, universidades, comercios locales y de mayor escala, cines y teatros, centros de convenciones, dos piscinas de mar y un muelle de cruceros.

Estos usos se distribuyen a lo largo de la bodega Simon Bolívar que se restaura y 7 edificios que se adosan a esta, además de 4 edificios que se ubican en los extremos del terreno, para atraer los recorridos largos. En el norte, el edificio sería la estación del futuro tren rápido y una marina con una piscina de mar, que incluye restaurantes. En el sur, los edificios serían un hotel de 5 estrellas con un centro de convenciones, además del muelle de cruceros y una segunda piscina de mar.

2 – Tres Paseos y Parque Costero. La segunda estrategia es ordenar estos edificios en dos paseos con un bosque central, y una calle de servicio que les da acceso y resuelve el problema normativo de enfrentar la vía férrea.

El primer paseo enfrenta las bodegas restauradas y los edificios que se adosan. Nuestro referente es la avenida Pedro Montt, así que la idea es que este paseo enfrente muchas tiendas diversas, además de los accesos a los edificios de hoteles, universidades, teatros, cines o el gobierno regional.

El segundo es el paseo costero, más contemplativo y turístico. Se diseña para caminar junto al mar, arrendar botes o llegar a las dos piscinas de mar ubicadas en sus extremos. Es similar a lo que ocurre en la avenida Perú, el muelle Prat o la Costanera de Valdivia. Al medio de estos dos paseos (bulevar y costero) proponemos un parque boscoso de 30.000 m² con senderos, escaños, juegos de agua, una pequeña laguna y kioskos.

3 - Integración con la Ciudad. La tercera es conectarse con la ciudad con sentido de realidad, es decir, asumiendo que el tren seguirá corriendo a nivel y será una barrera. Ello implica generar dos grandes accesos por las avenidas Argentina y Francia. En el primer caso proponemos tomar la idea de la corporación Metropolitana y demoler el viaducto existente para extender a nivel las aceras de la Avenida Argentina, arboladas y mejoradas, para que lleguen al mar.

En la avenida Francia existiría otro cruce a nivel con extensión de aceras a los paseos y el parque, que termina en el muelle de cruceros y el hotel y centro de convenciones. Con este diseño se busca que la mayor cantidad de personas puedan llegar en Metro, bus, caminando, en bicicleta, auto o buses de turismo. Para ello es clave la calle que separa el terreno del FFCC y que además resuelve la restricción normativa que invalidó el permiso de edificación anterior y que,

insistimos, complicará el desarrollo de cualquier equipamiento necesario para activar el lugar.

4 – Mejorar el Entorno: el proyecto propone mejorar la Avenida Argentina no solo en el cruce, sino que también hasta la avenida Pedro Montt, para incorporar el Congreso al circuito de recorridos. Ello implica mejorar y ensanchar aceras, arborizar y reemplazar luminarias e incorporar el proyecto de barrio cívico propuesto por la Corporación Metropolitana.

- **Planta General**



- Cuadros Cubicación

ESPACIO PÚBLICO		
CODIGO PLANO	DESCRIPCION	SUPERFICIE SUELO (M2)
1	Piscina de Mar Yolanda	2.000
2	Molo y Marina Deportiva Pública	12.834
3	Espacios Públicos y Plazas	15.700
4	Explanada Avda Argentina	7.695
5	* Demolición Viaducto y Rotonda Argentina	8.900
6	Avenida Parque Argentina	9.000
7	Parque Costero Nicanor Parra	30.600
8	Paseo Bulevar	35.259
9	Laguna	1.700
10	Paseo Costero Barón	15.600
11	Muelle Cruceros	5.600
12	Piscina de Mar Francia	1.000
TOTAL SUP ESP PÚBLICO		136.988

Nota (*)- Es la superficie de suelo que se libera por demolición

EDIFICIOS		
CODIGO PLANO	DESCRIPCION	SUPERFICIE EDIFICADA (M2)
13	Estación Tren Rapido + Oficinas	11.740
14	Restoranes Marina y Piscina de Mar	750
15	Galerías comerciales	7.000
16	Teatro y Cines	15.750
17	Universidad / Centro Formación Técnica	11.900
18	Tiendas Comerciales	10.800
19	Hotel	8.400
20	Oficinas	7.500
21	Intendencia Regional	10.200
22	Hotel y Centro de Convenciones	25.000
23	Metro Estación Barón	Existente
24	Metro Estación Francia	Existente
TOTAL SUP EDIFICADA		109.040

- Vista 3D



www.atisba.cl