



BICENTENARIO 2010 mejores obras para la gente y la ciudad
Gobierno de Chile, SEPTIEMBRE 2006

AUTOR Mario Castillo Belmar, Arquitecto Unidad Obras Bicentenario • **COORDINACIÓN Y GESTIÓN** Miguel Ara S., Arquitecto Unidad Bicentenario • Daniela Devoto M. y Agustín Campos C., Ingenieros Dirección de Planeamiento • **RESPONSABLES** Guillermo Guerrero T., Director Nacional Planeamiento MOP 2005 • Irene Astudillo F., Subdirectora Planificación Estratégica • Roberto Riveros K., Subdirector de Estudios y Planes de Inversión • **APOYO DE CONTENIDOS Y GESTIÓN** Directores Regionales de Planeamiento MOP. • **DISEÑO** Empresa Periodística La Nación S.A. • **IMPRESIÓN** Gráfica Puerto Madero • **TIPOGRAFÍAS** Elemental Sans / Din



BICENTENARIO MEJORES OBRAS PARA LA GENTE Y LA CIUDAD

3

Esta publicación es una separata del libro "Chile 2010, Visión Ciudad Bicentenario", editado en el año 2005 por la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas. Con ella queremos mostrar, ahora, aquellos proyectos que tienen un sello urbano dominante y que tienen una fuerte incidencia en mejorar sustancialmente las condiciones humanas de su entorno. Se trata de verdaderos espacios de desarrollo, tanto individual como social, que permiten perfeccionar la integración y convivencia entre las personas.

Esta manera de concebir las obras públicas ha significado mejorar las prácticas habituales respecto del impacto en la imagen urbana de las ciudades y pueblos; también ha permitido mejorar el tratamiento de los espacios públicos y el estándar del equipamiento. Junto a ello, esta apuesta tiende a visualizar los proyectos teniendo en su centro la calidad de vida de la gente que los utiliza y de aquellos que viven en las cercanías de estas obras de infraestructura.

Mostramos aquí algunos ejemplos con los que queremos destacar el aporte a la calidad de vida tanto en nuestras capitales regionales, como en los pequeños centros poblados de la Nación. En estos casos ponemos énfasis en cómo, a través de las intervenciones tradicionales del MOP, es posible realizar obras que cumplen tanto con los criterios convencionales de una obra física destinada a satisfacer una demanda específica de conectividad, por ejemplo, como con otros atributos que son también muy importantes y que están relacionados con el entorno, lo que en definitiva provoca un impacto mayor en el mejoramiento de la calidad de vida de la gente.

Gabriel Aldoney Vargas



Ministerio de Obras Públicas
Septiembre 2006



DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS

Nuevas playas, un año

PLAYAS DE ANTOFAGASTA

4

Borde costero en Antofagasta

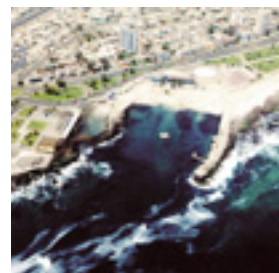
Nuevas playas para Antofagasta es una frase que se ha albergado, por generaciones, como un sueño en el corazón de la gente de la capital de la Segunda Región. Un proyecto esperado por miles de antofagastinos que necesitaban de un lugar de esparcimiento, recreación y descanso, en una ciudad de gran borde costero pero rocoso y con instalaciones portuarias, industrias y... sin playas.

Y si antes la solución eran las ciudades vecinas o la lejana playa de Juan López, hoy los antofagastinos ven satisfechos la realización de tres playas artificiales: El Carboncillo, El Trocadero y Balneario Municipal, que han traído enormes beneficios sociales y turísticos que apuntan a mejorar su calidad de vida.

El proyecto, junto con la gran costanera de la ciudad, refuerza y optimiza las actividades de la playa y preserva para uso público una gran parte de territorio costero.



Trocadero

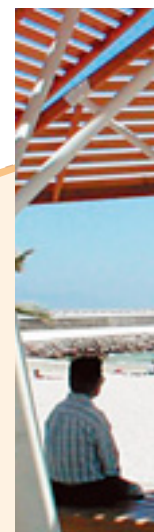


Playa El Trocadero

Proyecto Plaza del Mar

Playa Carboncillo

Balneario Municipal



La seguridad de las nuevas playas

Decíamos que la costa de la Segunda Región se caracteriza por su borde costero rocoso. Y aunque existen algunas playas, en su fondo de mar éstas también presentan rocas. En resumen, son playas expuestas totalmente al oleaje y con muy poca presencia de arenas, lo que claramente representa un riesgo para los bañistas.

Como solución a lo anterior, en las nuevas playas se amplió la longitud de la orilla, con un fondo continuo de arena; se construyeron molos y un rompeolas sumergido; se removieron las rocas de fondo y se relleno con arena traída especialmente. Adicionalmente, se removió arena contaminada tanto en tierra como bajo agua, librando a la ciudadanía de un posible foco de contaminación por plomo.



helo de la gente del norte



5

Vida a la comunidad

Entonces, las playas entregan a la urbe mejores lugares para la recreación y el esparcimiento, con total seguridad. En general, estas playas aumentan la calidad de vida, generando también oportunidades de nuevos negocios y de crecimiento del turismo. En definitiva, dan un impulso a una vida más integral a la comunidad, la que incluye cerca de 300 mil personas que pueden disfrutar de las nuevas playas.

Casi 300 mil personas en Antofagasta disfrutaron de las nuevas playas.

Plan Regulador

El proyecto de las playas de la Segunda Región se adscribe al Plan Regulador Comunal, ya que las obras se emplazan en franjas de uso público. De acuerdo con esto, la autoridad especifica el "uso generalizado del suelo", donde permite acciones de desarrollo turístico, recreativo y cultural y equipamiento específico de apoyo a estos fines, como centros de información, puestos de vigilancia, expendio de comestibles y bebestibles, entre otros.

Srta. Heidi Cavieres, estudiante de Derecho de Universidad Central, Antofagasta.

Trocadero... La materialización de este proyecto, el cual viene a responder a una falta más que evidente de este tipo de infraestructura, genera un indiscutible beneficio a los distintos segmentos sociales que visitan el sector, entrega una externalidad muy positiva y, por ende, un cambio muy relevante en su calidad de vida...

Sra. Sandra Contreras y Sra. María Bórquez.

Balneario Municipal... Siendo la primera de las intervenciones del MOP, el desarrollo de este exitoso programa de Playas Artificiales y su correspondiente Paseo Peatonal ha permitido una nueva e innegable propuesta de desarrollo como infraestructura, acompañado de un cambio relevante en la calidad de vida para los usuarios del sector centro-sur de la ciudad... Ha permitido que estas instalaciones puedan ser ocupadas durante la temporada estival e inclusive en la época de invierno en la ciudad, con programas para la gente de la tercera edad, estudiantes y público en general. Apenas inaugurado fue demandado en pleno verano hasta altas horas de la noche, aprovechándose el privilegiado clima, como igualmente el excelente sistema de alumbrado automático existente en la poza principal; además de permitir hoy una posibilidad cierta de turismo tanto a nivel nacional como también internacional.



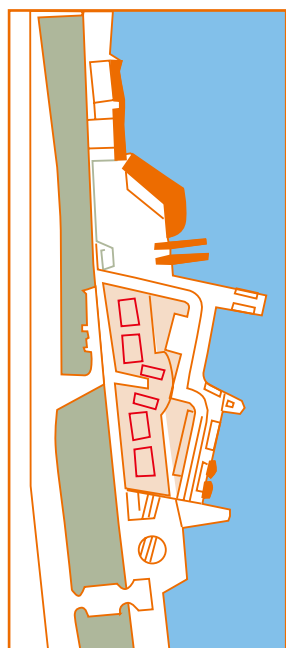


DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS

Espacios para el mar

PUERTO PESQUERO ARTESANAL DE COQUIMBO

6



La integración de los pescadores a las actividades ciudadanas del Puerto de Coquimbo fue clave en el diseño de esta Obra Bicentenario, parte fundamental del Programa de Infraestructura Portuaria. Para esto se potenció la diversidad de la ciudad-puerto que, en su calidad de litoral urbano, debe combinar funciones cívicas, comerciales y turísticas.

Integración de actividades urbanas en el litoral

Las serias deficiencias de infraestructura hicieron necesaria una remodelación total de la anterior caleta. Para esto, las nuevas obras proyectan suficientes frentes de atraque en número y cota de calado, adecuados boxes y la totalidad de los servicios requeridos para la operación del puerto pesquero. Además, los pescadores de la zona ahora cuentan con explanadas en territorios ganados al mar, las que se utilizan en áreas para trabajo, acopio, carga y descarga de productos.



Situación previa.



Gran confusión de actividades y aglomeración.

Carlos Santander, Presidente Asociación Gremial de Pescadores y Buzos de Coquimbo.

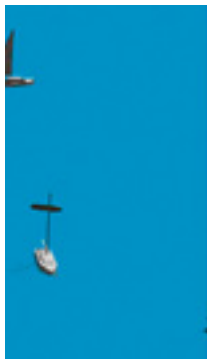


¿Cuál es el impacto de la obra caleta pesquera de Coquimbo en tu quehacer como pescador de la zona?

- Yo creo que, como pescador artesanal, es de suma importancia en el aspecto de las herramientas que el gobierno le está entregando al pescador artesanal para desarrollar su actividad plena y solo depende de nosotros. Otra de las herramientas es el turismo que traerá la venta de productos frescos del bote al público. También surgirá la navegación y la pesca turística entre otras cosas.



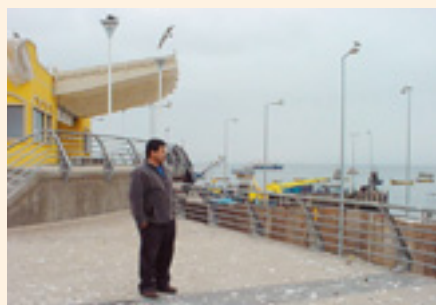
Claramente estas obras representan un impulso para la actividad turística de la zona, la que se ha convertido en una ventana única del borde costero. Junto a plazas, parques y el rodoviario, se dará vida al entorno del Puerto de Coquimbo.



y la gente

Vista del proyecto con acceso a paseo costanera.

7



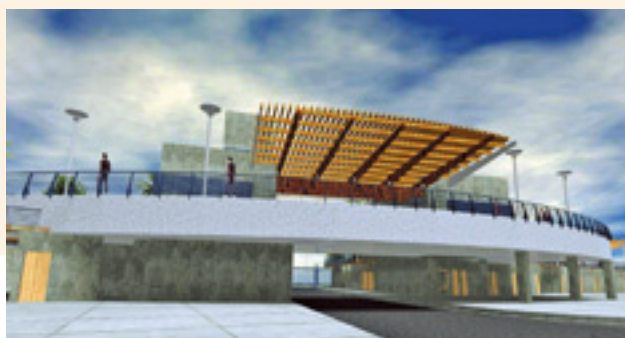
Dos zonas integran esta Obra Bicentenario

Zona de explanada, donde se desarrollan las labores típicas de una caleta pesquera. Cuenta con un área de trabajo protegida, donde conviven de manera independiente buzos mariscadores y pescadores artesanales.

Zona superior o placa, donde se localizan los espacios destinados al turista o ciudadano. Esta área se convierte en un importante polo de interés turístico porque permite

acceder al paseo-mirador e interactuar con las actividades pesquero-artesanales de manera segura y ordenada.

Esta estructura arquitectónica, asimismo, hace una división entre las áreas de trabajo y las de paseo. La primera, correspondiente a la zona de explanada, se concentra en el primer nivel, mientras que el área de paseos y miradores se ubica sobre la losa / plataforma, en un segundo nivel.



Ventana al borde costero

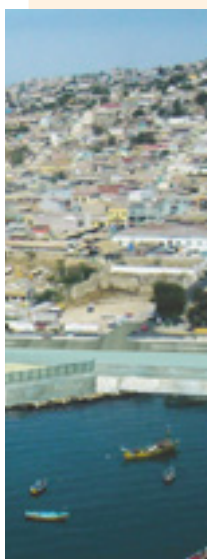
Dentro de los enormes beneficios para la comunidad, uno de gran significación urbana es el proporcionar un ordenamiento territorial al sector del borde costero de toda la península. Un segundo logro es concentrar usuarios directos e indirectos en un mismo lugar físico, lo cual es favorable no sólo para los pescadores, sino que para otros actores, como los organismos de control reglamentario y sanitario y las empresas procesadoras de productos marinos.

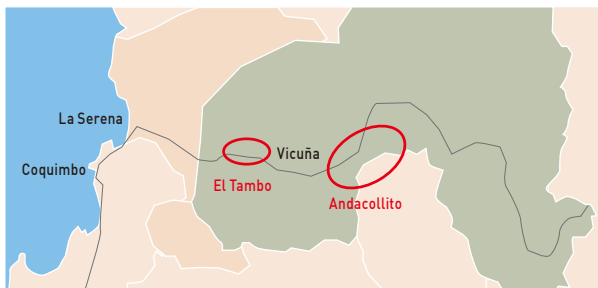
Esta Obra Bicentenario finalmente hace una apuesta, y es que los pro-

prios pescadores artesanales administren las instalaciones, promoviendo así políticas estatales que buscan el fortalecimiento y crecimiento institucional del sector.

Si bien los beneficiarios directos son 897 hombres y 8 mujeres pescadores artesanales de la caleta, los beneficiados finales son más de 150 mil habitantes de la comuna y también los turistas, que podrán gozar de un paseo que rescata la cultura de la pesca artesanal y que entrega amables espacios para el mar y la gente.

Inspección Fiscal Diseño: Departamento de Proyecto DOP • **Inspección Fiscal Construcción:** Departamento de Construcciones DOP • **Empresa Consultora:** Zañartu Ingenieros Consultores S.A. • **Profesional a cargo:** Arq. Cristian Mery. • **Profesionales:** Jefe de Proyecto: Arq. Rodrigo Lefever • **Arquitectos:** Taller y Desarrollo: Carlos Valdés; Arq. Hugo Pereira. • **Ing. Civil:** Hardy Wistuba, Ingeniería Estructural. • **Iluminación:** Arq. Rodrigo Lefever, Zañartu, Ing. Consultores S.A. • **Paisajismo:** Paulina Angulo F. • **Ing. Sanitaria, Ing. Eléctrica:** Urbanismo Zañartu Ingenieros Consultores S.A. • **Empresas Constructoras:** Belfi S.A.; Ingeniería y Construcción Apoquindo Ltda. • **Actores Principales:** Alcalde de Coquimbo, Seremi MOP, Municipalidad, Sercotec, Dirección Regional de Obras Portuarias, Organizaciones Sindicales de Pescadores Artesanales. • **Estado de Avance:** Inauguración 2º semestre 2006.



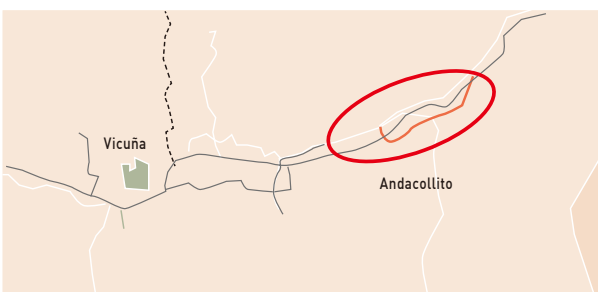


DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Pequeños pueblos reviviendo

MEJORAMIENTO DE CAMINOS EN PASADAS POR PEQUEÑOS PUEBLOS

8



Si mejorar las condiciones de tránsito vehicular en los poblados más pequeños fue el objetivo inicial de este proyecto, seguramente las evaluaciones posteriores dirán que los beneficios fueron muchos más y hasta insospechados. Esto porque gracias a la activa participación de la comunidad en la iniciativa, muchos poblados dieron un salto cualitativo integral en su calidad de vida. Así, junto con los caminos, mejoraron varias cosas: las condiciones de seguridad; se acabó el polvo en suspensión y se eliminaron las zonas de basura y con ellas los clásicos focos de infección, ratas y animales vagabundos. Los proyectos de Mejoramiento de Caminos en Pequeños Poblados estuvieron a cargo de la Dirección Regional de Vialidad, en calidad de Unidad Técnica, designada por el Gobierno Regional de la Región de Coquimbo.



ANDACOLLITO TAMBO Inspección Fiscal: Claudia Castillo, Jorge Castillo. • Empresa Contratista: M.C.G. Ingeniería y Construcción S.A. • Profesional a Cargo: Luis Pinto. • Estado del Proyecto: Construido 2002 - 2003.
ALGARROBITO TUNGA Inspección Fiscal: Hernán Videla, Claudia Castillo. • Empresa Contratista: Urquieta y Domínguez S.A. • Profesional a Cargo: Comercio Ltda. • Estado del Proyecto: Construido 2003 - 2004



Pequeñas obras, grandes beneficios

Calle única El Tambo

Conocida como 18 de septiembre, Las Flores y 5 de abril, la pavimentación de la calle principal de la localidad de El Tambo y sus accesos a la Ruta 41-Ch, fue el objetivo de este proyecto.

Para concretarlo se realizaron las siguientes obras: Excavación del material para dar cabida al perfil tipo correspondiente; carpeta de rodado de concreto asfáltico en accesos; y en las calles 5 de abril y Las Flores. En el sector de viviendas, por calle 18 de septiembre, se realizó la construcción de calzada de adocretos sobre una cama de arena y una base estabilizada.

Camino principal Andacollito

En la localidad de Andacollito fue pavimentada la calle principal denominada Los Cardenales desde la Ruta 41-Ch.

En aquellos lugares en que el terreno era muy elevado, se excavó el material necesario para dar cabida al perfil tipo y el resto se ejecutó en el alzado existente, mientras que en la calle Los Cardenales se contempló la construcción de calzada de adocretos sobre una cama de arena y una base estabilizada. Además, se consideraron mejoras a obras de saneamiento, construcción de muros de contención y cercos especiales con malla de bizcocho.



Viven al lado del camino

POBLOS IV REGIÓN



9

Acceso a Algarrobitto, La Serena

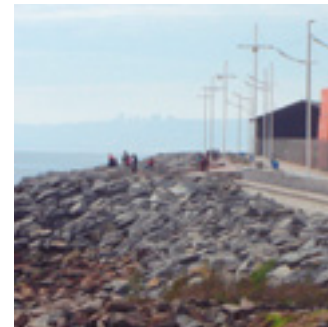
El acceso a Algarrobitto se emplaza en el Km. 11 de la Ruta D-41, Camino Internacional Gabriela Mistral.

Las obras de mejoramiento han cambiado totalmente el estándar de la carpeta de rodadura, pasando de ripio a pavimento de adocretos en las calles principales de la localidad de Algarrobitto. Para esto se realizaron las siguientes tareas: movimiento de tierras, pavimento de adocretos, obras de drenaje y saneamiento, colocación de soleras, construcción de aceras y modificación de instalaciones de servicios públicos.

Localidades de Tunga Norte y Mincha Norte

Tanto en Tunga Norte como en Mincha Norte se mejoró la calle principal pasando de carpeta en tierra a pavimento superior con doble tratamiento superficial. Además, se construyeron calzadas de 5 y 6 m., según el tramo, más soleras con zarpa; se diseñó el pavimento en base a tratamiento de asfalto superficial doble; y se realizaron obras complementarias como señalización, descargas de agua de zarpas, 15 obras de arte transversales, un empalme con calle lateral y modificación de arranques domiciliarios.





DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS

Recuperar la identidad

PASEO WHEELWRIGHT - VALPARAÍSO

10



La obra tiene en Avenida España y la línea férrea de Merval sus ejes principales, los que corren paralelos a la costa. En éste destaca la existencia de tres pasarelas entre el Paseo Wheelwright, las estaciones de tren y la Avenida España. Aquí también se encuentran las atractivas instalaciones de los remodelados Muelles Barón y Portales. En este último funciona la nueva Caleta Portales, con actividades de tipo pesquero artesanal, gastronómico y turístico.

El nuevo Paseo Wheelwright situado en el borde costero de la zona Placeres-Barón significa la apertura de un frente urbano alternativo en el litoral porteño. Se trata de un característico sector, donde está el acceso a una serie de actividades y lugares como estaciones ferroviarias, la Universidad Federico Santa María, la Avenida España y las zonas de acopio de SAAM y Merval.

Gracias a este paseo se potencia aún más la relación de la ciudadanía con el mar, permitiendo consolidar la complejidad inusual de este tramo del litoral urbano de Valparaíso. Además, se espera el despertar de la actividad económica del sector, con nuevo equipamiento y conexiones que sellarán una imagen urbana con mayor identidad y carácter.

Un paseo único en la ciudad costera

Gracias a esta obra se consolida un paseo de una extensión cercana a los 2 kms. Ubicado entre la línea férrea del tren Merval y el borde costero, permite sólo el tránsito peatonal y de bicicletas, con acceso restringido a vehículos de emergencia. En este proyecto se identificaron diez sectores con distintos niveles de intervención: desde la reparación y adecuación de antiguas estructuras remanentes de la Vía Elevada (tanto en tierra como en el mar) hasta tramos con creación completa del paseo, incluyendo el que bordea el edificio de la Tornamesa, que aún funciona para cambiar de sentido a vagones y locomotoras de Merval.

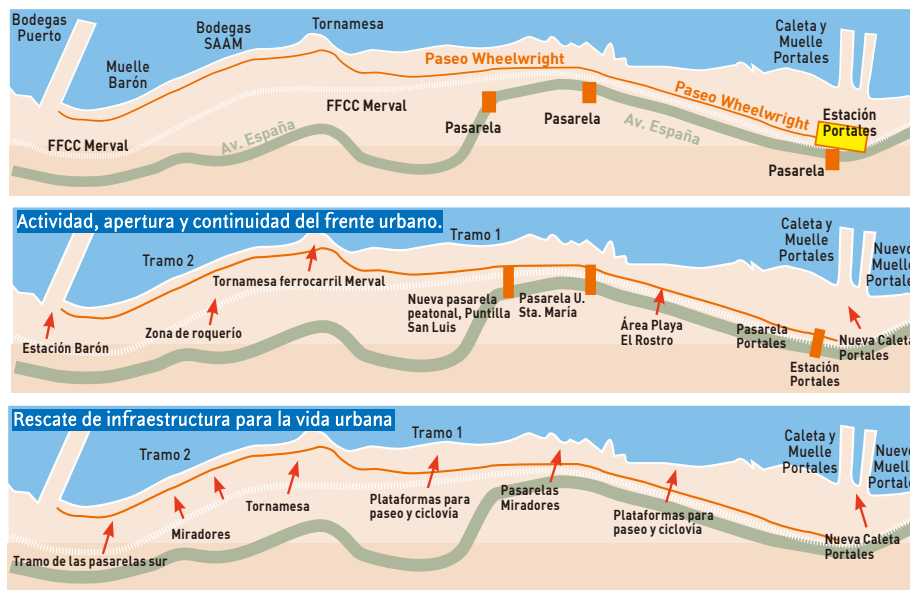


Valparaíso: Paseo Wheelwright (Placeres-Barón)

La relevancia de esta obra está en que se trataba de una zona prácticamente inaccesible: flanqueada por la línea férrea en casi toda su extensión, sin defensas ni protecciones, con restos del incompleto proyecto Costanera o Vía Elevada de Valparaíso y con ruinas de antiguas construcciones marítimas. La solución, con esta Obra Bicentenario, elimina para siempre el típico retazo urbano de los bordes costeros, rodeado de instalaciones férreas, patios de maniobras y almacenaje, bodegas e instalaciones en desuso, habitada por vagabundos, con deficiente seguridad para los paseantes, accesos no controlados y sin un adecuado carácter de espacio público. Hoy asistimos a una necesaria transformación y que permite al puerto encantar desde la costa hacia los cerros.



del litoral



Costanera y Ciclovía en la zona frente a bodegas SAAM y Merval, y sobre desechos y escombros en Playa El Rostro.

Gran parte del tramo norte está marcado por la presencia de restos de infraestructura vial y ferroviaria, reutilizada para apoyar las plataformas del nuevo paseo y la playa. Ejemplo notable es el uso de las grandes fundaciones de una Vía Elevada en pasarelas miradores.

El Tramo 1 incorpora la nueva pasarela de la Puntilla San Luis, frente al Cerro Los Placeres y la Universidad Federico Santa María, generando una mejor comunicación entre el paseo y la Avenida España.

Las pasarelas Miradores, la Escuela de Nado Tiburón Contreras y las recuperadas playas El Rostro y Yolanda pueden observarse en su recorrido.



El tramo sur es la zona más estrecha del Paseo Wheelwright y con menos espacio donde instalar los nuevos equipamientos, por lo que se creó una plataforma peatonal y se despejaron roqueríos naturales y artificiales. Una novedad es que las obras han permitido realizar una investigación arqueológica sobre lo que fueron las antiguas fundaciones de las fortificaciones históricas del puerto.

Con esta iniciativa, además, se espera fomentar conductas de cuidado y aseo del espacio público, y potenciar la dignidad de la imagen pública a todos los ciudadanos. En este tramo se incluyen seis áreas de miradores que permiten la contemplación del panorama costero.

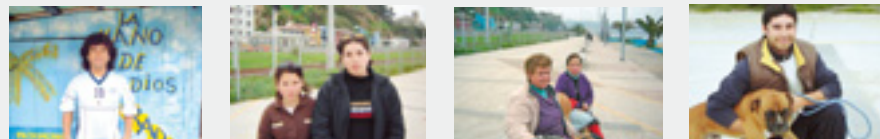
Aurora Alarcón y Gladys Ahumada: Cuando lo entregaron era una dulzura... vengo todos los días, esto va a ser un balneario. Me encanta, pero faltan los papeleros.

Las dos jóvenes, Evelyn Morales y Katrina Arancibia: Está bonita, se puede disfrutar el paisaje. Quedó bien bonito.

Joven con perro Hernan Chavarro: Encuentro muy bien que se ocupen los espacios de Valparaíso para crear miradores.

Luis "Maradona" Valenzuela, cuidador de autos y locatario con 20 años de permanencia en el sitio:

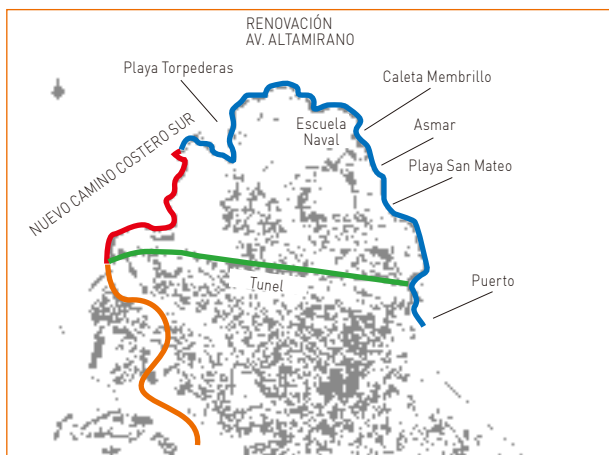
Mirándolo bien, como cuidador de autos, me afectó un poco, porque me quitaron espacio. Pero es muy bueno, ahora vienen más turistas, más carabineros. Es más seguro, aunque todavía la gente tiene miedo a venir en la noche, pero el paseo llama la atención y vienen más turistas.



Diseño: Departamento de Proyectos, Dirección de Obras Portuarias MOP. • **Obras Bicentenario MINVU:** Pablo Morán S., Arquitecto Jefe Equipo Diseño. • **Arquitectos:** Héctor Vásquez G., Iván López C., Italo Díaz P. • **Inspección Fiscal**

Construcción: Depto. de Construcciones, Dirección de Obras Portuarias. • **Empresa Constructora:** INCOSS Ingenieros Constructores Ltda., Equipos y Construcciones S.A. • **Estado de Avance:** Inauguración tramo 1: 4º trimestre 2005;

Tramo 2: 1º trimestre 2006. • **ACTORES REGIONALES Y LOCALES** Consejo Plan Valparaíso; Municipio de Valparaíso; Alcalde, Dirección de Obras Municipales, Secplac; Intendente; Mideplan; Monumentos Nacionales; Merval; Empresa Portuaria de Valparaíso; SAAM; Seremi de Obras Públicas MOP V Región; Dirección Regional de Arquitectura V Región; Universidad Técnica Federico Santa María.



DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Nuevo rostro para balneario CAMINO LA PÓLVORA - VALPARAÍSO

12



Gracias al cambio en el acceso de camiones al puerto de Valparaíso, se pueden tener en el plan flujos más adecuados de vehículos ligeros y de servicio público. Esto ha traído una mejor calidad de vida para quienes habitan y concurren al centro de la ciudad. Y es que al ahorro de tiempo y el agrado de viajar de manera más tranquila, y en vías de alto estándar, se suma el diseño del nuevo tramo del camino costero, por el borde sur de Playa Ancha que empalma en el sector El Faro con la actual Avenida Altamirano.

Este renovado espacio en Playa Ancha contará con miradores, plazuelas, un paseo en Playa Torpederas y Playa San Mateo, nuevo pavimento en todo su trayecto, una cicloruta y la renovación de las playas existentes.

Se abre un frente para Playa Ancha y Valparaíso

Al permitir la apertura de una parte del sur de Valparaíso que antes era sólo un espacio urbano no valorado, el proyecto La Pólvora renueva la cara de la ciudad. Con una pequeña obra asociada a la gran inversión del camino principal y el túnel,

se aumenta la conectividad de la ciudad en su conjunto y se aprovecha de desarrollar un nuevo frente del litoral urbano.

Además de la vía que, gracias a los túneles, permite llegar directamente al puerto, se construyó el Nuevo Camino Costero Sur de Valparaíso, el cual abre una visión nueva de la ciudad. También se renovó toda la Avenida Altamirano, entre las playas Las Torpederas y San Mateo, reconstituyendo el paseo, el balneario, miradores y equipamiento.

Lugar de paseo y contacto con la naturaleza

Los restos del Varadero Asmar, otrora uno de los principales astilleros de naves del puerto, son reciclados para ser usados como plataforma para la pesca, el descanso y la contemplación de la zona del muelle principal del puerto.

Aquí, cada mirador es un remanso en el camino. Algunos de ellos tienen paradas para automóviles y buses de turismo, posibilitando la detención para contemplar el paisaje. De esta forma, los sectores de plaza y miradores quedan separados del ruido y del tránsito vehicular.

Avenida Altamirano:

Gladis: Me gusta, lo encuentro bonito.

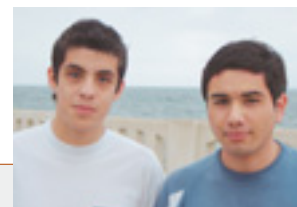
Marcelo: Es bueno, cómodo, buena pista, vengo a trotar dos veces a la semana, me gusta.

Mauricio: Se ve más el lindo paisaje ahora, me gusta mucho, se puede disfrutar la vista al mar.

Cristian y Alberto:

Cristian: Me gusta pasear y ver la bahía, encuentro que está bien hecho.

Alberto: Me gusta mucho, está hecho para trotar. Vengo cada día o, por lo menos, dos veces a la semana. Lo que molesta es el taco frente al puerto.





Mirador Córdoba.

Itinerario histórico



Mirador El Faro.



Nuevo Camino Costero acceso a Torpederas.



Mirador Long Beach.



Varadero Asmar.

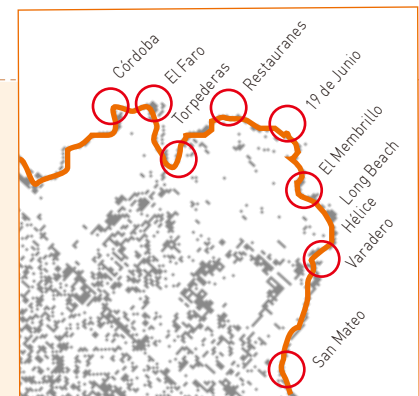
La gran demanda por espacios de estacionamientos y acceso peatonal, hacen que en el Mirador Long Beach se aumenten estos espacios para permitir el ingreso de buses de turismo y un número mayor de público sentado para contemplar el océano.

Las zonas colindantes a la playa Torpederas se renuevan y se potencia el mirador, ya casi en ruinas, con nuevas estructuras y escaleras.

Recuperación del encanto de la Avenida Altamirano

Los elementos más destacados del proyecto del camino Altamirano de Playa Ancha, además del diseño de la vía misma, son sus miradores, el camino peatonal, su equipamiento y la cicloruta.

Fundamental en la recuperación de la identidad del Paseo Altamirano es la recreación de las barandas y pórticos que poseía desde su fundación, a comienzos de siglo XX.



13



Paseo El Membrillo



Paseo Costero



Mirador Long Beach.



Mirador de La Hélice.

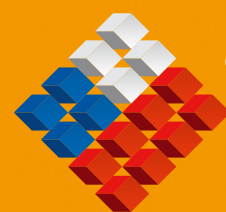
Inspección Fiscal y Construcción: Carlos Descalzi, Ingeniero. • **Contrapartes MOP:** Sylvia Rogers Arquitecto Dirección de Vialidad; Gunther Suhrcke, Director Regional de Arquitectura; Vania Rizzo, UGAT V Región; Mario Castillo Belmar, Arquitecto Obras Bicentenario Nivel Central MOP. • **Actores relevantes:** Seremi de Vivienda y Urbanismo; Seremi Obras Públicas; Municipalidad de Valparaíso; CONAMA V Región. • **Empresa Constructora:** Ferrovial Agroman Chile S.A. • **Estado del proyecto:** Borde costero terminado. Túnel acceso puerto: Fin de obra 2º semestre 2007.



BICENTENARIO

**mejores obras
para la gente
y la ciudad**

CHILE 2010

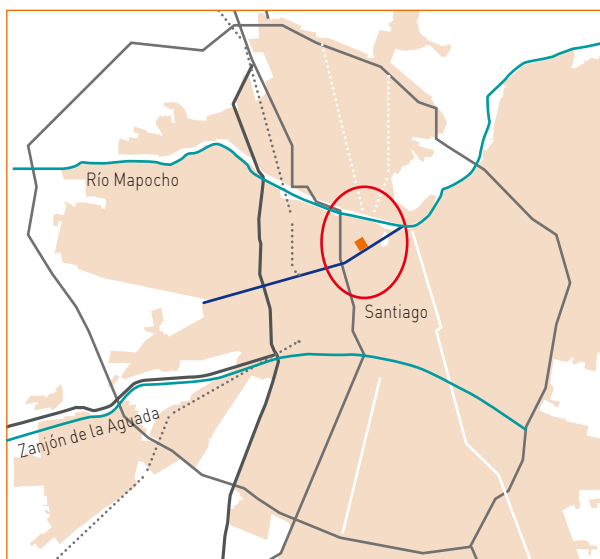


GOBIERNO DE CHILE

MOP

O B R A S

200
bicentenario



DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA

Recuperación de un espacio público PLAZA DE LA CIUDADANÍA SANTIAGO

14



El lado sur: Plaza Bulnes y la gran pileta.

Uno de los espacios públicos más importantes de la capital del país es la Plaza Bulnes. Gran zona consolidada a principios de los '40 en el plan Barrio Cívico, su objetivo fue generar una imagen edificatoria monumental para las principales actividades del Estado, entre ellas la más importante, el Poder Ejecutivo, con la Casa Presidencial de La Moneda en su lado norte.

En ese lado también se ubicaba, según el proyecto original, una gran pileta. Este objeto ornamental en los '50 fue colocado en el eje principal, flanqueado por los monumentos a Bulnes, San Martín y O'Higgins, y luego fue eliminado con la construcción del metro en los años '70.

Desde siempre esta plaza ha sido sede de las más grandes expresiones del sentimiento popular y lugar clave en las manifestaciones populares y celebraciones históricas.

Hoy, en el marco de la modernización del Estado y la celebración del Bicentenario, se remodela este espacio para las personas, acercando al ciudadano a los símbolos cívicos de la democracia. Además, se busca lograr la continuidad del eje cívico, de acuerdo con su concepción original, y mejorar la calidad del espacio público. Para ello se ha desarrollado un proyecto integral que embellece y dignifica el sector, que une las partes dispersas, genera una imagen nítida y, principalmente, provee las condiciones para su uso y goce popular.

El proyecto Plaza de la Ciudadanía da una respuesta arquitectónica a la necesidad de revalorizar el gran espacio del Barrio Cívico. Este proyecto es el articulador de la vida ciudadana en el centro más representativo del poder político de Chile, a través de una obra integral que contempla el ordenamiento de sectores actualmente dispersos o con escasa identidad. La iniciativa incluye la recuperación de la gran perspectiva de esta zona, a través del Pa-

seo Bulnes, la construcción de estacionamientos en el subsuelo y un programa de edificación dedicado a la cultura.

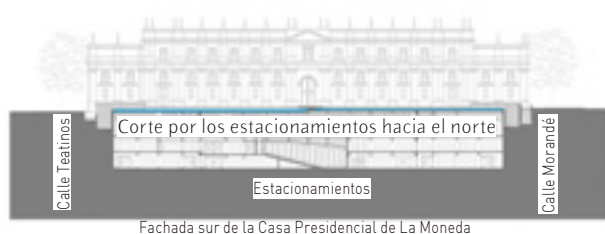
La Plaza de la Ciudadanía unirá la fachada sur del Palacio de La Moneda con la Av. Libertador Bernardo O'Higgins, en una explanada continua. Este espacio público, inserto en el Barrio Cívico y que incluye el Palacio de Gobierno, acoge diferentes edificios ministeriales y cruza la arteria más importante del país, la ya conocida Alameda.

Plaza de la Ciudadanía, Santiago

Este proyecto representa la oportunidad de consolidar la relación del Estado democrático con la comunidad, a través de un gran espacio público que reconozca al ciudadano. El objetivo de la Plaza de la Ciudadanía es darle un lugar de encuentro a la vida colectiva, acogiendo las fiestas cívicas y las asambleas republicanas, y fortaleciendo la identidad y el sentido de pertenencia de la gente con su ciudad y su país.



Noviembre 2004



Fachada sur de la Casa Presidencial de La Moneda

El lado norte: La Moneda, áreas verdes y cultura

El proyecto incluye tres ámbitos:

- Una plaza pública con áreas verdes y una terraza compuesta por un atrio y una fuente de agua, ubicados en el frontis de La Moneda.
- El Centro Cultural de La Moneda es un edificio subterráneo contiguo al Palacio de Gobierno, desarrollado en tres niveles, con 7.250 m², el que genera un espacio para la promoción, difusión, desarrollo e intercambio cultural. Contará con dos grandes salas de exposiciones, un salón auditorio, una biblioteca, un restaurante y servicios.
- Un edificio de estacionamientos públicos, también en el subsuelo, con capacidad para 564 vehículos en cuatro niveles.



espacio popular

La iniciativa creará una gran explanada de casi 4 hectáreas.

La Plaza de la Ciudadanía permite recuperar la continuidad del Eje Cívico con el Paseo Bulnes, poniendo en valor el Palacio de la Moneda que, abierto al acceso del público desde la Plaza de la Constitución, se constituye en el núcleo de este gran espacio urbano de casi 4 hectáreas.



Fuente sobre El Centro Internacional de la Cultura.

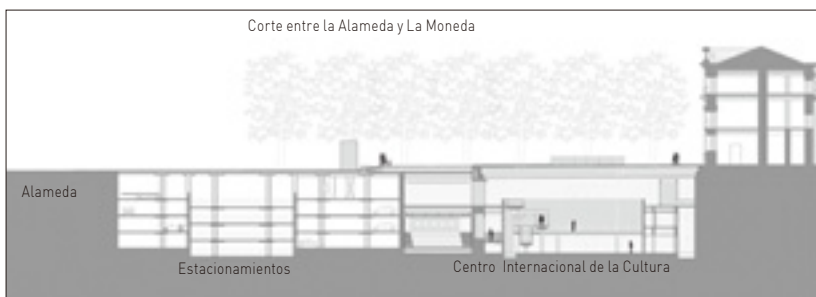


La cultura brilla desde el subsuelo de la Plaza

El Centro Cultural Palacio de la Moneda, construido bajo la Plaza de la Ciudadanía, es un lugar destinado a albergar la cultura en todas sus expresiones, potenciará el encuentro ciudadano y extenderá el espacio urbano de la plaza hasta el subsuelo de la ciudad.

Sus instalaciones son una extensión del Palacio de la Moneda para actividades especiales, recepciones o conferencias gracias a que está unido directamente por una rampa que cruza el hall central.

El acceso al Centro Cultural se realizará a través de dos escaleras laterales y de ascensores destinados a ancianos, niños y personas discapacitadas.



Corte entre la Alameda y La Moneda

Alameda

Estacionamientos

Centro Internacional de la Cultura

Corte por los estacionamientos hacia el norte.

Inspección Fiscal Anteproyecto: María Isabel Montes, Arquitecto Dirección Regional RM. • **Gestión Anteproyecto:** Raúl Corvalán, Mariana Salcedo Dirección Nacional Arquitectura. • **Jefe Anteproyecto:** Juan Andrés Vásquez, Ingeniero Coordinadora General de Concesiones. • **Empresa Diseño Arquitectónico:** Undurraga y Devés Arquitectos. • **Empresa Constructora:** Consorcio Brotec, Echeverría, Izquierdo y Otros S.A. • **Estado de la Obra:** Inaugurado en enero de 2006.



DIRECCIÓN DE OBRAS HIDRÁULICAS

Un parque que controla

PARQUE LA AGUADA - ZANJÓN DE LA AGUADA

16

El Zanjón de la Aguada es un cauce natural que atraviesa nueve comunas del Gran Santiago y recibe los aportes de la Quebrada de Macul y las aguas lluvia de 21 comunas.

La Obra Bicentenario Parque La Aguada otorgará mayor protección ante las crecidas fluviales y la inundación por aguas lluvia, generando un mejor nivel de vida urbana en gran parte de la ciudad.



Santiago: nueva intervención hidráulica

El mejoramiento del sistema hidráulico del Zanjón de la Aguada, principal cauce receptor de aguas lluvia del Área Metropolitana, tiene dos objetivos técnicos clave: terminar con sus fuentes de contaminación y aumentar su capacidad de conducción.

Actualmente, entre las calles Carmen y Club Hípico, existe un tramo abovedado de 3.160 m. que no ha sido acondicionado para tales fines y que, de no ser intervenido, podría seguir siendo sobrepasado por grandes lluvias. Este tramo urbano es el lugar para una intervención hidráulica innovadora respecto a lo conocido tradicionalmente.

El Proyecto Parque La Aguada se propone establecer una innovación basada en el escurrimiento superficial de las aguas, combinando canales abiertos, zonas con lagunas permanentes y amplios parques. La idea es que estos últimos, para los eventos de gran cantidad de agua lluvia, sean inundables en forma controlada. Si se considera que las grandes lluvias ocurren en promedio cada año y medio, en el intertanto la ciudadanía de los barrios aledaños podrá gozar de un gran parque popular en el sector de la laguna permanente y áreas inundables.



Este tramo pertenece a la Etapa Sur del Proyecto Anillo Interior de Santiago, de EFE y MINVU. Para hacerlo realidad se renovaron terrenos antiguamente usados por el ferrocarril metropolitano, ahora aprovechables para el desarrollo urbano de una de las áreas centrales más deterioradas de la ciudad.

La inundaciones



Renovación urbana asociada al Parque La Aguada.

17

El lado positivo de La Aguada

El proyecto, que tiene el valor de equilibrar requerimientos urbano-paisajísticos y técnicos hidráulicos, es un ejemplo de los beneficios que se obtienen cuando existe una adecuada coordinación entre los servicios públicos, en este caso el MOP, el MINVU, la empresa EFE, el Gobierno Regional y los municipios que cruza este gran canal.

Principales beneficios del Parque La Aguada

- Revertir el deterioro o decadencia del sector Centro Sur de la comuna de Santiago y de las comunas colindantes.
- Devolver la dignidad y calidad urbana a uno de los cauces más significativos de la ciudad.
- Proveer de esparcimiento y deporte a la juventud de los barrios del sector.
- Valorizar un nuevo Zanjón, limpio y accesible.
- Establecer un enlace urbano entre el centro y las comunas periféricas al sur del Parque.
- Comprobar que la coordinación de acciones entre diferentes entidades públicas optimiza el rendimiento de los recursos.
- Generar sinergias entre las iniciativas públicas y privadas.
- Aprovechar el potencial inmobiliario de estos terrenos para desarrollar proyectos en altura, generando renovación urbana y subiendo el estándar de la zona.

SANTIAGO



18

El proyecto del Parque La Aguada, al recuperar terrenos urbanos deteriorados, sitios industriales y retazos de áreas verdes al borde del Zanjón de la Aguada, sirve para entregar un nuevo parque a la ciudad de Santiago, tal como, con ocasión de la celebración del Primer Centenario, el Parque Forestal se levantó en terrenos eriazos y basurales en la ribera del Río Mapocho.

Un gran parque popular para el Bicentenario

En un gran parque arbolado, que recorrerá unos 4 kms, se convertirá el actual tramo central del Zanjón de la Aguada. El proyecto, conectado por el paso de la vialidad Norte-Sur, se encontrará contiguo a un área de importante desarrollo urbano, e incluirá juegos infantiles, pérgolas, viviendas y servicios.

Contempla una serie de elementos escultóricos y temáticos, alusivos al carácter postindustrial del área, además de espacios deportivos y arenas para eventos.

En el sector oriente se ubicarán las canchas deportivas del parque. El plano entre el paseo arbolado y el cauce posiblemente se use como estacionamiento de vehículos. Por el sur el parque estará bordeado de terrenos, actualmente en desuso, que aumentarán su valor por la creación del parque y su mejor conexión.

Se encuentra en estudio incluir un sistema de transporte que aproveche la disponibilidad de parte de la faja de terreno, asociada antiguamente al ferrocarril metropolitano que rodea la comuna de Santiago.



Canales

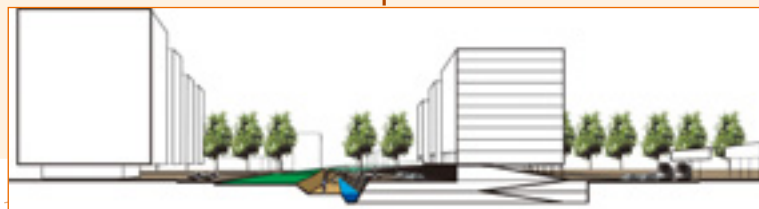


Parque Isabel Riquelme y futuro Centro Cívico de San Joaquín

Al oriente y poniente de Avenida Las Industrias se ubicarán dos lagunas de regulación de caudal. Una de ellas, normalmente seca (se inundaría sólo para las grandes crecidas), contará con equipamiento deportivo y recreativo. La otra, de 10.000 m², tendrá un espejo de agua permanente de alto impacto en el paisaje. A su costado, la Municipalidad de San Joaquín evalúa construir su nuevo Centro Cívico.

Las lagunas tendrán distintos niveles para garantizar una inundación controlada. Existirá una zona baja que albergará un pequeño caudal continuo, luego un nivel intermedio que se inundará aproximadamente una vez cada dos años y, en tercer lugar, un nivel superior que sólo se inundará una vez cada veinte o más años. Estos espacios requieren estar libres de obstáculos al paso del agua, por lo que tendrán superficies con zonas de pasto, ciclovías y paseos peatonales.

Secuencia de inundación del Parque



Canal de flujo permanente



Crecida estimada entre 2 y 20 años



Crecida esperable entre 20 y 100 años



Vicuña Mackenna – Las Industrias.



Laguna al oriente de Av. Las Industrias.

Inspección Fiscal Anteproyecto: Milo Millán, Depto. Proyectos de Aguas Lluvias. Dirección de Obras Hidráulicas, DOH. • **Contrapartes MOP:** Alejandra González, Sub Dirección de Cauces y Drenaje Urbano. **Profesionales MINVU:** Marcelo Reyes, Jefe Proyecto Anillo Interior MINVU; Patricio Montedónico, Aqto. Coordinador del Estudio; Francisca Astaburuaga, Arqto. Obras Bicentenario MINVU. • **Empresas Consultoras:** SEREX, P. Universidad Católica de Chile. • **Director de Proyecto:** José Rosas. • **Jefe de Proyecto:** Pablo Allard. • **Coordinador de Proyecto:** Andrés Camus. • **Paisajistas:** Consuelo Bravo, Bernardo Valdés. • **Arquitectos:** David Ásala; Javier Vergara; Ximana Schaidet. • **Ingeniero Civil Hidráulico:** Bonifacio Fernández. • **Constructores Civiles:** Leonardo Veas, Carlos Aguirre. • **Participación Ciudadana:** Juan Patricio Cáceres, Bernardita Arnello, Cecilia Phillipi. • **Informe Medioambiental:** Sonia Reyes, Jessica Casanova. • **Evaluación Social y Económica:** Andrés Jacobelli, Cristián Bowen. • **Estado de avance:** Anteproyecto terminado. Licitado con avance, fin 2º semestre 2006.



“Por intermedio de la presente, deseo manifestar el más profundo de los agradecimientos a aquellos personeros y funcionarios que hicieron posible la realización del asfaltado de la localidad de Callejones de Nancagua. Al señor Zurita, al señor Martínez, a mi amigo el señor Rojas, al señor Alcalde de Nancagua, don Eduardo Escanilla, y destacar a Su Excelencia el Señor Presidente de la República don Ricardo Lagos, por la aprobación de esta política de pavimentación compartida, que trae consigo innumerables beneficios para los vecinos.

Los vecinos ahora están contentos y con el camino asfaltado, quieren arreglar y pintar sus casas. Desde todo punto de vista ha mejorado el estándar de vida de la gente y ya nadie se empolva y entierra en el verano ni se embarrará en el invierno.”

Nancagua, abril 18 de 2005

Carta de la Junta Vecinal al Presidente.



Camino Callejones, comuna de Nancagua.

DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Pequeños pueblos revivi

MEJORAMIENTO DE CAMINOS EN PASADAS POR P U

“Nadie se embarra en invierno ni se entierra en verano...”

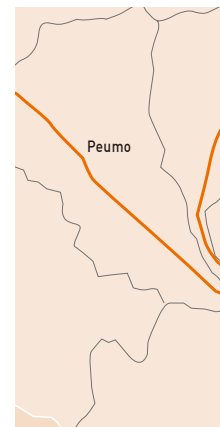
Más de 40 años debió esperar el camino de asfalto a Callejones para ver sus 4 kilómetros pavimentados. Para eso se utilizó un tratamiento superficial simple e incluyó la ejecución de algunas alcantariillas para facilitar el buen escurrimiento de las aguas y así dar mayor vida útil al pavimento.

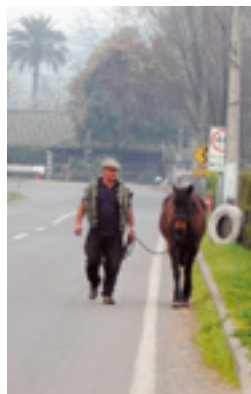
Y la vida cambió. Caminatas familiares, paseos en bicicleta e incluso de personas discapacitadas en silla de ruedas son algunos de los usos que hoy hacen los residentes del nuevo camino, dando cuenta de su gran impacto social. Los vecinos del sector han logrado mejorar sus comunicaciones y el nivel de desarrollo social, además de mejorar la estética del sector.

Como vemos, los beneficios de la pavimentación son múltiples y variados. Al poner fin a los caminos intransitables e inundados por lluvias, se reimpulsó la asistencia de los niños en la dinámica escolar y la actividad laboral, esto último repercutiendo positivamente en los presupuestos familiares.

Pero en materia económico-comercial los beneficios siguen. También mejoró de manera evidente el transporte de productos agrícolas, actividad de la cual subsiste la mayoría de las familias del sector. Además, casi de inmediato aumentó la plusvalía de las viviendas del sector, lo que implicó una preocupación espontánea de los vecinos por arreglar y mantener la estética de sus viviendas.

Y como, de paso, se terminó con la constante polución que existía en el sector, el ánimo general subió, lo que ayudó a una convivencia más sana y alegre. Es muy necesario destacar que este proceso no habría sido posible ni tan exitoso sin la activa participación ciudadana.





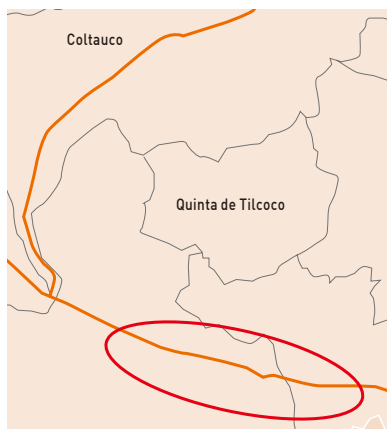
viven al lado del camino

POBLOS VI REGIÓN

Camino Requehua, San Vicente

Hacer posible una mejor calidad de vida de las personas que viven cerca del camino, o que diariamente hacen uso de él, y optimizar las condiciones de acceso a esta zona de productividad agrícola, fueron los propósitos centrales de este proyecto.

Clave en la definición del estándar y la envergadura de la obra fueron las reuniones con la comunidad efectuadas antes de su ejecución. Gracias a esto se construyó un camino de buen estándar en un sector poblado que sufría duramente tanto en verano como en invierno. El proyecto contempló la pavimentación básica de un camino de 6.400 metros.



Camino San Vicente – Requehua. Comuna de San Vicente, Provincia de Cachapoal.



Mejoramiento de pasadas por pueblos de la Región de O’higgins

Sr. Juan Romero: Al fin puedo plantar mi huerta sin preocuparme de la polvareda que aumentaba en el verano y eso le bajaba el valor a mis productos.

Srta. Isabel Zuñiga: Para el verano hay menos polvo porque una quedaba toda enterrada.

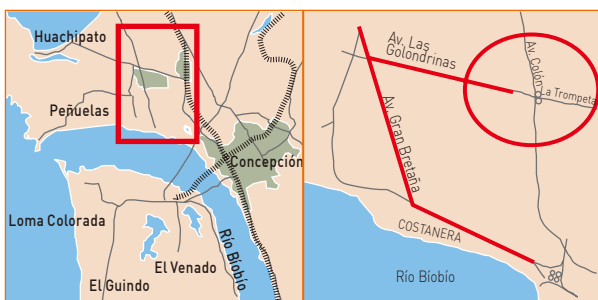
Sr. Roberto Hinojosa: ¡¡Por supuesto que me cambió la vida!!, ahora puedo trabajar con mi carretón, ya no me entierro en el barro, la carreta está más liviana y me canso menos.

Sr. Jaime Lillo: Ahora puedo salir en la bici y no llegó tarde al fundo.

Sra. Juanita Tapia: Es mejor para los niños, no se embarran, se enferman menos y no me ensucian la casa.

Alfredo: Ahora es más divertido salir a la calle a jugar.





DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Solución vial y pistas PASO SOBRE NIVEL LAS GOLONDRINAS

22



Grandes eran los problemas de congestión que presentaba la Avenida Las Golondrinas, un eje fundamental de Talcahuano. La solución: pasos superiores que mejoran las características de la vía. En el sector de Club Hípico, de gran actividad industrial y oferta de servicios, junto con obtener desplazamientos más fáciles se crearon áreas verdes y de esparcimiento, generando mejor calidad de vida tanto para sus habitantes como para las personas de paso.

Solución vial para la actividad portuaria

El potente desarrollo evidenciado por el complejo portuario formado por San Vicente y Talcahuano generó la necesidad de contar con una red de conectividad de alto nivel.

El caso del paso nivel Las Golondrinas es uno de los aportes de la infraestructura vial al desarrollo de

esta gran actividad portuaria de la VIII Región. La obra tiene una extensión de un poco más de 1 km. y el paso superior está sobre la Avenida Colón y por encima de la línea férrea.

Participación y solución de problemas

La integración de la comunidad fue un elemento clave en esta obra. Gracias a una activa participación ciudadana de vecinos y autoridades, se consideró la construcción de minicanchas deportivas y una pista de patinaje bajo las estructuras, deporte que requiere una alta inversión para su práctica adecuada.

En esta ocasión, fue la petición de los habitantes del sector la que permitió aprovechar, en forma innovadora, recursos que generalmente se ocupan en paisajismo tradicional.



deportivas



23

Carreras entre pilotes

Algunos aspectos positivos de esta iniciativa fueron:

- Eliminar un área que suele transformarse en foco de basura, un lugar descuidado o de reunión de antisociales y, en general, de mala calidad urbana.
- Promover una línea de trabajo del Estado que considera la estética en el diseño del espacio público y las necesidades de la gente que habita o transita por el sector.
- Trabajar en conjunto con la Municipalidad de Talcahuano, la que se comprometió a administrar y conservar las obras.
- Potenciar una actividad educativa y deportiva favorable para los jóvenes y niños del sector.
- Consolidar un espacio que mejora la calidad de vida de las personas de la comuna.



Inspección Fiscal Construcción: Francisco Oliva Sepúlveda • Dirección Regional Vialidad. Empresa Consultora: Victor Faraggi • Empresa Constructora: Constructora Internacional S.A. • Estado del Proyecto: Construido 2004.



DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA

Centro Cívico que proyecta EDIFICIO DE SERVICIOS PÚBLICOS CONCEPCIÓN

24



Ribera Norte



La propuesta también considera la remodelación de la ex estación ferroviaria y la construcción de ocho edificios de siete niveles de altura, que albergarán a 35 servicios públicos, con áreas de uso común, como auditorios, casino y salas de reuniones, entre otros.

El proyecto ha significado fuertes inversiones tanto públicas como privadas. En el sector, donde ya existen viviendas sociales y se ha instalado la empresa Biovías, se espera la localización de mayor actividad comercial y ya se avanza en la venta de terrenos para la gestión inmobiliaria.



La nueva relación urbana entre el centro histórico y el borde del río generará una nueva forma de vivir la urbe, que potenciará la actividad ciudadana.

El nuevo centro cívico de Concepción es una obra emblemática del programa Bicentenario.

Un proyecto que no sólo cambia la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, al reunir los servicios públicos y ofrecerles un nuevo espacio para el ocio, sino que se convertirá en una de las grandes obras de arquitectura del Estado de este inicio de siglo.

El proyecto impulsa la creación de un innovador centro cívico para la ciudad, donde se levantan edificios de cristal y acero, se rescata el sector de ferrocarriles y se logra elevar el valor del suelo en el total del Plan Ribera Norte.

Se concreta así el Eje Bicentenario que une el centro histórico, el centro cívico y la ribera norte, integrando la Concepción antigua con la expansión hacia el río Bío-Bío, y cruzando la tradicional Estación de Ferrocarriles con una gran plataforma de espacios públicos.



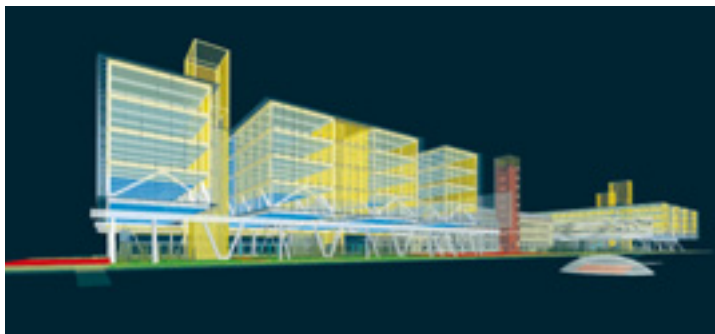


Agosto 2006

Conecta la ciudad del Bío-Bío

Concepción: Remodelación de la estación ferroviaria

25



Nueva Plaza Bicentenario.

Integrando los espacios públicos

La edificación de este proyecto responde a criterios estéticos contemporáneos. Destaca la nueva Plaza España y la integración de plazuelas al final del Paseo Bulevar Barros Arana, punto de conexión a atractivos lugares que rematan en este nuevo espacio público.

La zona de circulación pública se interna en la planta baja del edificio, permitiendo a los peatones tanto tener un acercamiento a la actividad interna de los recintos fiscales como concretar el paso hacia el borde del Bío-Bío, con sus nuevas instalaciones, equipamiento y edificaciones.

Recuperación del patrimonio arquitectónico

El nuevo uso de la antigua Estación de Ferrocarriles como sede del Gobierno Regional permite recuperar el valor patrimonial y arquitectónico del lugar e integrarlo nuevamente al espacio público. El hall, con su gran mural, se convertirá en la Sala de Plenarios del Gobierno Regional. En el exterior, además, se incorporarán dos pantallas para ser usadas como soportes murales de expresiones artísticas.

El Edificio de la Estación de Ferrocarriles fue declarado de interés patrimonial y con este proyecto su fachada está siendo renovada completamente y pasará a ser un aporte estético en la nueva concepción del gran espacio de la antigua Plaza España, anexado ahora a la nueva Plaza Bicentenario.

Diálogo entre usuarios del Barrio Cívico: Edificio MOP

La ubicación del edificio MOP en un nuevo Barrio Cívico, me hace sentir pionero, y parte de la nueva historia urbana de Concepción. Estar ubicados al lado de la Intendencia que pronto se instalará en su nuevo edificio, nos hará estar más integrados al Gobierno Regional. Esta ubicación del MOP, más la Intendencia Regional y futuros otros edificios públicos permitirá que toda la ciudadanía se beneficie. Ya no tendrán que trasladarse de un lugar a otro para hacer sus trámites. Especialmente los de provincias, que tienen que recorrer largas distancias hacia Concepción. Podrán entrevistarse con el Intendente y luego gestionar sus trámites en los Ministerios que estarán en la misma área.

El nuevo edificio es más amplio, tenemos más espacio, grandes ventanales, es más luminoso. Y las oficinas están climatizadas, se notó con los grandes temporales y fríos. Afuera la temperatura era terrible y dentro de las oficinas muy agradable. Tenemos una buena vista hacia el Río Bío-Bío y la plaza España. La carga de trabajo ya no se hace tan pesada y uno llega más alegre a la casa. Además quedamos a un paso del BioTren que se demora apenas 15 minutos.

Gestión Proyecto de Inversión Etapa Diseño: Enrique Bley, Arquitecto Dirección de Arquitectura. • **Inspección Fiscal Diseño:** Yessie Miguel, Arquitecto Dirección Regional de Arquitectura VIII Región. • **Inspección Fiscal Construcción:** Víctor Riveros, Constructor Civil Dirección Regional Arquitectura VIII Región. • **Asesores Inspección Fiscal:** Arquitecto Roxana Oviedo, Constructor Civil Juan Alarcón. • **Empresa Diseño Arquitectónico:** Smiljan Radic, Ricardo Serpell, Eduardo Castillo Arquitectos. • **Ingeniería estructural:** Santiago Arias, Ingeniero. • **Empresas Constructoras:** 1ª Etapa: Ingesur S.A., Paulo Figueroa, Ingeniero; 2ª Etapa: Ingetal S.A. Alejandro Fierro, Constructor Civil. • **Estado de la obra:** En construcción. Inauguración: 2º semestre 2006.



DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Integración urbana al ACCESO A PUERTO MONTT

26

Descongestionar el acceso norte a Puerto Montt, tanto de vehículos de carga como livianos, y mejorar las condiciones de habitabilidad de los vecinos y usuarios, son algunos de los propósitos de esta Obra Bicentenario. Además, con la obra, se generará una nueva imagen urbana para el sector de Avenida Parque Industrial y ex Ruta 5 Sur, que es, junto con la Costanera, el espacio público más grande de esta ciudad.



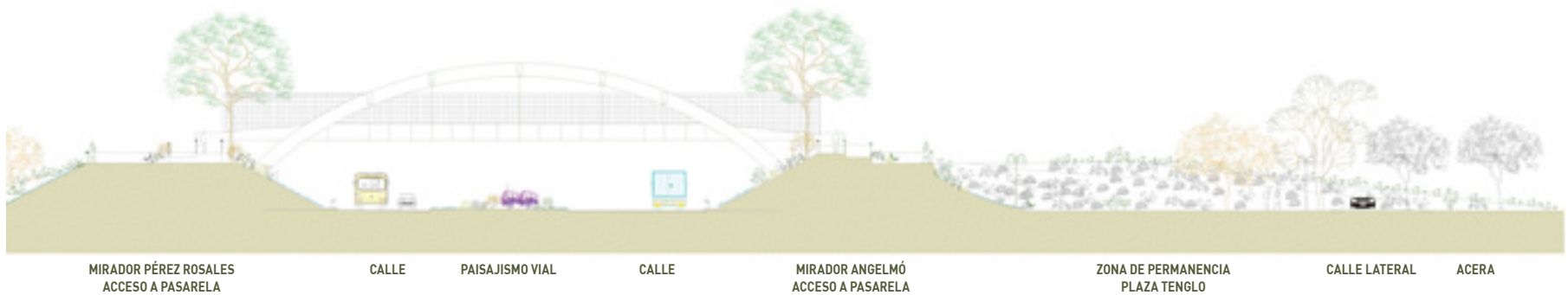
Nueva imagen para la ciudad

El proyecto, a través de un diseño de líneas contemporáneas, busca revivir dos importantes zonas de la cuarta terraza de Puerto Montt. La primera es el camino principal, que sirve a una gran zona residencial y a una de las áreas industriales más importantes de la ciudad.

Sus calles de servicios consideran ciclovías, senderos de gimnasia, incluyendo un diseño paisajístico con especies de la región y pensado para la seguridad y agrado de los peatones.

La gran rotonda, en tanto, está rodeada por las laderas de un montículo con jardines ornamentales. Los arcos de madera que sostienen las pasarelas peatonales sirven de marco a la rotonda, constituyéndose en un hito simbólico de saludo a quien entre o salga de Puerto Montt.

La rotonda genera una división física entre la zona vehicular y la peatonal, creando independencia visual y acústica entre ambas e incentivando el desarrollo de todo tipo de actividades relacionadas al ocio, la recreación y el deporte, de manera tranquila y adecuada.



servicio de las personas



Nuevas funcionalidades para peatones y vecinos

La nueva zona de la rotonda se encuentra tanto al servicio de vehículos como de peatones, sin segregaciones. Tiene una función amigable, al conectar las distintas zonas con pasarelas, generando recorridos peatonales continuos.



Los bordes de la rotonda son zonas elevadas, lo que permite ir de una pasarela a otra sin cambiar de nivel.

Cada pasarela llega a un mirador, acondicionado como terraza o estar urbano, desde el cual es posible apreciar el paisaje. Los accesos a las plazoletas, además, cuentan con rampas preparadas para recibir personas físicamente discapacitadas.

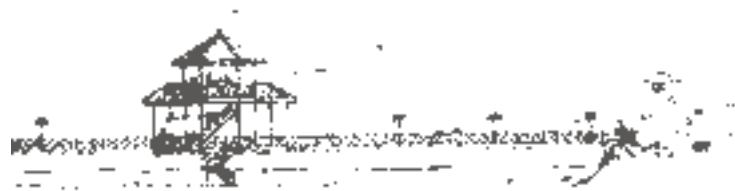


27



Espacios públicos para la ciudad

La zona de parque y plazas contempla áreas verdes orientadas a crear un ambiente de tranquilidad, descanso y entretenimiento para los usuarios. Ciclovías, juegos infantiles, multicanchas deportivas, recorridos de gimnasia y minicanchas son parte de estos nuevos espacios públicos que Puerto Montt abre para el vecindario y sus visitantes.



DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA / DIRECCIÓN DE VIALIDAD / CHILOÉ

Un cruce entre las islas

PUENTES DE CHILOÉ

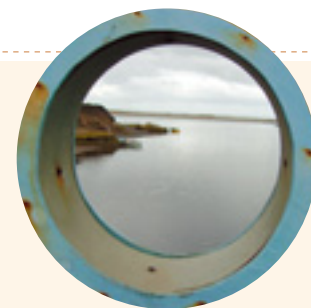
28

Puentes Mechuque y Chanquín, Chiloé

El diseño de estos puentes chilotos nace de una solicitud realizada por la propia comunidad a las autoridades, quienes inmediatamente concibieron la obra como un trabajo transversal y complementario entre las direcciones de Vialidad y de Arquitectura.

La materialización de este proyecto, en el caso de Mechu-

que, era uno de los principales anhelos de sus habitantes, por el pésimo estado en que se encontraba la pasarela. El buen resultado que tuvo y la gran aceptación de la comunidad de Mechuque sirvieron para repetir la experiencia, esta vez en la localidad de Chanquín, dentro del proyecto de Reposición de Puentes de Emergencia de Chiloé.



Puente Mechuque, Quemchi.

El desarrollo de estos puentes es el fruto de la suma de distintos puntos de vista y conocimientos técnicos en pro de un proyecto en común, sensibilizando las obras de infraestructura, dando una respuesta a los requerimientos ambientales y a la comunidad. La concepción de estas obras escapó a la mera solución técnica, ya que además consideró armonizar con el entorno y con las tradiciones de los grupos humanos que los habitan.

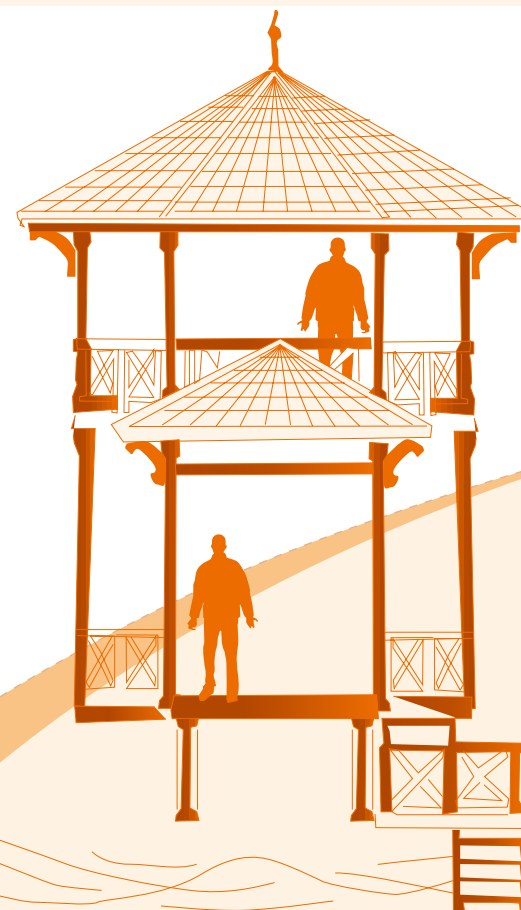
La preocupación por la estética, especialmente en el uso de la madera como símbolo de la identidad chilota, ha dado un resultado armónico, desde los puntos de vista estético, ambiental y turístico. Ejemplo de esto son las múltiples publicaciones de Mechuque y que en el primer trimestre del año 2005 la misma gente ha solicitado su mantención.

Para ambos pueblos los puentes eran un anhelo de las comunidades, ya que el mejoramiento del estándar de las pasarelas previas facilitó la comunicación entre los sectores beneficiados, considerando que la conectividad incrementa las actividades económicas

y se facilita el acceso a los servicios básicos como postas y escuelas rurales.

La obra situada en la isla Mechuque, comuna de Quemchi, tiene una longitud de 60 metros, con un soporte constituido por dos vigas metálicas y, sobrepuesto, un mirador de madera de coigüe revestido en tejas de alerce.

El puente, que viene a reemplazar a la antigua pasarela que unía los dos sectores del poblado, se enmarca en las características ambientales y tradiciones del lugar, formado por un conjunto de casas tipo palafitos, todas construidas con maderas de la zona.





Puente Chanquín, Chonchi.

s y la tradición

“En la pasarela habían caído varios transeúntes y era un peligro permanente para los niños”, señaló el presidente de la Junta de Vecinos de Mechuque, Juan Guenchumán, según publicó el diario “El Llanquihue.”



La localidad de Mechuque, en la comuna de Quemchi, es parte del denominado “Chiloé profundo”, debido a sus características y tipologías arquitectónicas muy particulares. Chanquín, por su parte, pertenece a la Comuna de Chonchi, y está inserto en el Parque Nacional Cucao.



Ambos puentes cumplen la función de mejorar la conectividad de sectores poblados, reemplazan las antiguas pasarelas, mantienen su relación con el agua y su entorno y, fundamentalmente, están diseñados a una escala peatonal, pensando en los transeúntes.

Se integraron en la construcción de estos puentes los nuevos conceptos ambientales que se utilizan para diseños de vías en esta región. Un ejemplo de lo anterior son las “rutas escénicas”, que constituyen la respuesta del diseño a la belleza natural de un lugar.

29

Los puentes están concebidos como espacios públicos, ya que permiten la detención de la gente, el encuentro, la actividad social, la contemplación del lugar y, en el caso especial de Mechuque, la directa relación con el agua dependiendo de las mareas. Además, incorporan en su propuesta la magia chilota, evocando su conocida mitología, como en el caso de Chanquín, que pretende ser el mismo Caleuche en medio del agua. Las dimensiones y el diseño de los puentes hacen que la gente sienta que está en una plaza sobre el agua en Mechuque y sobre un lanchón en Chanquín. Ambos espacios, en definitiva, son miradores privilegiados del quehacer y la cultura chilota.



Humberto Maquez, Guarda Parque CONAF - Parque Nacional Chiloé Cucao

El puente es muy bueno porque ha mejorado la calidad de vida de la gente al conectar a los sectores de Hueitem (10-12 viviendas) y Cole Cole (2 familias). Además de acercar a la gente aislada, se puede ver el paisaje. Este puente había sido esperado por años y es una novedad por su estructura de barco.



Víctor Luna y Enedina Chodil, comunidad indígena Chanquín Palihue

A nosotros nos ha servido mucho el puente como vía de acceso. Además, al ser lindo, es un atractivo turístico. El puente anterior estaba en malas condiciones. Después de la construcción del puente ha aumentado la cantidad de visitantes que vienen a sacar fotos y a observar.



Alberto Nain, Presidente Junta de Vecinos de Chanquín

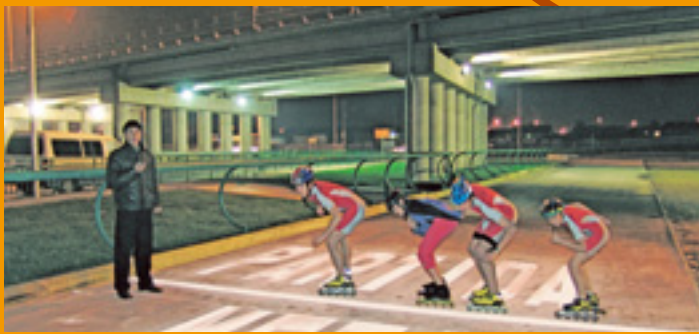
Turísticamente es muy bonito, comparado con el de antes, que lo hicimos nosotros mismos. Al dar acceso y vía transitable para otras comunidades, cambió la vida del sector, dió acceso a un bus y 3 kilómetros más de camino con accesos hacia el sector de Hueltem. Este avance significa acercar a la gente.



Agradecimientos especiales a:

Fredy Balbontin B.
Eric Troncoso R.
Claudia Quezada V.
Camilo Vargas K.
Carlos Sanhueza S.
Richard Neilson R.
Alexandra Stepankowsky L.





www.mop.cl
www.obrasbicentenario.cl



GOBIERNO DE CHILE

MOP

