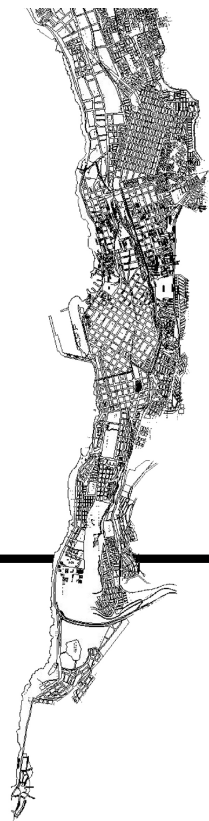


PROYECTO DE TITULO
ANTOFAGASTA

RECOMPOSICION URBANA Y RECONVERSION PROGRAMATICA

CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL PUERTO ANTOFAGASTA
SECCIONAL BORDE COSTERO

ALUMNA: XIMENA PAZ CRESTÁ SILVA
PROFESORES: EMILE DUHART / BALTAZAR SANCHEZ



ESTRUCTURA FISICA

Antofagasta, capital de la II Región de Chile, es una de las ciudades en donde actualmente se ejecuta el Plan Bicentenario, impulsado por el Gobierno desde el año 2000.

Este Plan propone iniciar en las principales ciudades un proceso de renovación urbana y territorial, sobre la base de un Plan Estratégico de Desarrollo Urbano particular a cada ciudad.

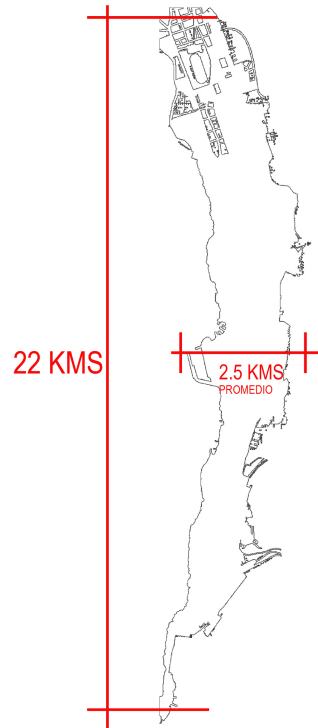
El acelerado crecimiento de Antofagasta, y los buenos indicadores de la macro-economía regional, no se han visto reflejados en el desarrollo de su capital urbana, la cual presenta deficiencias importantes: crecimiento espontáneo y restringido; borde costero desvinculado de la ciudad; deficiencia y deterioro de espacio público, red vial y equipamientos.

ANTECEDENTES GENERALES

Antofagasta es una ciudad que ha crecido rápidamente hasta alcanzar 300.000 habitantes ubicándose como la principal ciudad del Norte de Chile y la 4ª ciudad nacional, después de Santiago y de las conurbaciones de Concepción –Talcahuano y Valparaíso – Viña del Mar, gracias a la actividad minera regional, constituyendo su principal centro portuario y de servicios.

Fuente: Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario II Región, 2003.

Antofagasta concentra el 60% de la población, siendo Capital Regional, y cuenta con un total de 296.905 habitantes (Censo INE, 2002).



La inquietud planteada nace en referencia a la forma de habitar un territorio y de cuales son las necesidades de quienes lo habitan.

En sus orígenes y posterior crecimiento, la configuración de la ciudad de Antofagasta estuvo marcada por la relación con su territorio, borde y trama, relación desencadenada por la necesidad de embarcar los productos de la minería (salitre – cobre).

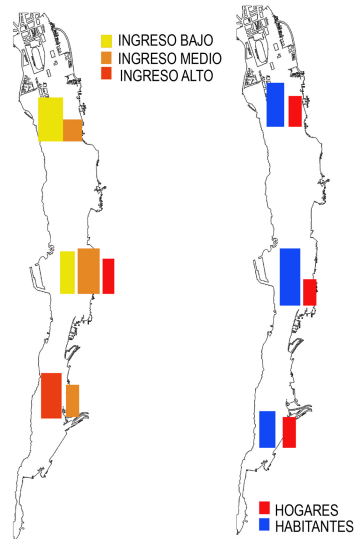
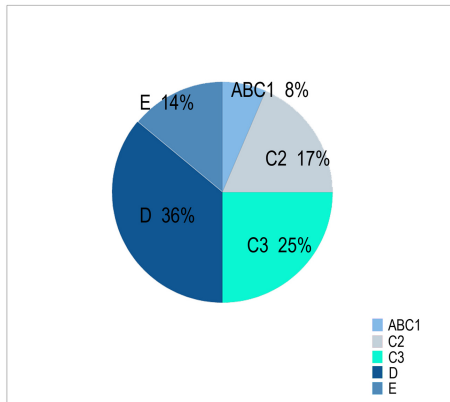
Esta situación entrega en la actualidad una ciudad alargada y estrecha, entre el mar y la cordillera. Hoy, la ciudad cuenta con 22 Km. de largo y sólo 2,5 Km. de ancho promedio.

Nos enfrentamos a una ciudad que por sus características geográficas crece en forma expansiva longitudinalmente, determinando de alguna manera sus problemáticas urbanas actuales.



	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
URBANA	152.356	143.436	295.792
RURAL	864	249	1113
Total	153.220	143.685	296.905

ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA



Como conclusión se observa que aunque el sector norte y sur de la ciudad crecen en mayor medida, LA ZONA CENTRO aún concentra parte importante de los habitantes de la ciudad, y logra un equilibrio entre estratos socioeconómicos.

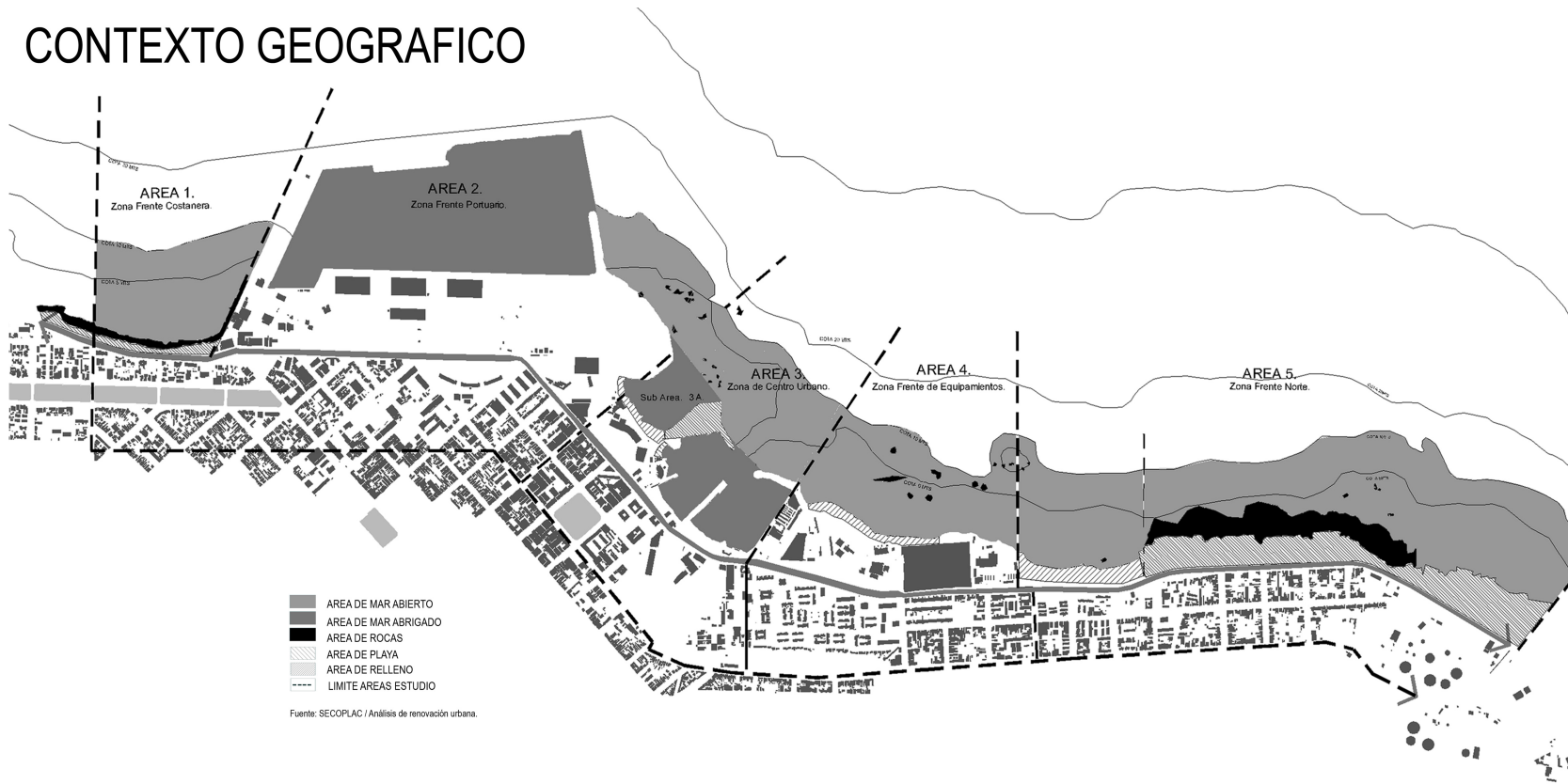
Sin embargo, la zona centro es generalmente descrita como de bajo atractivo para sus habitantes, usuarios y eventuales inversionistas (congestión vehicular; inseguridad; déficit de espacios para paseo, recreación y cultura; alto precio de suelo).

Contradictoriamente, en esta zona se concentra gran parte de la actividad comercial, cívica y de servicios de la ciudad, junto al área portuaria lo cual permite seguir considerándola como el núcleo de la ciudad.

- PONIENTE**: MAR como limite natural
BORDE COSTERO URBANO y deteriorado (usos industriales)
ESCASO USO TURISTICO
- ORIENTE**: CORDILLERA como limite de expansión
REFUERZA EL CARACTER LONGITUDINAL
- NORTE**: AREA MENOS VALORADA por su uso industrial
GRAN DENSIDAD HABITACIONAL ESTRATOS BAJOS
- SUR**: BORDE SE ESTRECHA, LIMITE crecimiento de la ciudad
GRAN DENSIDAD HABITACIONAL ESTRATOS ALTOS
GRAN DESARROLLO TURISTICO Y RECREACIONAL

ANTECEDENTES

CONTEXTO GEOGRAFICO



AREA 1 . FRENTE COSTANERA SUR

Area abierta longitudinal, de gran permeabilidad debido a lo que adquiere la traza urbana y la pendiente más pronunciada en este sector. Conjuga un trazado regular, el Parque Avenida Brasil, un borde terraza frente al mar, una vía costanera, un borde litoral y un mar abierto, elementos que contribuyen a potenciar una imagen de borde urbano, lo que se verifica en una alta demanda por este sector.

AREA 2. FRENTE PORTUARIO

Area de gran extensión que se presenta como barrera urbana a lo largo de 1.200 m. de longitud. El área presenta un quiebre estructural entre 2 órdenes que no convergen - el Puerto y la Ciudad, con actividad de gran magnitud : la actividad portuaria y depósitos de cargas hacia el frente costero y grandes equipamientos hacia el frente urbano, potenciando aún más la condición de corredor vial que divide ambos frentes.

AREA 3. FRENTE URBANO CENTRAL

Relación ciudad-mar de lleno y vacío que genera una lectura unitaria del borde, ciudad como un bloque continuo que respalda a la actividad costera. Converge el borde costero con la infraestructura de hotel, club de yates, caleta, barrio histórico y FCAB.

AREA 4. FRENTE DE EQUIPAMIENTOS

Concentración de equipamientos urbanos de gran magnitud - Edelnor, Lider, Feria Modelo, Terminal Pesquero, Caleta de Pescadores, Edificio Consistorial, Hotel y Conjunto habitacional que aislan el borde costero de la ciudad produciendo una barrera urbana considerable hacia el litoral ademas de problemas en la vialidad.

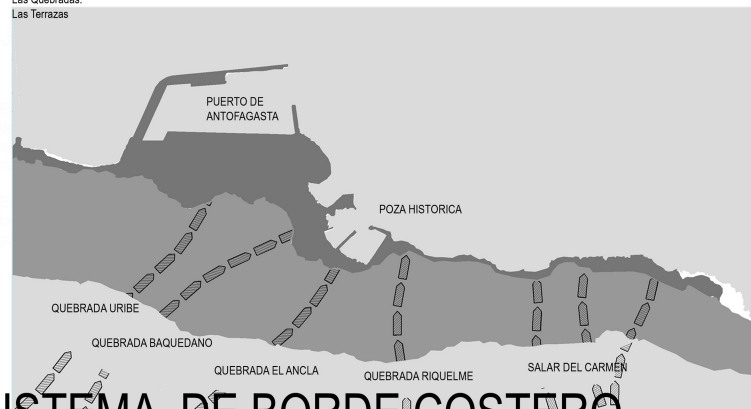
AREA 5. FRENTE NORTE

La relación ciudad-mar no alcanza a constituirse como parte de la estructura urbana, al no contemplar relaciones transversales en su integración, quedando el borde costero como un área disgregada.

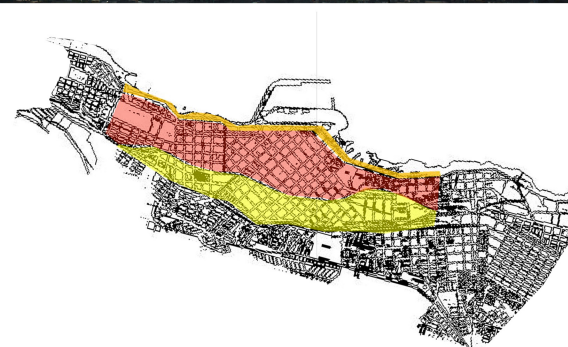
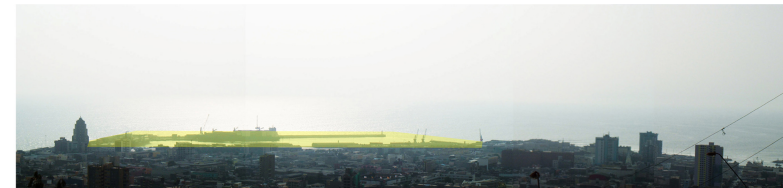
La ciudad de Antofagasta está emplazada en una extensa planicie litoral conformada por terrazas marinas que se han ido estructurando a través de distintos procesos geológicos.

La conformación geográfica del territorio urbano del Área de Estudio, se produce a partir de la morfología que adopta la Cordillera de la Costa en esta área generando una gran planicie litoral donde se asienta el sistema urbano, y donde la presencia de los cerros empinados, observados desde el borde costero, establecen un telón de fondo al paisaje excepcional que lo domina. Antofagasta como unidad territorial está configurada por:

La Cordillera de La Costa
Las Quebradas.
Las Terrazas

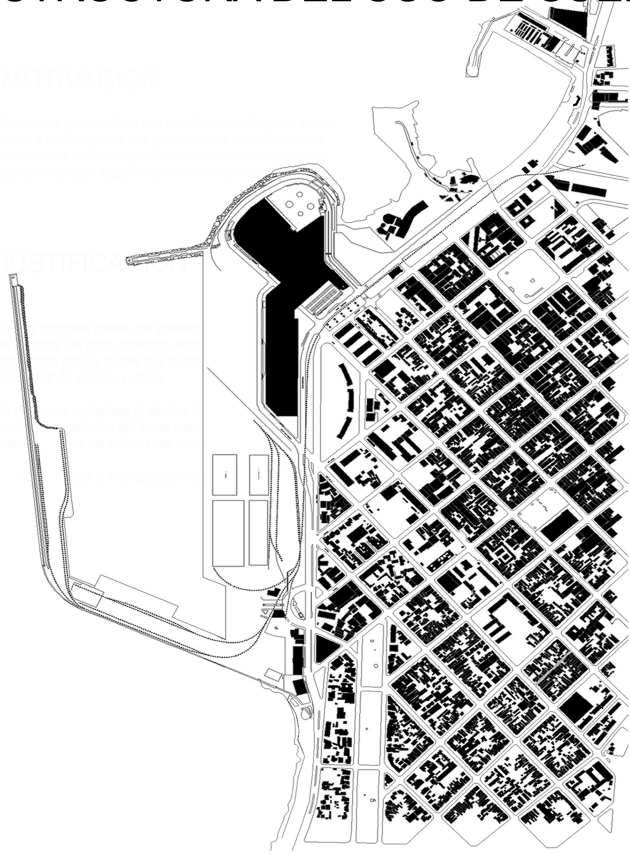


SISTEMA DE BORDE COSTERO



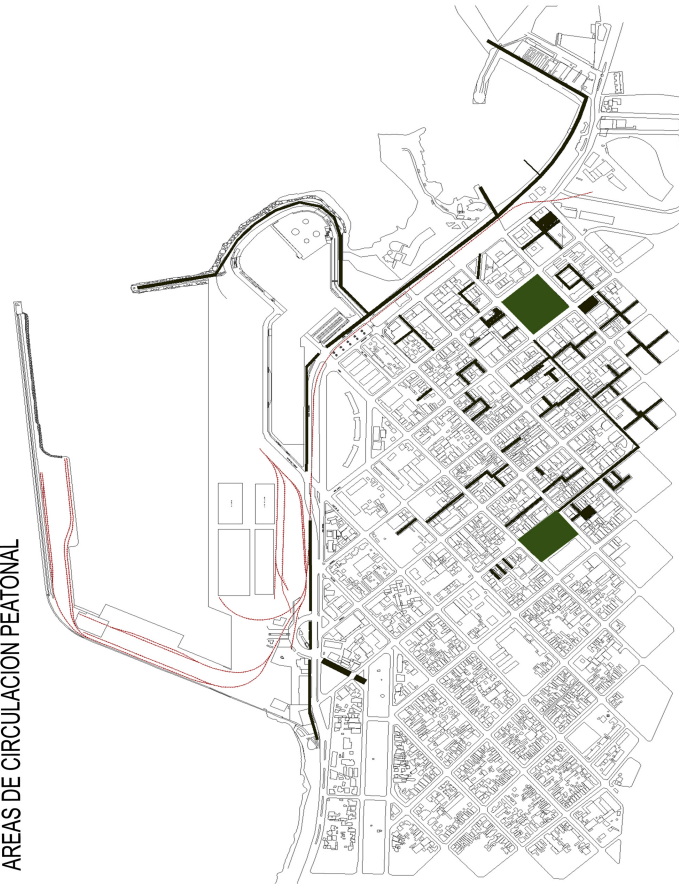
ESTRUCTURA DEL USO DE SUELO

NOLLY LLENOS Y VACIOS



Ocupación del interior de las manzanas - en el centro fundacional, existencia de intersticios, posibles de utilizar en pasajes comerciales públicos o privados.
 Hacia los bordes hay tendencia a una ocupación periférica de las manzanas, dejando libre su interior.
 En el borde costero, se produce una secuencia de grandes espacios llenos y vacios de mayor superficie.

AREAS DE CIRCULACION PEATONAL



Los problemas que enfrenta el área central, corresponden a la carencia de conectividad con las áreas adyacentes; la mayor circulación peatonal es en sentido transversal por un tema funcional y de comunicación entre focos comerciales y de servicio.

La estructura de plazas y calles que conforman la red de espacios de uso público sirven de soporte a los cauces peatonales que desahogan en ellos.
 La mayor concentración se genera en las intersecciones.

- ESPACIO PUBLICO
- VIAS / PASAJES / PASEOS PEATONALES

FLUJOS PEATONALES



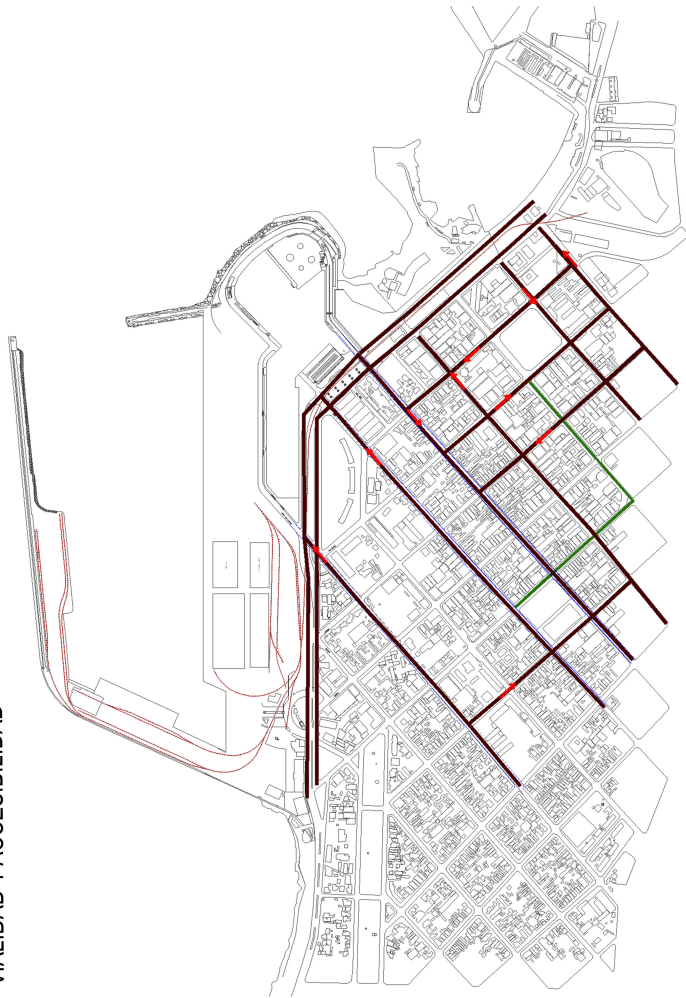
Los flujos principales se concentran en el sector centro, particularmente en los ejes transversales por encontrarse casi un 90% de las actividades bancarias, AFP, Isapres, Financieras, Notarías, Grandes Tiendas, Cadenas de farmacias, además del 90% de los Servicios Públicos.

- FLUJOS POR SERVICIOS
- FLUJOS EVACUADORES

Los ejes longitudinales permiten desahogar en gran medida el flujo desde y hacia el norte de la ciudad, sin embargo no solucionan el problema global del centro y la conexión norte-sur de la ciudad, lo cual requiere inversiones asociadas con la gestión de tránsito.

ANALISIS URBANO CASCO CENTRAL

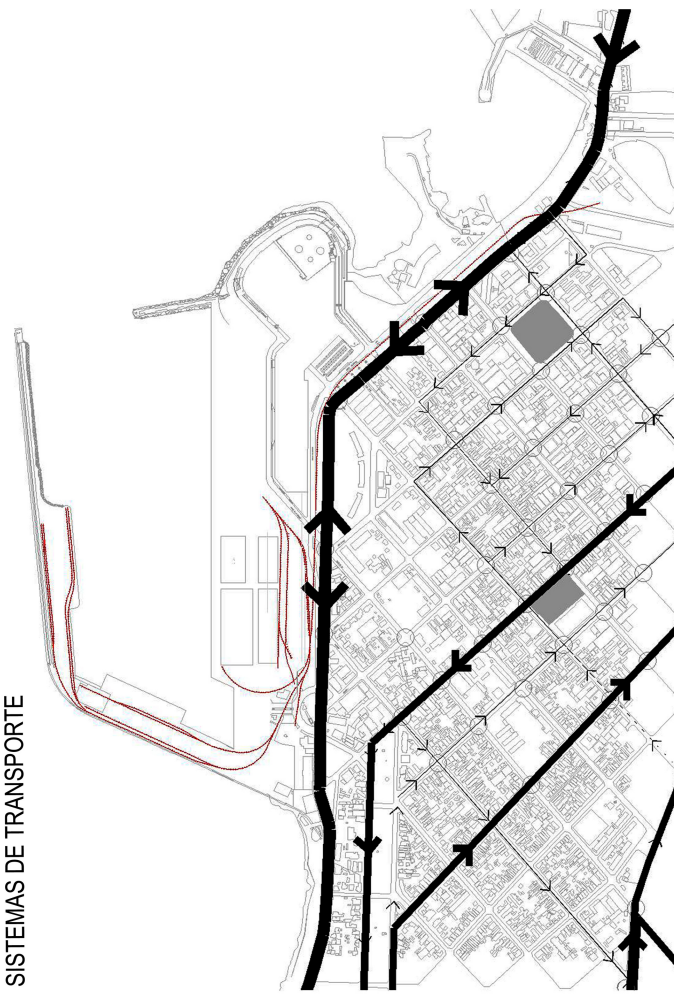
VIALIDAD Y ACCESIBILIDAD






La barrera urbana que implican los accesos viales y de FCAB al Puerto incide directamente en las malas condiciones de movilidad, y accesibilidad de la ciudad completa, tanto en su sentido transversal como en su sentido longitudinal. Esta situación impide una adecuada fluidez y conectividad, tanto para los flujos de paso, como para los flujos locales. Congestión del centro: uso del suelo central por camiones, buses, transporte público y terminales.

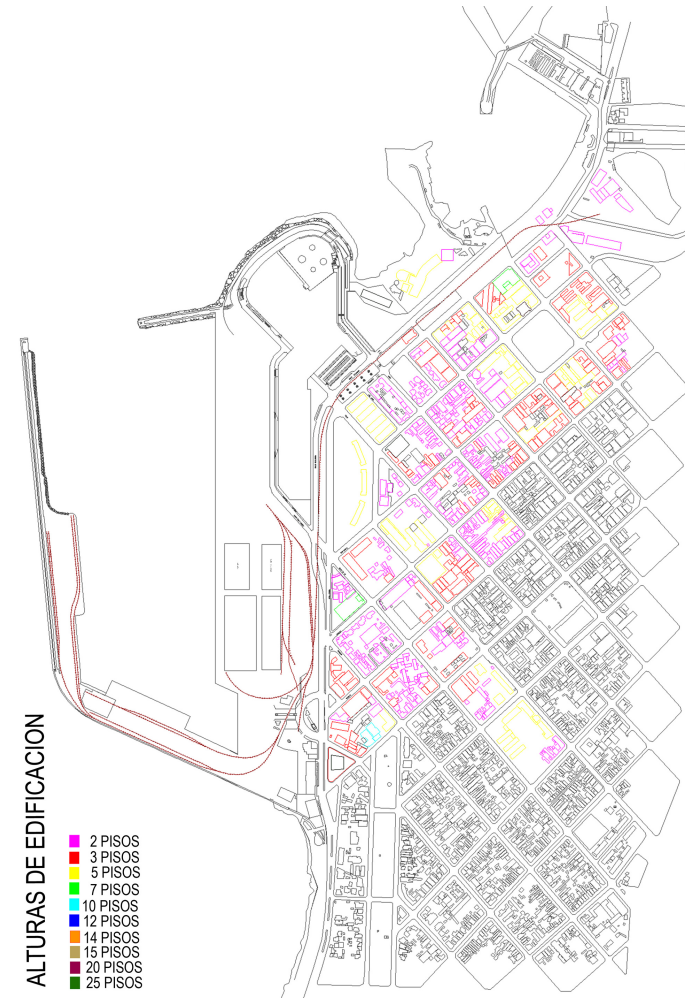
-  VIAS LOCALES
-  VIAS COLECTORAS
-  VIAS PEATONALES




SISTEMAS DE TRANSPORTE



-  SEMAFOROS
-  TRANSPORTE PUBLICO
-  VIALIDAD ESTRUCTURANTE

ALTURAS DE EDIFICACION



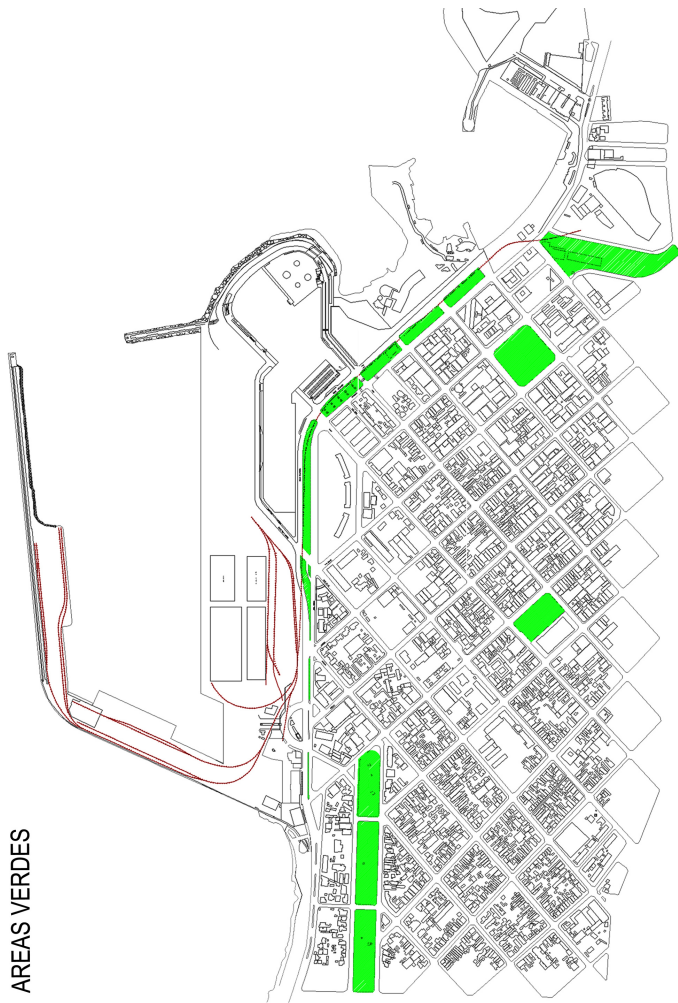
-  2 PISOS
-  3 PISOS
-  5 PISOS
-  7 PISOS
-  10 PISOS
-  12 PISOS
-  14 PISOS
-  15 PISOS
-  20 PISOS
-  25 PISOS

Analizando el PRC, se observa que su normativa quiere lograr una ciudad homogénea en altura y tamaño del espacio público resultante, restringiendo la altura de edificación en el rango de los 2 a 4 pisos, lo que constituye una constante en casi todas las zonas consolidadas de uso mixto.

Esto genera una ciudad horizontal y un espacio urbano con poca diversidad donde lo público se da en galerías, paseos urbanos al interior de la manzana y pasajes peatonales.

ANALISIS URBANO CASCO CENTRAL

AREAS VERDES



El casco central presenta una secuencia de áreas verdes, a partir de leves trazos de líneas arborizadas. Se presenta en sitios privados como FCAB, el borde del Puerto y Plazas, además de arborización de tramos de calles en la periferia del Centro. No existen grandes superficies, como volumen de áreas verdes consolidadas y es escasa la presencia de especies en el área central.

■ AREAS VERDES

RED DE ESPACIOS PUBLICOS



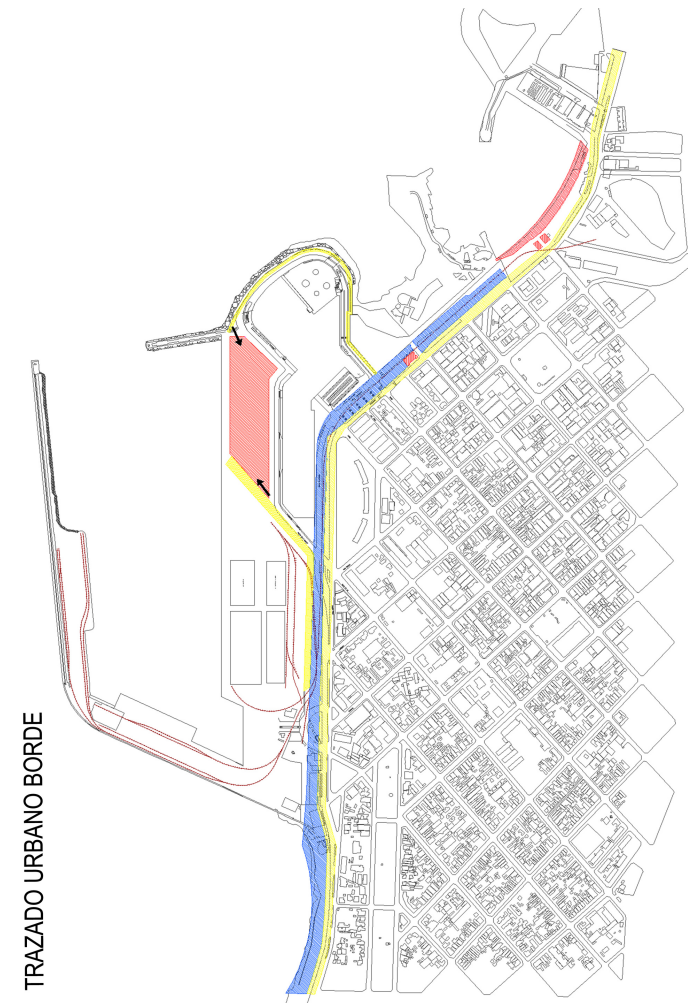
Las zonas peatonales y áreas verdes son escasas. Cabe destacar la gran cantidad de peatones en la zona céntrica de la ciudad, en donde no existen calles peatonales o con grandes anchos de acera. La red de espacios públicos que se genera es a partir de la necesidad de permanencia dentro del área central y por su periferia relacionada al recorrido por el borde costero.

■ ESPACIO PUBLICO
■ CONEXIONES PEATONALES

No se consideran actualmente los requerimientos para flujos peatonales ni la necesidad de espacio público que desahogue la fuerte actividad de servicios, donde la mayoría de los potenciales espacios son destinados netamente a áreas de estacionamientos.

Potenciales espacios de uso público:
AREAS DE BORDE COSTERO
AREAS DE RECORRIDOS PEATONALES
AREAS DE PLAYAS
AREAS VERDES
AREAS DE RECREACION DEPORTIVA
CIRCUITOS PATRIMONIALES Y CULTURALES

TRAZADO URBANO BORDE



■ AREAS DE RENOVACION DE BORDE COSTERO
■ TRAZADO BORDE CIUDAD
■ TRAZADO BORDE PUERTO

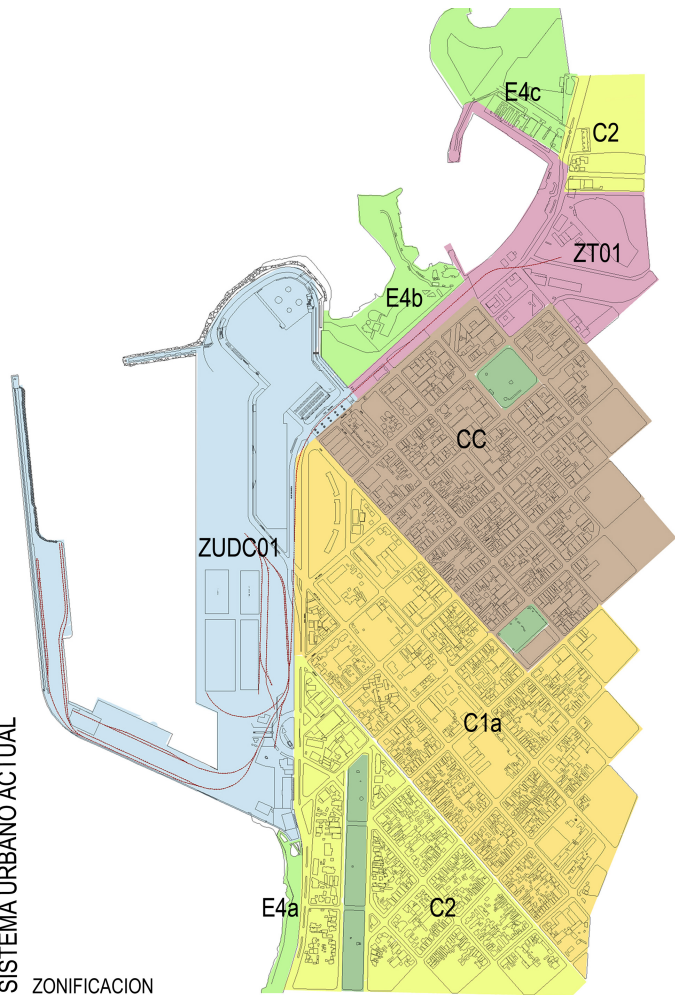
El crecimiento del área central se da en forma expansiva, generando un trazado cuyos ejes principales son longitudinales con respecto al borde costero de la ciudad.

El Frente Portuario se ha transformado en una barrera urbana generando condiciones de deterioro, producto de su manera conflictiva de relacionarse con la ciudad, muros y containers, y la escasa pendiente que presenta el sector, lo cual refuerza esta situación de encierro.

Representa, sin embargo, un gran área de renovación portuaria y urbana aprovechable a futuro.

ANALISIS URBANO CASCO CENTRAL

SISTEMA URBANO ACTUAL



ZONIFICACION

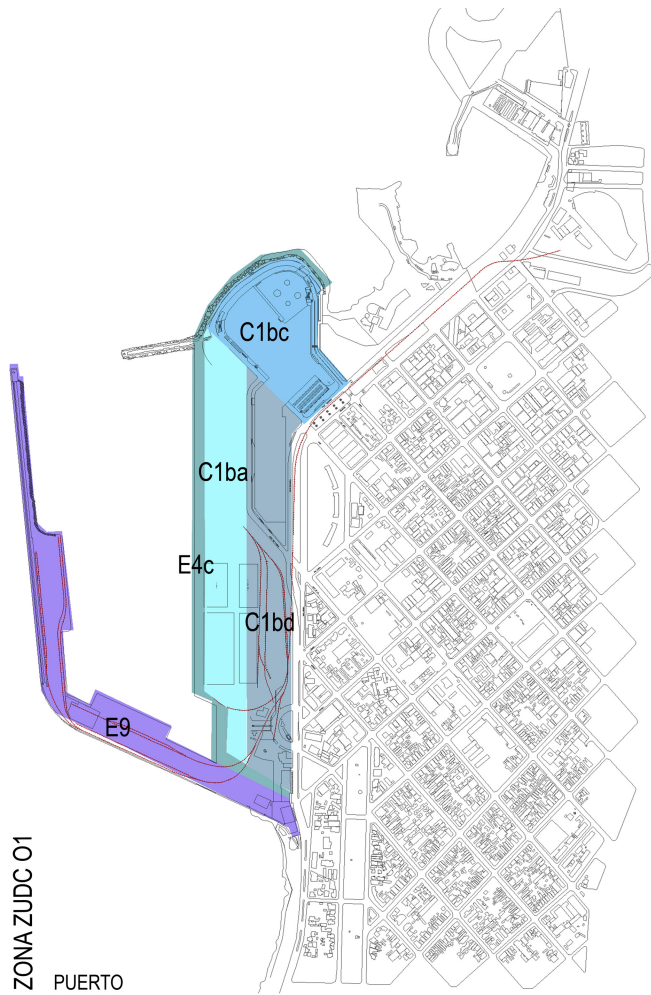
El área de estudio está conformada en casi la totalidad por las Zonas Consolidadas, las que se caracterizan por tener traza regular, uso mixto y morfología homogénea (alturas máximas, tamaño de predios, ancho de perfiles, frentes de predios), incluyendo el área del damero fundacional, la zona CC.

La zona C2, de transición entre el centro y el sector sur de la ciudad, la que comprende también traza regular, uso mixto, y morfología homogénea igual que las anteriores.

Además de estas zonas se conforma por las denominadas Zonas Especiales, principalmente en el borde mar, la E9 del Puerto, la E5 del FCAB. En todas éstas existen usos de suelo no residenciales y restringidos para destinos que sean complementarios con los usos predominantes en cada una de ellas.

- E4 BORDE COSTERO : a, protección de playas; b, turístico hotelero; c, turístico gastronómico.
- C2 : RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA
- C1a : CENTRO COMERCIAL
- CC : CENTRO CIVICO COMERCIAL
- ZT01 : ZONA TIPICA
- ZUDC01 : ZONA URBANIZABLE DE DESARROLLO CONDICIONADO

ZONA ZUDC 01



PUERTO

El puerto se encuentra en la zona ZUDC 01, zona urbanizable de desarrollo condicionado. Dentro de esta área encontramos:

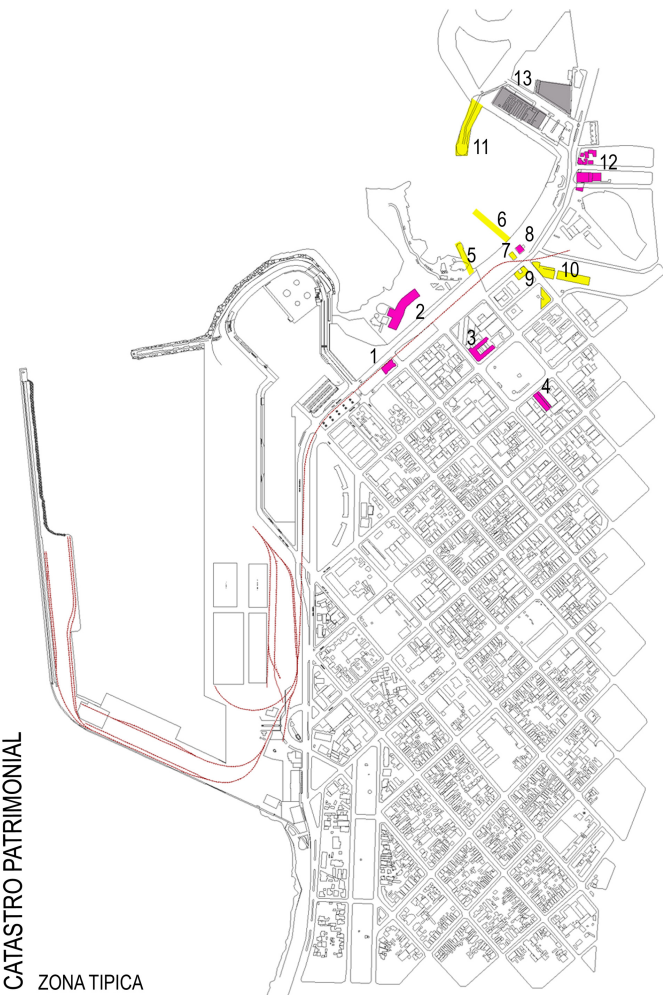
- E9 PUERTO COMERCIAL
- E4c . BORDE COSTERO TURISTICO
- C1Ba
- C1Bc
- C1Bd

C1Ba permite a escala mayor infraestructura cultural, áreas verdes, esparcimiento, turismo y desarrollo inmobiliario.

C1Bc permite comercio, turismo y servicios profesionales.

C1Bd permite infraestructura cultural, deportes, esparcimiento, turismo, comercio y servicios profesionales.

CATASTRO PATRIMONIAL



ZONA TIPICA

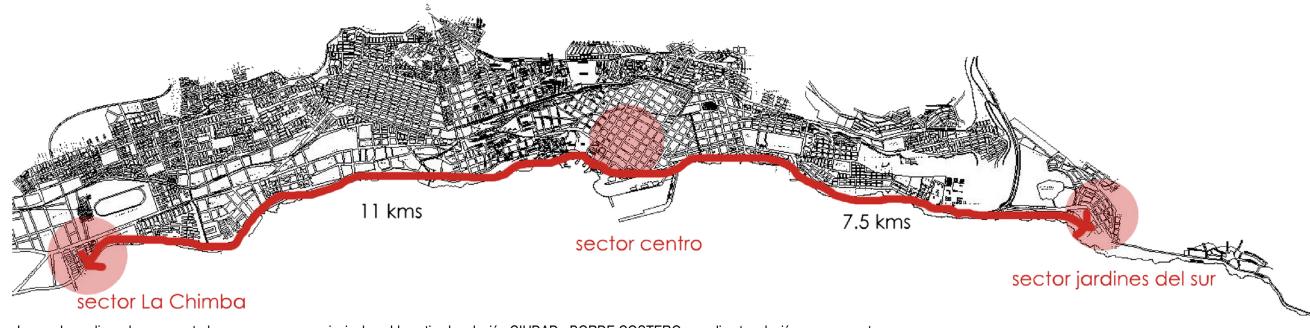
- INMUEBLE DE CONSERVACION
- MONUMENTO HISTORICO
- VALOR FUNCIONAL

- 1 EDIFICIO AIEP
- 2 EDIFICIO HOTEL ANTOFAGASTA
- 3 EDIFICIO DE CORREOS
- 4 CATEDRAL
- 5 MUELLE MIRAFLORES
- 6 MUELLE HISTORICO
- 7 EX GOBERNACION MARITIMA
- 8 EX RESGUARDO MARITIMO
- 9 EX ADUANA
- 10 EDIFICIO FCAB
- 11 MUELLE EX COMPAÑIA SALITRERA
- 12 CASAS SOQUIMICH
- 13 TERMINAL PESQUERO

Forman parte del Patrimonio Urbano tanto los edificios, los objetos de equipamiento y los espacios urbanos apreciados por los habitantes, estos representan signos que orientan en el territorio urbano.

PLAN REGULADOR COMUNAL

PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO



Luego de analizar el casco central, reconozco como principal problemática la relación CIUDAD - BORDE COSTERO y su directa relación con su puerto. Esta PIEZA URBANA DE DIMENSION TERRITORIAL, se ha convertido en una barrera para la ciudad, producto de los límites que ha ido generando, los que han degradado fuertemente la imagen y función urbana del centro y de sus áreas próximas.

Las condiciones de accesibilidad que impone el puerto contribuyen fuertemente a esta degradación: la operación ferroviaria por un lado y el transporte de camiones por otro, cada día con más intensidad, generan diariamente situaciones conflictivas de congestión, contaminación y ruido.



TRANSFORMACION

Por eso es necesario dejar atrás el concepto tradicional de puerto como elemento industrial, planteando una nueva identidad de este espacio dentro de la ciudad.

Las facultades que se entregan hoy a las empresas portuarias de conservar y explotar su patrimonio, les permite liberar una gran cantidad de superficie que hoy es negada a la ciudad para su recuperación e integración según la demanda de la ciudad, por tener gran presencia física dentro de ésta, lo que queda establecido dentro del plan regulador comunal.

Esto lleva a replantear el destino actual del lugar y así devolver el borde costero a la ciudad, esto por que su presencia física es significativa dentro de los centros urbanos.

UBICACION

ubicado en el borde costero central de la ciudad cercano al centro cívico de la ciudad, limita con la Av. Balmaceda desde calle Uribe al norte y Av. Grecia al sur (colindantes).

El lugar presenta una disposición lineal, con un largo frente a la Av. principal, su orientación predomina hacia el norte pero por su ubicación posee una amplia visión a la ciudad desde el mar.

Su uso actual esta ligado a la transferencia de cargas y almacenamiento.

Los barrios de mayor crecimiento se sitúan en los extremos norte y sur por lo que los flujos principales son longitudinales norte sur lo que genera que el lugar este inserto en la vialidad que estructura a la ciudad.

A pesar de su buena accesibilidad, su relación con el entorno esta limitada por grandes cierros perimetrales lo que le da una condición de encierro, dejando la conexión ciudad-puerto a un tema principalmente vehicular.

- NORTE: Mar abierto sobre el Océano Pacifico 800mts.
- SUR: Mar abierto sobre la Av. Costanera 600mts.
- ESTE: Frente Urbano de Av. Grecia 1160mts.
- OESTE: Molo de abrigo sobre el Océano Pacifico 800mts.

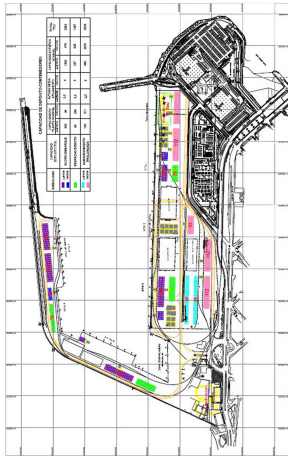
INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

Alberga una superficie marítima de 30.000 mts², 40.000 en terrenos anexos y tiene una capacidad de contener a 6 barcos simultáneamente. Actualmente posee 7 sitios de atraque, una zona de embarcaciones menores y una zona de embarcaciones pesqueras.

El lugar esta constituido por una poza abrigada por un molo compuesto por dos tramos: el primero que nace en tierra o molo de arranque mide 590 mts., y el segundo tramo y brazo principal que se orienta levemente de sur a norte mide 760mts. En el hacia el interior se encuentran los malecones de atraque.

RECINTOS PORTUARIOS EPA

ANALISIS URBANO EMPLAZAMIENTO



INSERCIÓN DEL PUERTO EN LA CIUDAD

CONTEXTO URBANO: Relaciones de proximidad con la ciudad - áreas colindantes.

CONTEXTO FUNCIONAL: Relaciones interiores del puerto.

CONTEXTO URBANO

El Puerto de Antofagasta se relaciona con su área urbana inmediata en la longitudinalidad de su frente, pudiéndose distinguir dos subáreas de interacción.

Área de Frente Urbano (límite - ciudad).

BLOQUEO

del crecimiento de la ciudad hacia el mar con un muro continuo. en el área norte del puerto la traza choca frontalmente y hacia el sur la traza llega de manera diagonal generando una tipología de manzana triangular.

El área sur contiene los accesos portuarios. El área norte presenta un recorrido vehicular perimetral, sin conexión al interior.

Área Interior del Puerto

Compuesta por el malecón de la costa y los molos de abrigo. No hay relación de esta área con la ciudad, por ser un lugar que se distancia del área urbana debido a los requerimientos de la operación portuaria y las áreas complementarias destinadas a canchas de acopio.

DISTANCIAMIENTO

CONTEXTO FUNCIONAL USOS

SUPERFICIES

EDIFICADA	30.000 m ² .
ÁREA OPERACIONES	120.000 m ² .
ALMACENES	10.000 m ² .

ÁREAS DE TRANSFERENCIA: destinadas a la atención de las naves de carga o tripulantes

ÁREAS DE USO COMUN: vías de circulación, accesos y áreas de almacenamiento.

ÁREAS PRESCINDIBLES:

Su uso puede ser modificado, declarándose no necesarias para operación portuaria, establecido en la Ley N° 19.542. Estas áreas quedan definidas dentro del plan maestro del puerto como ÁREAS DE DESARROLLO TURÍSTICO - INMOBILIARIO, COMERCIAL Y CULTURAL.

FODA

FORTALEZAS

La imagen que posee el Puerto como pieza urbana, puede transformarse en la pieza clave de la estrategia de renovación del casco central, al cambiar su función de puerto de carga de productos mineros a puerto turístico y desarrollo inmobiliario.



OPORTUNIDADES

Amplia capacidad territorial como potenciales nuevas áreas de suelo y expansión urbana, en apropiación del borde costero.

El Puerto puede reconvertirse y pasar a ser un elemento clave para el desarrollo urbano de la ciudad de Antofagasta



DEBILIDADES

Barrera urbana

Alto grado de degradación urbana y empobrecimiento de la imagen de la ciudad.

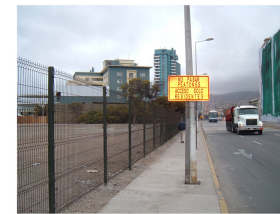
Aislamiento estructural sistemático: muralla urbana.



AMENAZAS

El Puerto ha alterado paulatina y sostenidamente la imagen y funcionalidad de la ciudad.

El Puerto es la gran barrera urbana de la ciudad con su borde costero que no permite el crecimiento ni la integración urbana con este.



APROXIMACION AL LUGAR

ENTORNO TERRENOS PORTUARIOS



POZAY

BARRIO HISTORICO

Se ubican en el casco histórico de la ciudad, son parte de un conjunto de edificios patrimoniales.
La Poza histórica se ubica junto a la nueva costanera central y contiene a los edificios del Museo regional, ex Gobernación marítima y ex Resguardo marítimo. Junto a ellos se encuentra el muelle histórico que hoy está en situación de abandono.
Son parte del circuito peatonal que estructura el recorrido del casco central.



HOTEL ANTOFAGASTA

COSTANERA CENTRAL

Estrategia de renovación urbana del casco central de la ciudad, busca unificar los proyectos que se desarrollan a lo largo del borde costero, el proyecto abarca desde el puerto al sur a la plaza de los eventos en el norte.

Es el ensanche de la Av. Balmaceda proponiendo espacios centrales destinados al peatón.

Junto a la costanera central se ubican dos edificios turísticos: el Hotel Antofagasta y el Club de Yates.

MALL PLAZA



Logra la cualidad de recomponer el lugar mediante la incorporación de un recorrido a lo largo del borde costero devolviendo su condición al peatón.
Además se convierte en un foco de rehabilitación del casco central de la ciudad.

COSTANERA SUR

El paseo peatonal nace en el límite sur del puerto, tiene una extensión de 1,5 Km. presenta problemas de accesibilidad por este "choque" con los terrenos portuarios, además del alto tráfico vehicular.

Es la habilitación de un borde para uso público que tiene potencial de amarre con los demás focos turísticos de la ciudad.



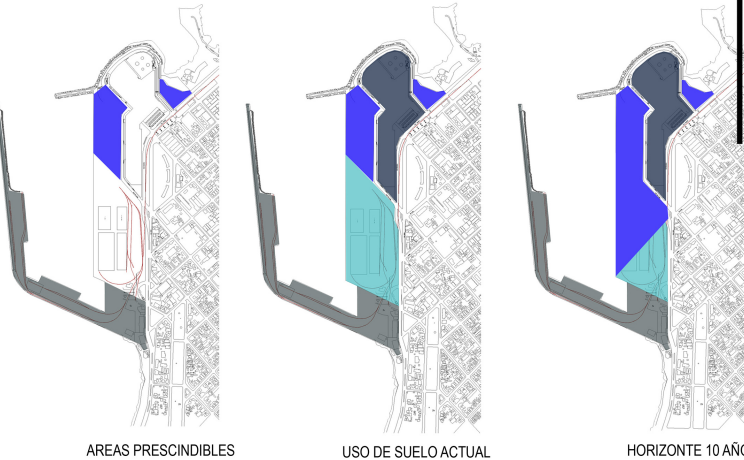
DIAGNOSTICO POTENCIALIDAD TURISTICA DE BORDE

PROPUESTA DE LUGAR

Se encuentra en una situación estratégica con la ciudad por su conectividad urbana, es un punto de confluencia de los principales proyectos de mejoramiento del casco central. Esta situado junto al principal centro comercial absorbiendo la mayor cantidad de flujos peatonales y vehiculares que logran una activación permanente.



PROYECCION PLAN MAESTRO PUERTO ANTOFAGASTA



El terreno tiene el potencial de proyectar el centro de la ciudad y nuevos equipamientos hacia el borde costero apoyándose en los flujos ya existentes, junto con promover la creación de nuevos espacios públicos.

Su transformación genera la continuidad del paseo de borde costero de la ciudad que se encuentra fragmentado por las instalaciones portuarias.

Esta provisto de adecuada accesibilidad (vialidad y estacionamientos)

De forma regular presenta un frente amplio hacia el mar. Su frente nor oriente apunta al centro comercial existente al cual se une mediante la continuación de un paseo de borde que nace al norte del barrio histórico de la ciudad.

Actualmente no presenta edificación, sino que es usado como lugar de almacenaje del puerto.

OPCIONES DE DESARROLLO A FUTURO

El éxito de este plan maestro depende de ofrecer servicios e infraestructura adecuada a las actuales demandas por parte de los habitantes y de poder crear un vínculo directo con la ciudad.

Es un TERRENO CONCESIONADO

Busca generar expectativas de crecimiento turístico asociado a la cultura y esparcimiento

Crear un centro urbano fuerte y la reactivación del borde costero.

Se espera desarrollar un "área lúdica" que contemple nueva infraestructura cultural

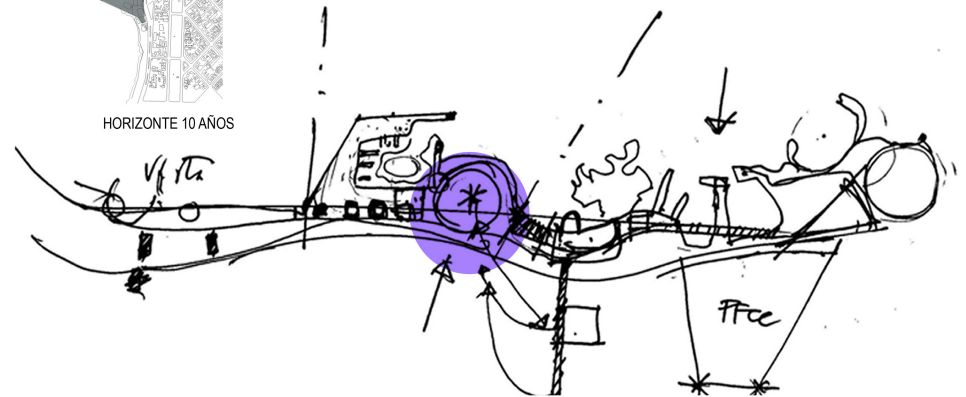
Existe un crecimiento en la población pudiendo a futuro llegar a los 500000 habitantes.

Es importante destacar la PROPORCIÓN DE SUPERFICIES destinadas para cada uso.

Como referencia, un análisis métrico realizado en España, el que consistió en la comparación de dos ciudades (Barcelona y Alicante) las cuales han sufrido reconversiones urbanas de espacios portuarios se pudo concluir que del total de superficie portuaria destinada al cambio de uso de portuario a uso urbano, la proporción destinada a rentabilización es reducida: Barcelona 19% y Alicante 30%.

En ambos el emplazamiento y la disposición de estas áreas entregadas para revitalización están en directa relación con la ciudad, evitando cualquier perjuicio a ésta.

POR ELLO ES NECESARIO MANTENER UN EQUILIBRIO ENTRE AMBOS USOS, la rentabilización del espacio portuario no supera el 30% de la superficie total pudiendo dejar en funcionamiento la actividad portuaria (70 a 80%) que permita a la ciudad seguir con un modelo de ciudad- puerto moderna y competitiva.



SITUACION ACTUAL

SITIO CERO DEL PUERTO

PROPUESTA DE LUGAR



INTERIOR
ZOCALO BORDE MAR

PASEO MOLO
ESPACIO PUBLICO

CONTEXTO

- APERTURA
- HORIZONTALIDAD
- BORDE
- DOMINIO VISUAL
- PLACA ESCENARIO



CONTEXTO URBANO



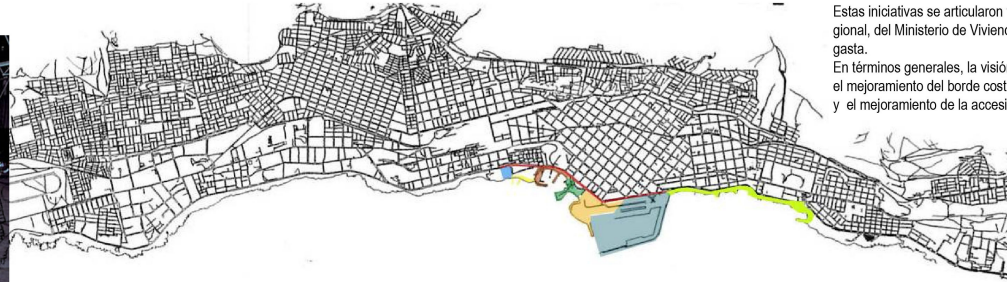
AL INTERIOR
SOPORTE

REGISTRO FOTOGRAFICO

PROPUESTA

URBANA RENOVACION Y REACTIVACION DEL BORDE COSTERO

ARQUITECTONICA DOTAR DE INFRAESTRUCTURA Y ESPACIOS CULTURALES A LA CIUDAD



Actualmente la reactivación del casco central se pretende cambiando el uso de los suelos, en donde el puerto libera superficies para la revitalización de esta área de importancia para la ciudad. Esta revitalización apunta a equipamientos urbanos no comerciales, sino que culturales, espacios públicos y destinados a recreación y ocio.

Estas iniciativas se articularon finalmente el año 2000, a través del Plan Bicentenario, por parte del Gobierno Regional, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, del Ministerio de Obras Públicas y de la Municipalidad de Antofagasta.

En términos generales, la visión urbana se estructuró en torno al mejoramiento del espacio público de la ciudad, el mejoramiento del borde costero, la renovación del casco central, la implementación de infraestructura cultural y el mejoramiento de la accesibilidad urbana.

De los objetivos presentados, se desprende que la nueva imagen de ciudad se refiere principalmente a la incorporación del borde costero a la ciudad y particularmente en el casco central, así como también la puesta en valor del POTENCIAL CULTURAL DE LA CIUDAD.

OBJETIVOS GENERALES

Revalorización del Patrimonio cultural de la ciudad.
 Generación de un Espacio para la Creación Artística y Cultural.
 Creación de un Polo de Interés Turístico.
 Proyectar la Ciudad hacia su mar

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Generar un programa de carácter turístico-cultural, que principalmente se establezca como un escenario de constante exposición de las culturas locales y extranjeras, generando conexiones, hasta ahora inexistentes.

RENTABILIDAD CULTURAL

El sitio cero del puerto como Plataforma Turístico-Cultural ampliará la posibilidad de los habitantes a contactarse con el arte, la cultura y las distintas manifestaciones tradicionales locales

RENTABILIDAD SOCIAL

El proyecto pretende ser un nexo cultural entre habitante y ciudad, lo que se ha desintegrado en el tiempo por la falta de espacios que acojan las necesidades de los habitantes.

OBJETIVOS



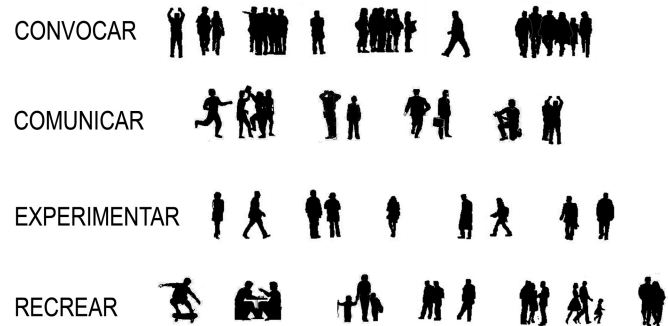
GESTION



DEFINICION DEL TEMA

PROYECTO

CONCEPTOS GENERALES



Existe hoy una tendencia global hacia el desarrollo de las ciudades como centros de atracción comercial, creando grandes focos de inversión en infraestructura y servicios ligados al tema industrial.

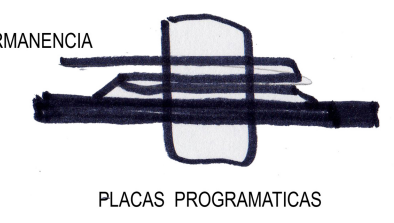
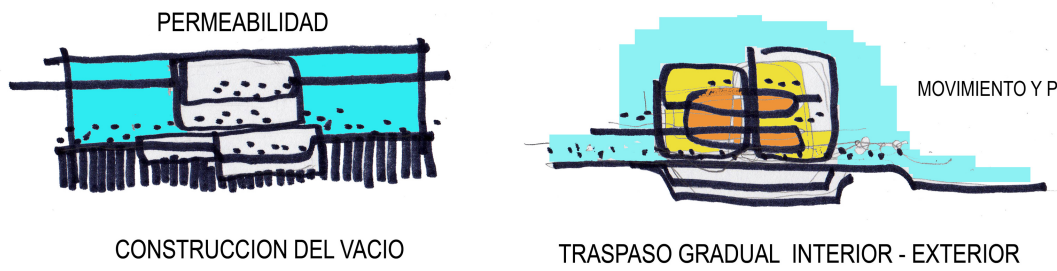
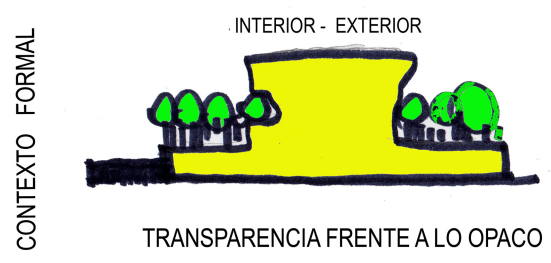
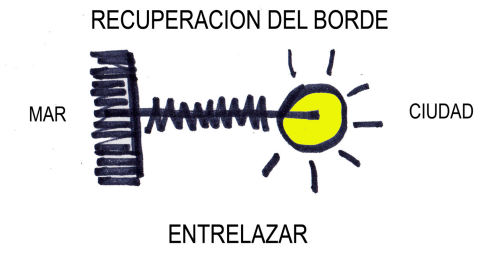
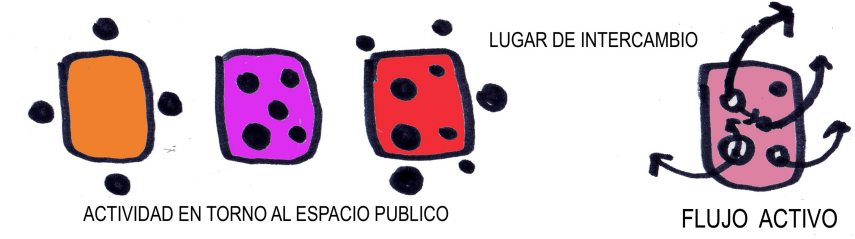
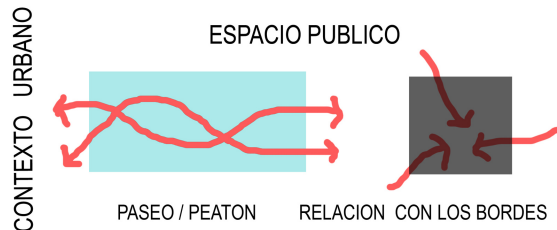
Sin embargo, paralelo a esto, existe " otra ciudad ", una ciudad que tiene relación con los intereses por parte de los habitantes mas que de los inversionistas, en la cual fuera de mejorar las condiciones económicas de la ciudad se busca mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Para ello es necesario desarrollar en forma paralela tanto la infraestructura de la ciudad como el potencial social de sus habitantes.

SUSTENTABILIDAD ECONOMICA / SUSTENTABILIDAD SOCIAL

Dentro de este ámbito, surge LA CULTURA como la gran carencia que tiene Antofagasta frente a la potente imagen industrial y minera que opaca el resto de los intereses de sus habitantes.

HOY ES El centro comercial el que se transforma en el principal escenario de intercambio.



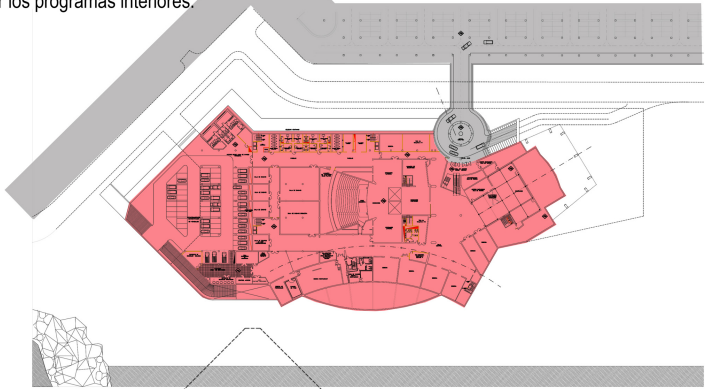
CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL PUERTO ANTOFAGASTA

PROYECTO

CONCEPTOS E INTENCIONES PUNTUALES

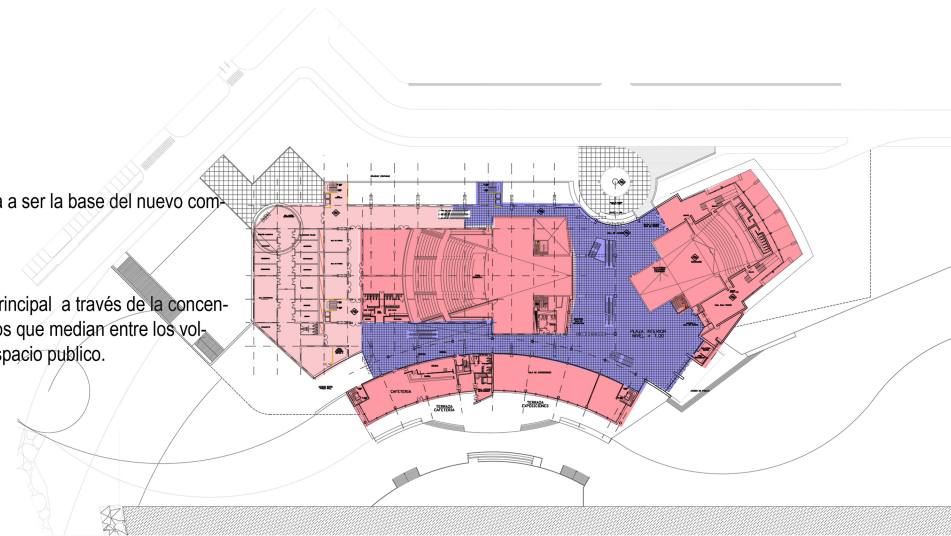
Creacion de un ZOCALO, que acoge la actividad interna del proyecto , generando un espacio mediador entre subsuelo y la superficie haciendo de SOPORTE.

El zócalo se abre hacia el exterior a través de bordes semi transparentes generados por los programas interiores.



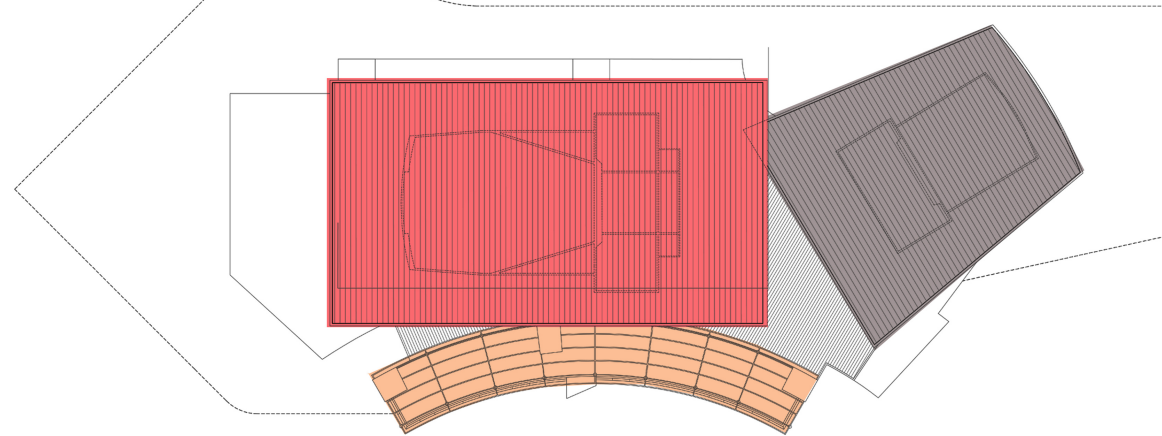
Sobre este zócalo, un nivel PLAZA PUBLICA que pasa a ser la base del nuevo complejo, un espacio urbano interior que convoca y acoge.

ESPACIO CENTRAL que genera el despeje del piso principal a través de la concentración programática en zonas duras donde los espacios que median entre los volúmenes recogen los flujos y recorridos integrando al espacio público.



RECORRIDOS, generados desde el espacio público hacia el interior, recorren la totalidad del proyecto, es un espacio que se recorre fluidamente. Son CONECTORES Y DESPLAZADORES.

Para afirmar el carácter cultural del lugar , la propuesta se apoya en el complejo existente que es parte del master plan portuario sumandose al subsuelo de estacionamientos existente, esto para generar en la superficie la PEATONALIZACION DEL PASEO DE BORDE COSTERO.



VOLUMENES , el volumen principal se coloca paralelo al borde recibiendo los flujos desde el espacio público, frente a un segundo volumen que se separa de este mediante espacios intermedios que refuerza la idea de habitar el borde y de integrar el paisaje.

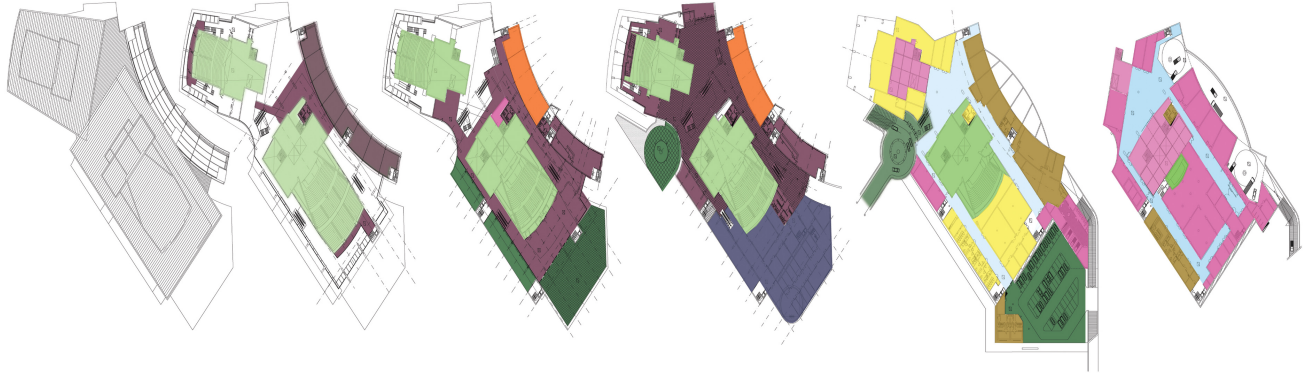
El tercer volumen, gira 60 grados generando un eje de comunicación hacia la trama que viene de la ciudad, esto le entrega presencia urbana al edificio.

ESPACIO ABIERTO EXTERIOR que pone en valor al borde costero integrandolo al proyecto visual y espacialmente mediante paseos , terrazas y miradores.

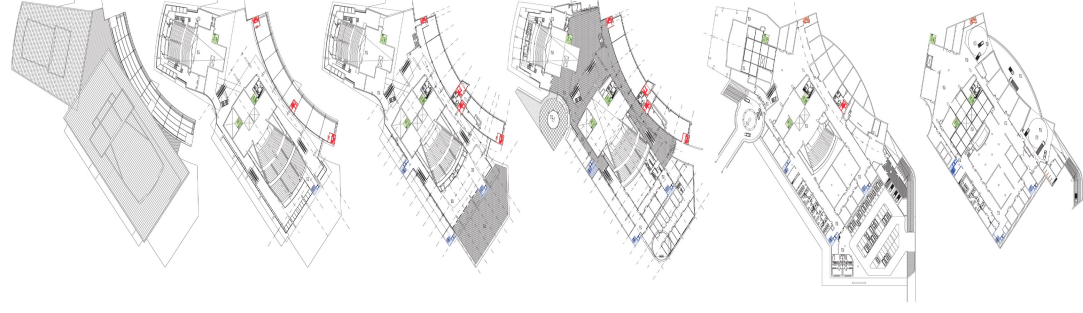


CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL PUERTO ANTOFAGASTA

DISTRIBUCION DE SUPERFICIES SEGUN USO



ESQUEMA DE CIRCULACIONES INTERIORES



- AREA EXTERIOR
- AREA PUBLICO
- ADMINISTRACION
- PRODUCCION
- AREA TECNICA
- AREA DE ACTORES Y MUSICOS
- SALAS
- AREA DE EXTENSION
- CIRCULACIONES TECNICAS

- | | | | | | |
|-----------------------|--|-------------------------------|---|---------------------------------|---|
| EXTERIOR | ESTACIONAMIENTOS
ACCESOS
JARDINES
TERRAZAS INTERIORES | PRODUCCION | CONTROL PERSONAL
CASA DE CAMBIO PERSONAL
SALA DE DESCANSO PERSONAL
BAÑOS PERSONAL
AREA SERVICIO CON UN RESTAURANT
PREPARACION DE ALIMENTOS
DESCARGA CATERING
BODEGAS | SALAS | SALA DE CONCIERTOS 1200 PERSONAS
ESCENARIO
FOSO DE ORQUESTA
SALA DE CONTROL ILUMINACION / SONIDO
SALA DE CONTROL ILUMINACION / SONIDO
CASSETAS DE PROYECCION |
| PUBLICA | HALL CENTRAL
FOYER SALA DE CONCIERTOS
FOYER SALA DE TEATRO
ACCESO SALA DE EXPOSICIONES
BOLETERIA
AREAS DE DESCANSO
GUARDARROPA
BAÑOS HOMBRES Y MUJERES
CAFETERIA
RESTORAN
TIENDAS | AREA TECNICA | TALLERES ESCENOGRAFIA
UTILERIA
VESTUARIO
PINTURA
DESCARACION
MONTAJE | SALA TEATRO 600 PERSONAS | ESCENARIO
TRAMOYA
CONTROL DE ILUMINACION Y SONIDO
CASSETAS DE PROYECCION
BAÑOS HOMBRES Y MUJERES |
| ADMINISTRACION | ACCESO
SALA DE ESPERA
SECRETARIA
OFICINA DIRECTOR
OFICINA JEFE
ASISTENTES
ARCHIVOS
BODEGA
RELACIONADOR PUBLICO
PERIODISTAS
DISEÑADORES
SALA DE REUNIONES
SALA DE CONFERENCIA
BAÑOS
COCINA
SALAS DE PRENSA | AREA ACTORES Y MUSICOS | OFICINAS DE CONTROL
BODEGAS
PARTOS DE DESCARGA
PREPARACION BAO ESCENARIOS
SALAS DE MAQUILLAJE
SALAS DE CONTROL ELECTROICO
CLIMATIZACION | AREA ACTORES Y MUSICOS | CONTROL ACCESO
OFICINAS DIRECTORES
OFICINAS ASISTENTES
OFICINAS AUXILIARES
CAMARINES DOBLES
CAMARINES COLECTIVOS
SALA DE MAQUILLAJE
SALA DE DESCANSO ARTISTAS
BAÑOS |
| | | | | EXTENSION | SALA DE ENSAYO GENERAL
SALA DE ENSAYO ORQUESTA
SALA DE ENSAYO CORO
SALA DE ENSAYO SOLOISTA
SALA DE ENSAYO BALLET
BODEGAS DE INSTRUMENTOS
ALMACEN DE VESTUARIO |
| | | | | | SALAS DE EXPOSICIONES
SALAS DE USO MULTIPLE PUBLICO |

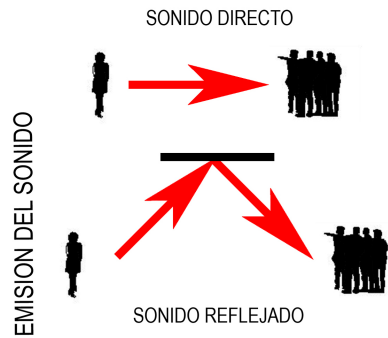


ACONDICIONAMIENTO SALA DE CONCIERTOS Y SALA DE TEATRO

Cuando se genera un sonido desde el escenario, inicialmente el espectador recibe un sonido directo con una intensidad y tiempo de llegada que dependerá de la distancia al emisor.

A continuación llegan otros sonidos producto de las múltiples reflexiones en las superficies límite de la sala (paredes, suelo y techo) y de los objetos que en ella se encuentran (mobiliario, personas, etc.).

El tiempo de llegada de este sonido indirecto depende de los elementos reflectantes, y su duración de la capacidad absorbente de dichos elementos.



DISTRIBUCION DEL SONIDO

Suelo de madera y paneles reflectantes estratégicamente colocados en el techo y los laterales favorecen la transmisión del sonido en escena.

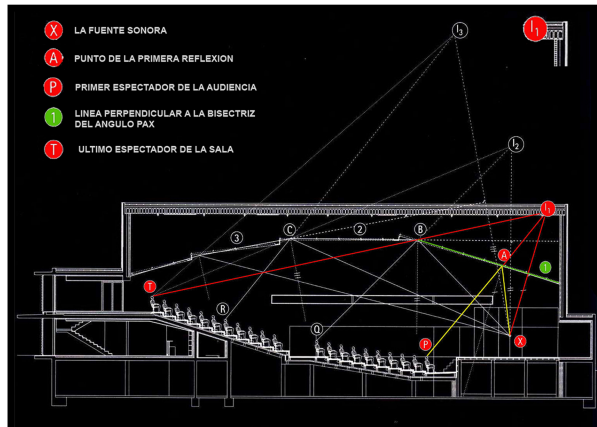
ABSORCION DEL SONIDO

La absorción del sonido depende de los materiales utilizados en las superficies límite y de los elementos que se encuentran en la sala.

Al aumentar la porosidad aumenta la absorción.

Se utiliza fibra de vidrio, lana de roca, espuma o yeso acústico.

Además se suspenden del techo planchas que vibran libremente de tela, paneles de madera o yeso laminado.



Uno de los factores que definen la acústica de una sala es la REVERBERACION

INCREMENTO DEL NIVEL SONORO INICIAL DEBIDO A LAS REFLEXIONES DEL SONIDO

CAMPO REVERBERANTE



SUMA DE TODAS LAS REFLEXIONES



CUANDO UNA ONDA CHOCA CON UNA PARED PARTE DE ELLA SE TRANSMITE AL INTERIOR DE ELLA O SE DISIPA EN LA MISMA PARED

EL RESTO SE REFLEJA HACIA EL LUGAR DE ORIGEN

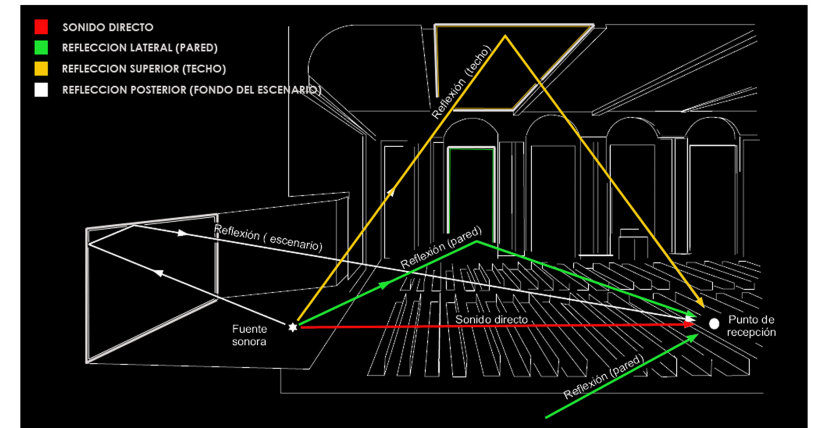
Tiempo de reverberación es lo que tarda en extinguirse el sonido una vez que ha cesado la fuente emisora.

VOLUMEN DE LA SALA

FACTORES QUE INFLUYEN

ABSORCION DEL SONIDO

POSICION DEL OYENTE



Las primeras reflexiones del sonido deben ser numerosas y estar uniformemente distribuidas en el tiempo.

Son fundamentales las provenientes de las paredes laterales, siendo necesario también aprovechar las reflexiones del techo para el músico y la audiencia.

El escenario debe aprovechar al máximo todo el rango de frecuencias del sonido y direccionarlo hacia el patio de butacas y anfiteatros.

El objetivo es conseguir que cualquier punto de la sala posea una buena acústica

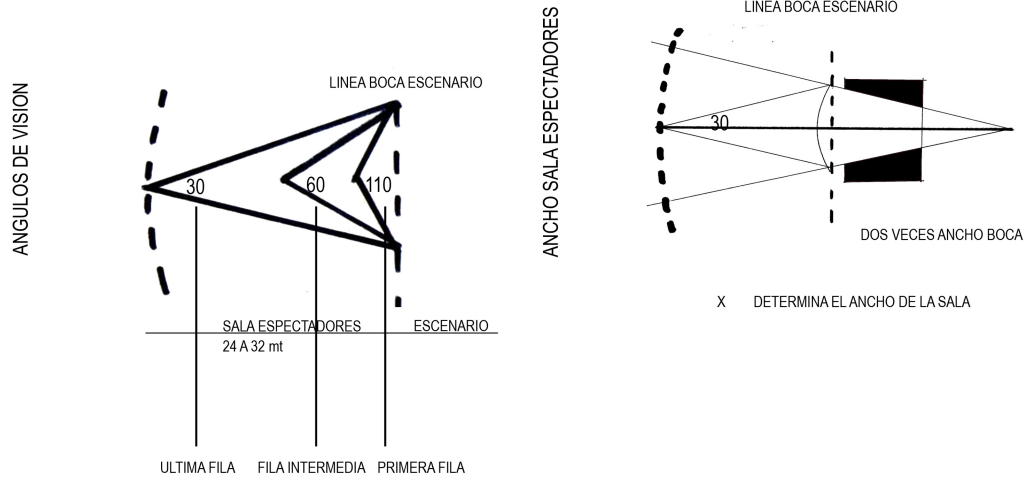
DISEÑO ACUSTICO

PROPORCIONES SALA DE CONCIERTOS Y SALA DE TEATRO

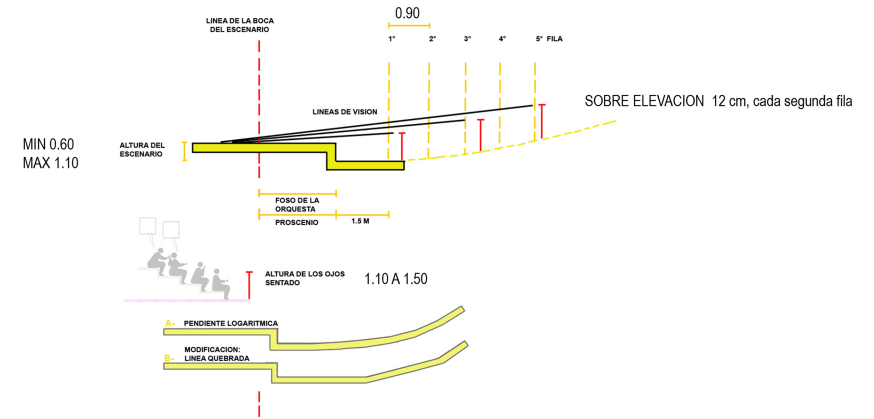
Existe una relación proporcional entre cantidad de habitantes de una ciudad y el tamaño de las salas :
 En este caso la relación responde a la necesidad de dos salas independientes, una para conciertos y otra para teatro.

SALA DE CONCIERTOS 1000 A 1200 PLAZAS
 TEATRO 600 A 800 PLAZAS

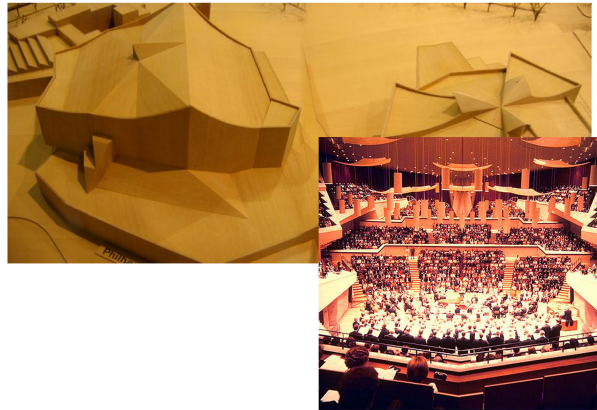
PROPORCION DE LAS SALAS



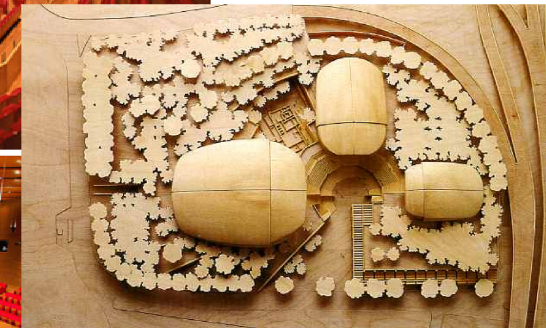
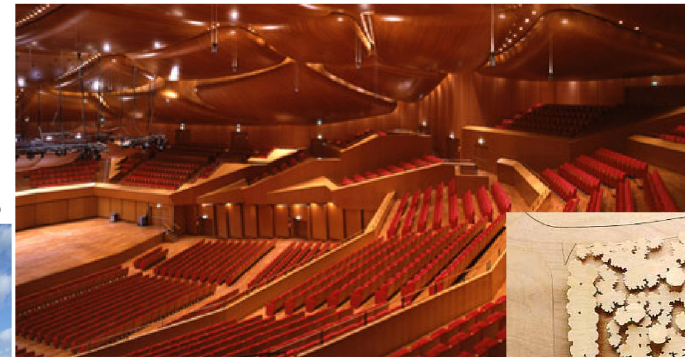
SOBREELEVACION DE LOS ASIENTOS



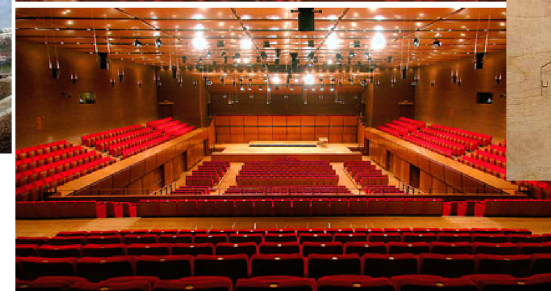
FILARMONICA DE BERLIN 2440 ESPECTADORES



AUDITORIO DE LYON RENZO PIANO



AUDITORIO DE ROMA RENZO PIANO

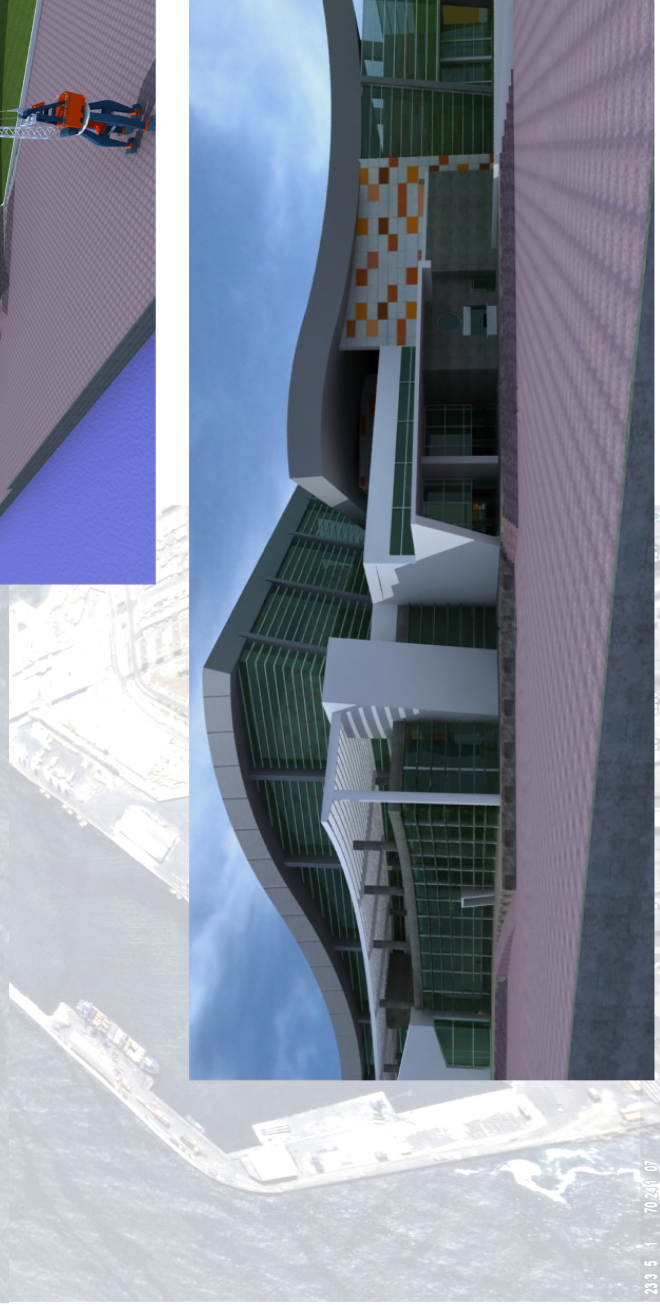
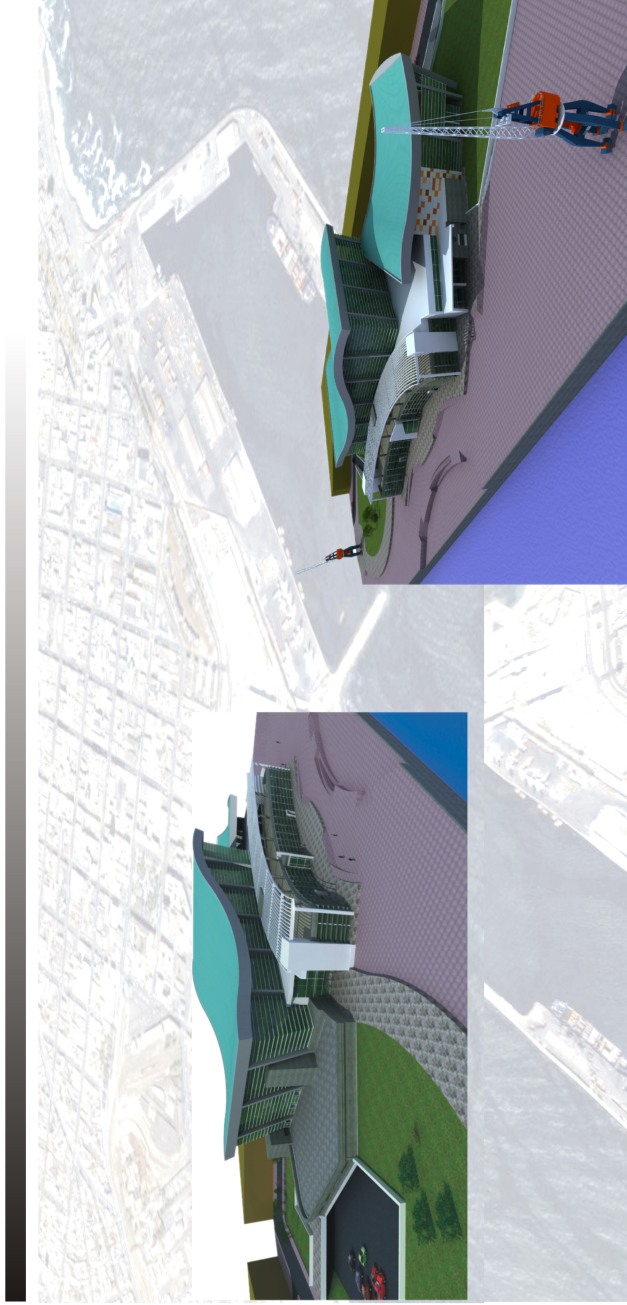


REFERENTES

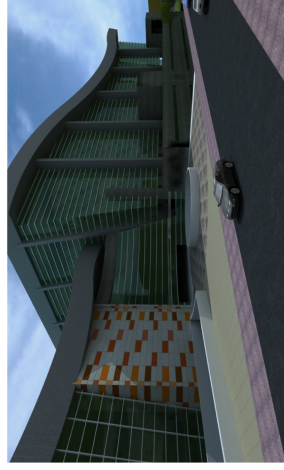
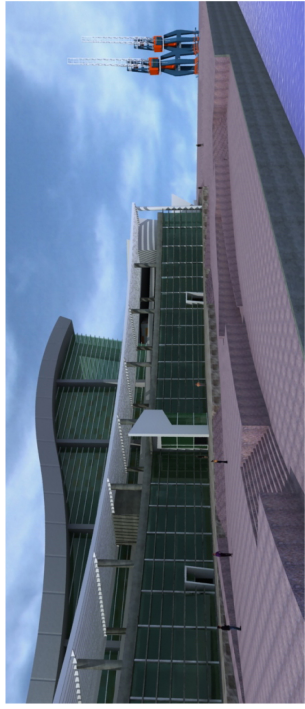
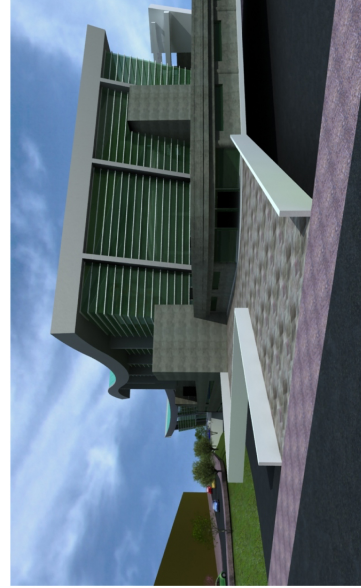
CRITERIOS DE DISEÑO

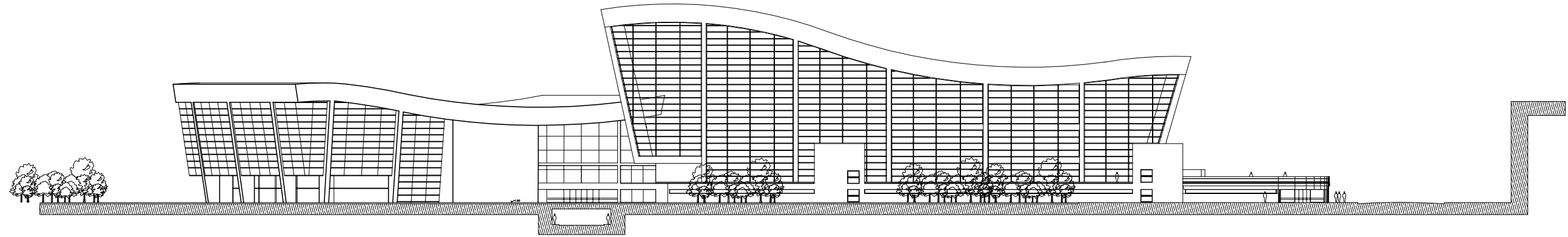
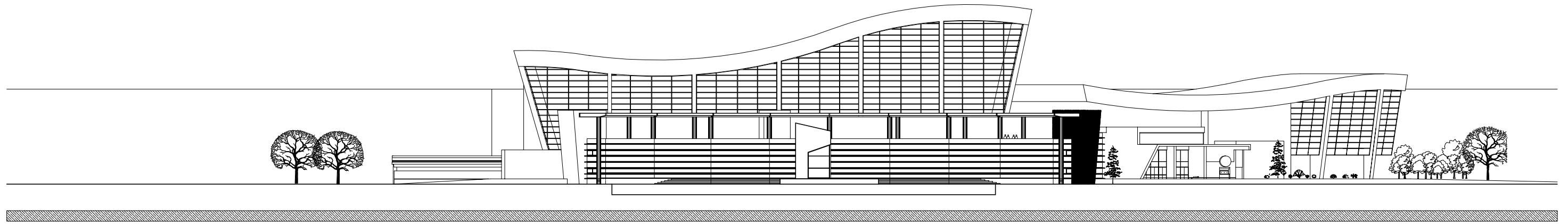
TIPOLOGIAS

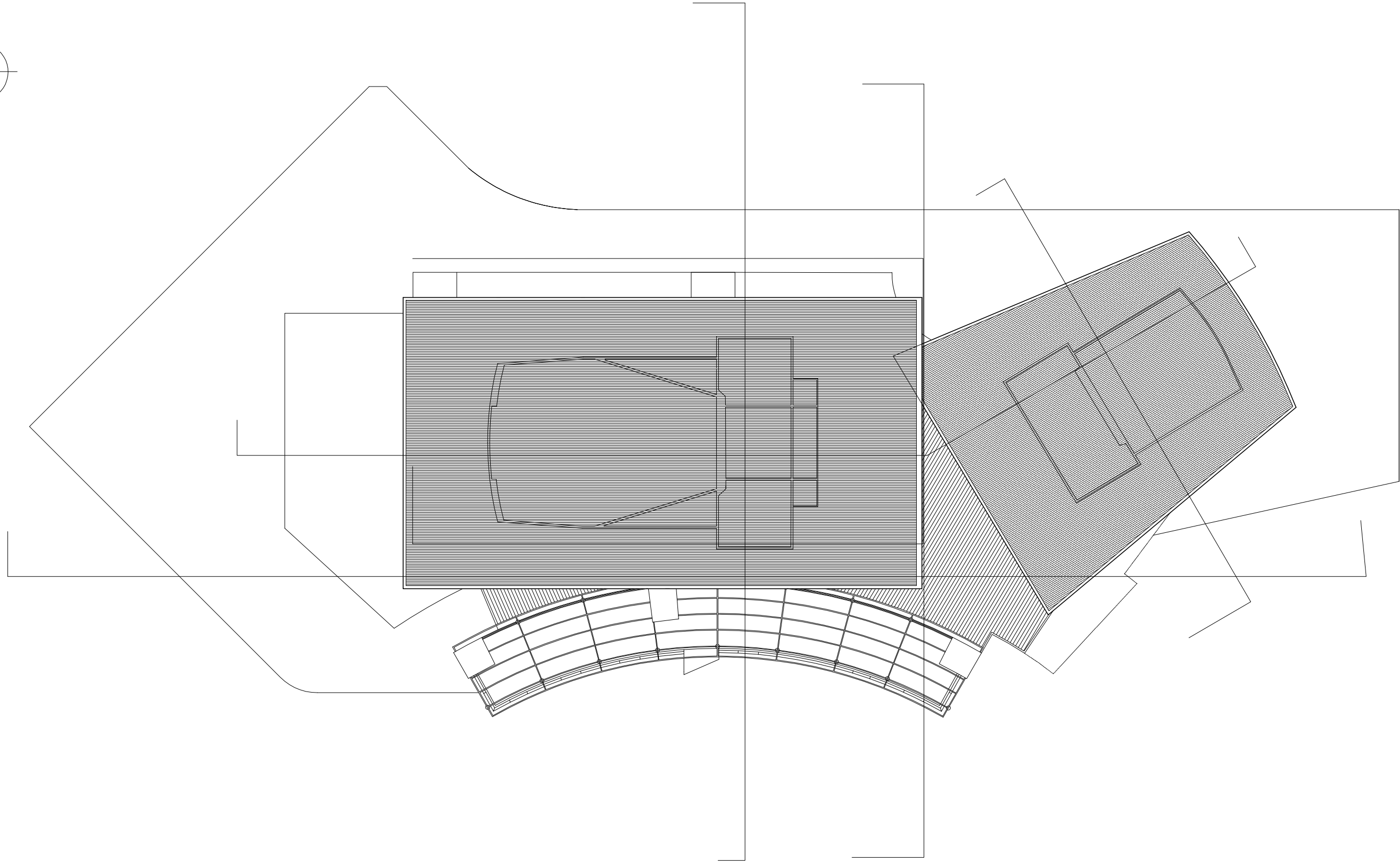
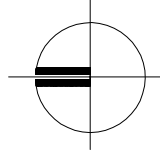
IMÁGENES VIRTUALES

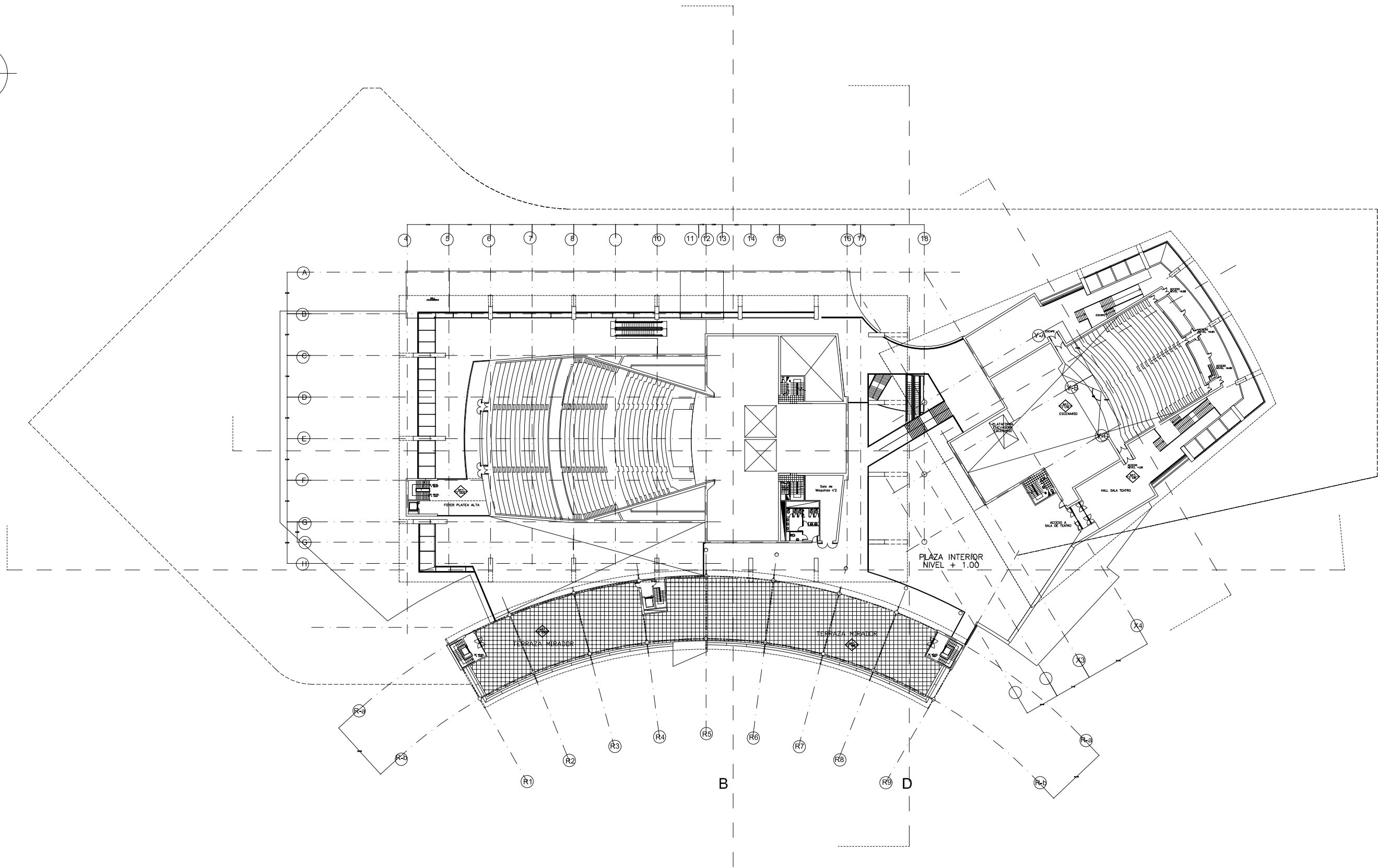
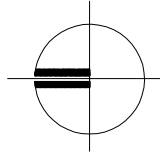


IMÁGENES VIRTUALES







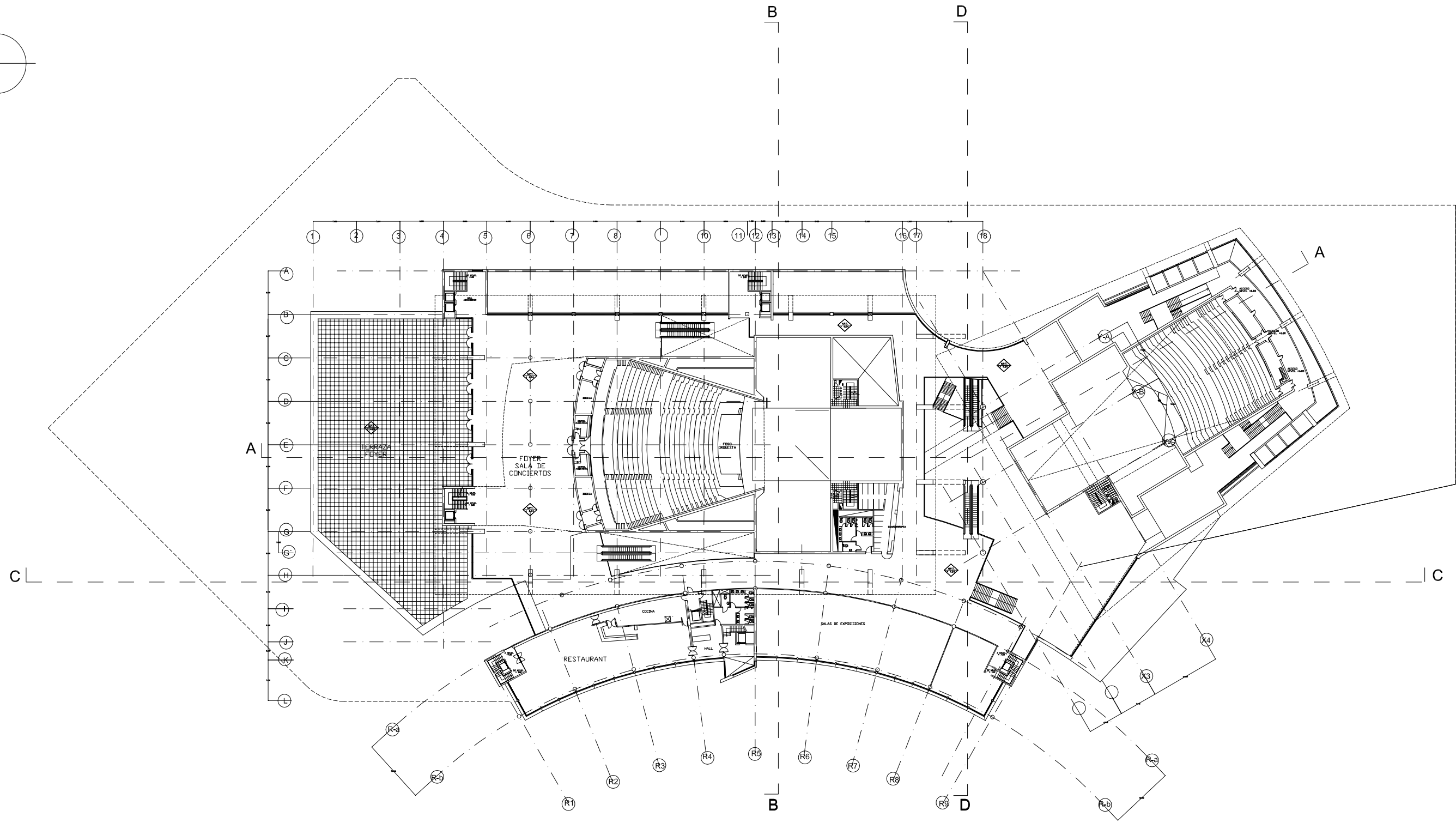
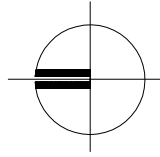


PROYECTO CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL
PUERTO ANTOFAGASTA
SECCIONAL BORDE COSTERO

PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
ALUMNA XIMENA CRESTA SILVA
PROFESORES EMILE DUHART / BALTAZAR SANCHEZ

PLANTA NIVEL + 7.50

ESCALA 1:200
ENERO 2009

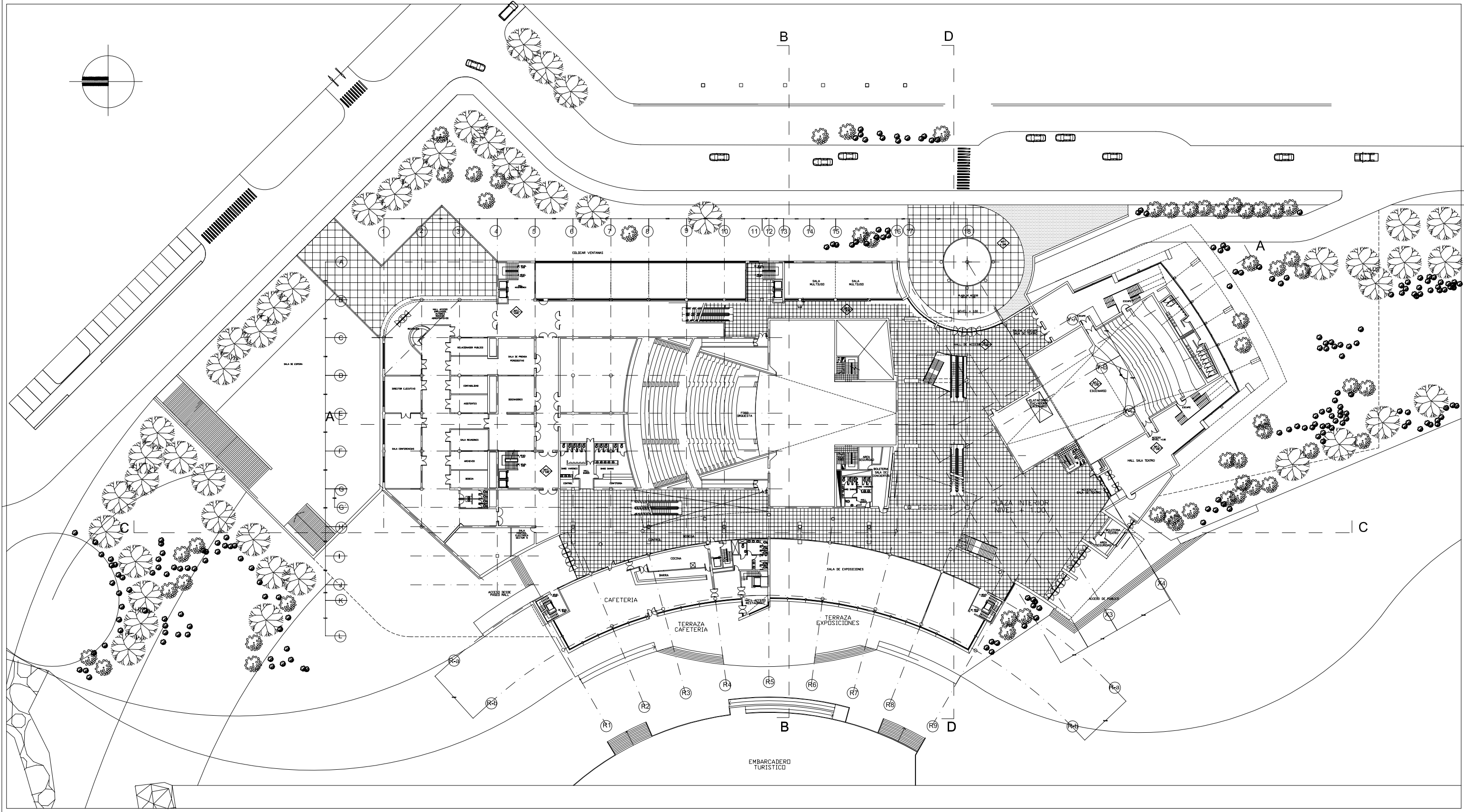


PROYECTO CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL
PUERTO ANTOFAGASTA
SECCIONAL BORDE COSTERO

PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
ALUMNA XIMENA CRESTA SILVA
PROFESORES EMILE DUHART / BALTAZAR SANCHEZ

PLANTA NIVEL + 4.24

ESCALA 1:200
ENERO 2009

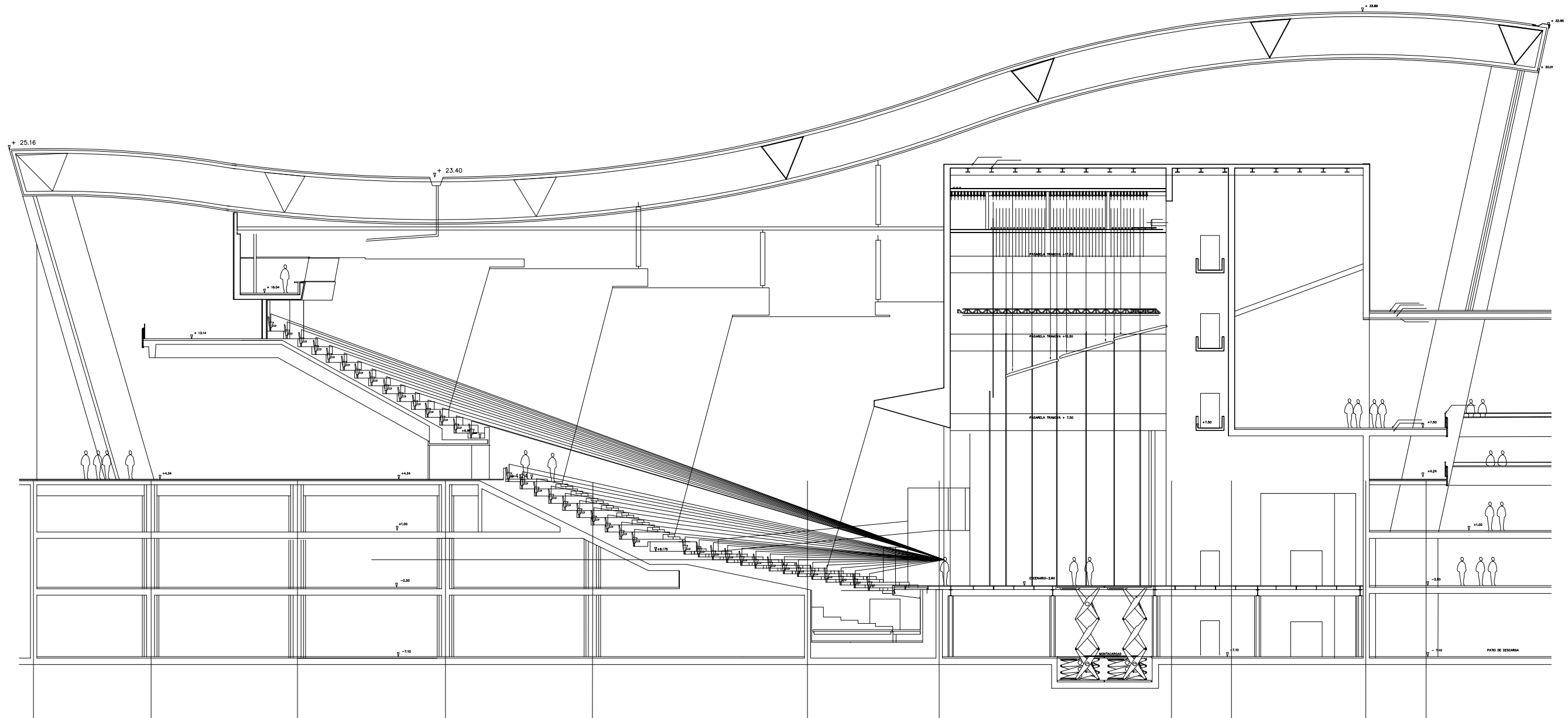


PROYECTO CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL
 SECCIONAL BORDE COSTERO
 PUERTO ANTOFAGASTA

PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
 ALUMNA XIMENA CRESTA SILVA
 PROFESORES EMILE DUHART / BALTAZAR SANCHEZ

PLANTA NIVEL + 1.00
 PASEO BORDE PUERTO

ESCALA 1:200
 ENERO 2009



PROYECTO CENTRO DE DIFUSION Y DESARROLLO CULTURAL
 PUERTO ANTOFAGASTA
 SECCIONAL BORDE COSTERO

PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
 ALUMNA XIMENA CRESTA SILVA
 PROFESORES EMILE DUHART / BALTAZAR SANCHEZ

ESCANTILLON
 SALA CONCIERTOS

ESCALA 1:75
 ENERO 2009