



PLAN ESTRATÉGICO SAN ANTONIO

UNA GRAN CIUDAD PARA UN GRAN PUERTO

por Patricia Flores Valdés y Francisco Silva Rodríguez



eadlab
escuela de
arquitectura
y diseño

MAGISTER EN GESTIÓN DE PROYECTOS URBANO REGIONALES

Prof. Gustavo Ávila G., Marcelo Ruiz F., Rodrigo Torreblanca C.

Escuela de Arquitectura y Diseño
Universidad Viña del Mar

PLAN ESTRATÉGICO SAN ANTONIO

UNA GRAN CIUDAD PARA UN GRAN PUERTO

por Patricia Flores Valdés y Francisco Silva Rodríguez



eadlab
*escuela de
arquitectura
y diseño*

MAGISTER EN GESTIÓN DE PROYECTOS URBANO REGIONALES

Prof. Gustavo Ávila G., Marcelo Ruiz F., Rodrigo Torreblanca C.

Escuela de Arquitectura y Diseño
Universidad Viña del Mar

INTRODUCCIÓN

El sector portuario se constituye como motor de la economía nacional y especialmente el Puerto de San Antonio, ciertamente, goza de la consolidación como el principal puerto del país al verse incrementados año a año, y de manera sostenida, los niveles de toneladas transferidas hacia dentro y fuera del país por la vía marítima.

Estamos hablando, hoy, del primer puerto de Chile y eso debe enorgullecer a la industria y a los diversos sectores del país, de modo tal que, la declaratoria del Puerto de Gran Escala en el centenario puerto de San Antonio, viene entonces a consolidar las diversas expectativas de crecimiento y desarrollo económico a escala principalmente nacional.

Sin embargo, ello nos convoca a poner sobre la mesa un tema de conversación respecto lo que este nuevo proceso portuario generará sobre quienes por toda la vida lo han acompañado desde sus inicios, hace ya más de cien años: esta es la Ciudad de San Antonio y sus habitantes.

Nos preguntamos entonces: ¿Será capaz esta ciudad, sus habitantes, costumbres y el territorio, de sostenerse favorablemente ante “la llegada” del Gran Puerto?

La estructura urbana de la ciudad de San Antonio -y su desarrollo- ha estado desde sus inicios consagrada a la actividad portuaria e industrial; una composición que ha sido evolutiva y sustancialmente de acuerdo a esta vocación predominante en la base económica y absorbente de una idea de desarrollo cuyo foco está puesto principalmente en

los intereses de crecimiento económico de la macro-zona y el país, en las distintas esferas del Estado.

No obstante ello la ciudad de San Antonio, en la esfera local, mantiene arraigada su vocación de servicio para la provincia, cumpliendo el rol administrativo, comercial y económico sobre todo para sus vecinos directos como son, ciudad de Cartagena y Santo Domingo.

El Plan que se presenta en este documento, busca relevar a la ciudad de San Antonio a un escenario de oportunidades y complementariedad en los diversos ámbitos que la componen, principalmente enriquecido en los siguientes aspectos:

Hacer de la ciudad un escenario que atraiga mayor inversión en equipamientos, infraestructuras y residencias, tanto del sector público como privado.

Poner en valor los límites y bordes de la ciudad; activándolos en un proceso de reconversión y revitalización urbana para absorber el crecimiento.

Potenciar y reformular los atributos de localización, de servicios y del paisaje, de manera vinculante con las ciudades vecinas de la conurbación y el territorio natural.

Imagen: Puerto de San Antonio en la actualidad



Fuente: Selección Google imágenes.

Imagen: Puerto San Antonio 1930



Fuente: Selección Google imágenes.

LAS EXPECTATIVAS DE UN GRAN PUERTO	8
EL DIAGNÓSTICO	9
Doble escala Institucional: Nacional – Local. Necesaria reciprocidad de las escalas institucionales	10
La Confrontación de usos en la ciudad, en un contexto de escasez de suelos	11
Supremacía de la actividad Portuaria e Industrial en la Base Económica. Deficitaria competitividad de la ciudad	12
Debilitamiento del Paisaje Urbano y Natural: La expulsión del Turismo y la desvalorización del territorio	13
EN SÍNTESIS	14
Síntesis de los componentes de uso: Zonificación y crecimiento	14
Síntesis de los componentes territoriales: Zonas de fisuras cuencas naturales	14
Síntesis zonas de deterioro: Zonas de debilitamiento y desgaste	15
LA VISIÓN	16
De la ciudad a la gran ciudad	16
LA SUTURA DEL TERRITORIO	17
Zonas de revitalización y articulación con el territorio	17
OBJETIVO CENTRAL: CONSOLIDAR EL DESARROLLO DE LA CIUDAD EN DOS ESCALAS DE INTEGRACIÓN	18
La escala interna. De la habitabilidad de la Ciudad	18
La escala externa. Del territorio y la conurbación	19
LA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN	20
La revitalización de la ciudad en dos anillos de inversión	20
El anillo interior	20
El anillo exterior	21
ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL PLAN	23
Infraestructura de conectividad	23
Áreas mixtas	23
Interfaces o zonas de valor paisajístico	23
TRES COMPONENTES IMPORTANTES	30
La dinámica portuaria	30
Procesos Institucionales (Relación Público-Privada)	30
La oportunidad: una oferta de proyectos que sincronizan con el Plan	30
OFERTA DE PROYECTOS QUE SINCRONIZAN CON EL PLAN	34
Sincronización infraestructura de conectividad	34
Sincronización áreas mixtas	36
Sincronización Interfaces	38
Sistemas de intervención	40
CONCLUSIÓN	43

LAS EXPECTATIVAS DE UN GRAN PUERTO.

El anuncio del gran puerto, marca una clara postura respecto el beneficio al país, haciendo eco por supuesto en el gobierno local y consecuentemente a gran parte de sectores de la sociedad civil que estiman que este nombramiento traerá enormes beneficios económicos, puestos de trabajo, dinamizará el empleo y reactivará variados servicios asociados, en la ciudad.

No obstante ello, surgen evidentemente muchas preguntas e inquietudes respecto los diversos impactos, positivos y contrarios, que la progresiva instalación del gran puerto traerá para el funcionamiento y modo de vida de esta ciudad.

Imagen: Av. Centenario, San Antonio



Fuente: Selección Google imágenes.

Imagen: Av. Divina Providencia, Llole



Fuente: Selección Google imágenes.

Hoy, el Índice de Calidad de Vida Urbana 2019 (ICVU), realizado por la Pontificia Universidad Católica, sitúa a San Antonio favorablemente en el puesto 39, con un puntaje 54,66 no obstante los anteriores indicadores de este estudio, la situaron en un sostenido descenso en todas las dimensiones, relegándolo a puestos de categoría inferiores sobre todo desde el 2015 en adelante.

De esta manera el llamado es a una activa participación de todos los actores del territorio y la ciudad a fin de mantener este promisorio escenario. Con ello, y especialmente la alianza Ciudad/Puerto, por lo tanto, se sitúa como una gran oportunidad para llevar a cabo de manera sincronizada el desarrollo urbano y portuario, en pro de la calidad de vida de los habitantes.

En este sentido, cabe volver preguntarnos:

“¿Será capaz esta ciudad, sus habitantes, costumbres y el territorio, de sostenerse favorablemente ante la llegada del Mega Puerto?”,

Y por ello, entonces, será necesario insistir:

¿Cuáles son aquellas fricciones que existen entre la ciudad-la industria-el puerto sobre las áreas de crecimiento, conectividad y áreas de valor ecológico?...

y...

¿Qué oportunidades tenemos para revertirlas y hacerlas dialogantes?.

EL DIAGNÓSTICO.

En el proceso diagnóstico de la ciudad de San Antonio, se reconocieron los factores o causales de las problemáticas que atañen no solo en los aspectos relacionados a la expansión de la ciudad, sino, a aquellos que dan cuenta de la perspectiva de desarrollo de sus habitantes y de las perspectivas de convivencia con la actividad portuaria, industrial y con el resto de las funciones urbanas.

El análisis, fue desarrollado en la ciudad en torno a las dimensiones social, territorial, económica y ambiental; con ello, la detección de los principales factores críticos, permitieron detectar la Problemática central:

El Deterioro de los Atributos Urbanos y del Paisaje, en los límites de la Ciudad; y que son el principal motivo de una consecuente desvalorización en cuatro ámbitos:

- 1) en la Calidad de Vida de los habitantes;
- 2) en la relación socio/espacial/paisajística en las zonas urbanas y periurbanas;
- 3) en la atraktividad de la inversión; y,
- 4) en la relación con el paisaje natural y cultural.

Esto, y tal como se verá seguidamente, en el análisis de las relaciones causa-efecto se reconocieron los factores críticos presentes en la ciudad y territorio:



DOBLE ESCALA INSTITUCIONAL.

Nacional – Local: Necesaria Reciprocidad de las escalas institucionales.

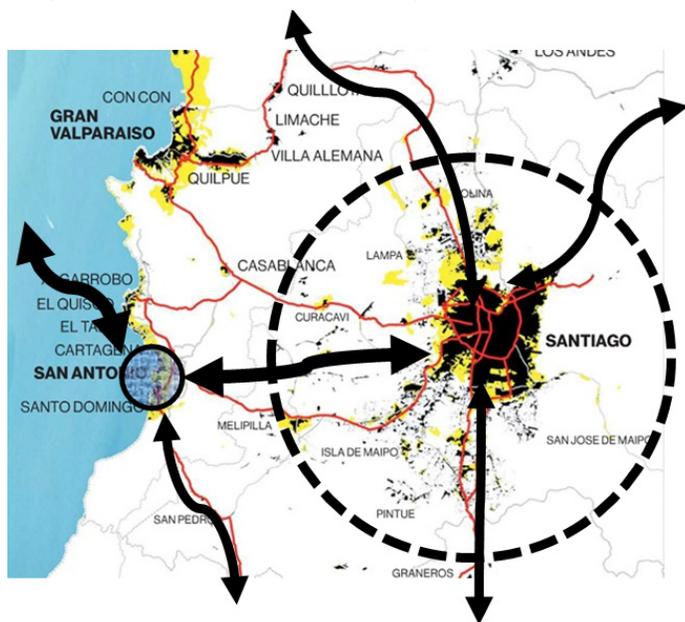
El nombramiento del Gran Puerto evidencia no sólo la perspectiva de escala nacional sino, además, revela una perspectiva directamente centralista, manifestada en el discurso de la presidencia que dio anuncio a este nuevo escenario portuario, en cuanto los beneficios que este mega puerto traerá directamente al País y poniendo el desarrollo económico macro-zonal, en primera plana.

De esta forma, el gobierno local necesitará conciliar y sumarse a esta escala mayor de desarrollo, no obstante esto requiere de una acción coordinada con los otros niveles intermedios del Estado: provincial y regional.

Esto, pone directamente en atención las expectativas de inversión y desarrollo económico locales de la ciudad y la provincia, y por lo tanto requerirá de una destinación de recursos que trascienda las posibilidades de inversiones puntuales, que sí son necesarias, pero no necesariamente estructurales para la ciudad en su conjunto. Sobre todo, si consideramos que aún persisten algunas zonas altas de la ciudad sin una inversión fuerte, implicando una alta dependencia a los centros de la ciudad.

Por otra parte, la ciudad dispone actualmente con Instrumentos de Planificación de más de 12 años de vigencia, un Plan Regulador Intercomunal y Comunal que evidentemente se hace necesario revisar con apremio dado este nuevo escenario que se avecina. Requerirá poner en perspectiva no solo el desarrollo sustentable en la planificación de este territorio, sino establecer mecanismos de participación temprana y por supuesto, hoy una tarea ineludible, la de promover la coordinación de los diversos actores público-privados, organizaciones sociales, personas e instituciones influyentes en el territorio, a fin de relevar la importancia que cada uno de ellos tiene en la conformación de la ciudad.

Imagen: Relación San Antonio – Santiago



Fuente: Elaboración propia en base a imagen obtenida de Google imágenes.

UNA MARCADA CONFRONTACIÓN DE USOS EN LA CIUDAD...

En un contexto de escasez de suelos.

La actividad portuaria e industrial, tiene una alta presencia en variados ámbitos de la actividad diaria, para el habitante.

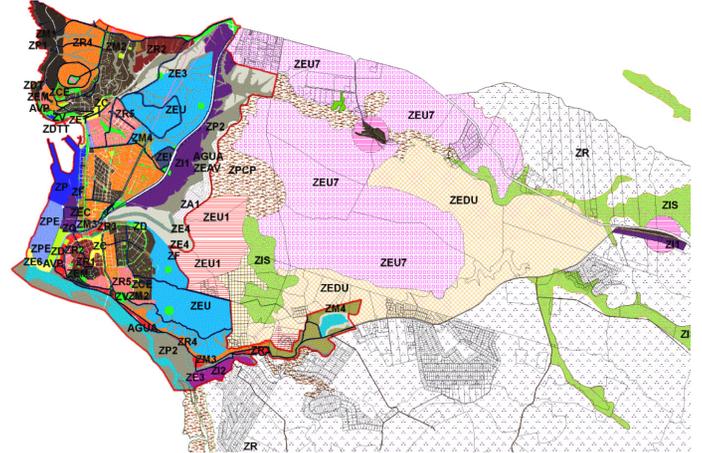
Por una parte marcada por una alta presencia en los usos de suelo dentro y fuera de sus límites urbanos lo que queda determinado por una alta asignación a la zona ZEU7 (uso industrial principalmente) del Plan Regulador Intercomunal;

Y por otra parte, respecto los impactos en el transporte y la infraestructura. En sentido, además de los improvisados estacionamientos de camiones de carga mayor y menor en la ciudad, se suma el alto flujo de camiones en las rutas de acceso a la ciudad tanto en la Ruta Nuevo Acceso al Puerto, como por las zonas de Lilloe por el acceso desde la Ruta de la Fruta actual y Av. Chile, por el sur, y en las zonas contiguas al puerto por toda la avenida Barros Luco, vía principal de la ciudad, todas calles y puntos de la ciudad en las que se confrontan con el flujo de transporte público y particular generando trastornos viales importantes.

Por otra parte, San Antonio al en una geografía accidentada la que hoy, en las zonas altas y de extensión urbana, juega un rol fundamental en la búsqueda de suelo (óptimo) para las diversas demandas de uso, estas son la residencial y la industrial. Esto lleva a establecimientos de usos de suelo mixtos prevaleciendo el industrial y restando atributos a la inversión inmobiliaria.

La discontinuidad territorial en las partes altas y bajas de la ciudad, de mucha irregularidad geográfica, determinan una forma de crecimiento y localización de zonas residenciales dispersas y desarticuladas entre ellas, y agudizando la dependencia transversal hacia los centros urbanos; además, determinan una baja disponibilidad de suelo de condiciones óptimas para la urbanización, localización residencial, equipamientos quedando mayormente los suelos de uso residencial desparramándose por el territorio y constituyendo una alta segregación socio-espacial y paisajística.

Imagen: PRC - PRI



SUPREMACÍA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA E INDUSTRIAL EN LA BASE ECONÓMICA.

Deficitaria competitividad de la ciudad.

El sector Industrial, Portuario constituye ser la base económica predominante, la que absorbe el resto de las actividades como el transporte, bodegaje, servicios financieros, administrativos, comercio y en general las actividades terciarias, consolidando la localización de empresas que entre un 50% y 70% está referida a la actividad del puerto.

La ciudad de San Antonio, en tanto, no ha logrado constituir su actividad económica competitiva y la supremacía del puerto y la industria han relegado el potencial turístico, pesquero, paisajístico que en otros tiempos la ciudad disfrutaba.

En este plano, los centros urbanos concentran el comercio y servicios por lo tanto apocando la diversificación, la oferta laboral y la especialización y consecuentemente sueldos y empleabilidad están por debajo de los promedios regionales y nacionales.

De esta forma, la ciudad no se torna atractiva para los segmentos socio económicos más altos y por lo tanto una actividad local de mayor sofisticación. Así, la predominancia

de los segmentos C2, D y E refleja la presencia de una alta cantidad de hogares de bajos ingresos, en contraposición con la ciudad de Santo Domingo que sostiene la residencia de los segmentos más altos de la provincia.

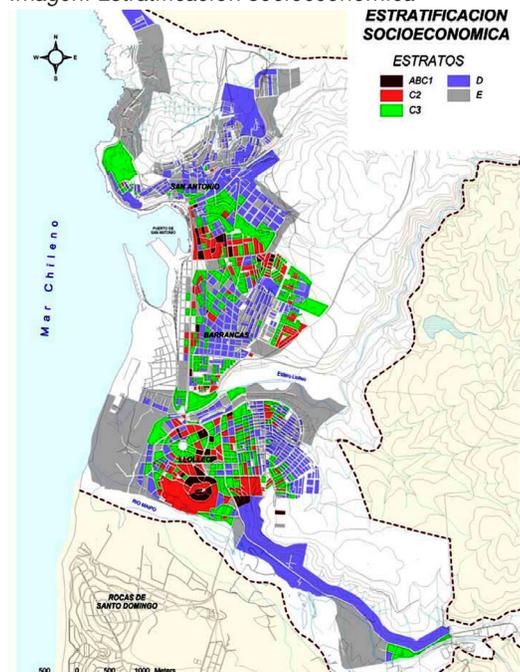
Esto, se condice con los valores de suelo que bajan abruptamente a pocas cuadras de los centros urbanos denotando que las zonas más devaluadas serían precisamente en las que se concentran factores de escaso equipamiento, proximidad industrial y accidentalidad geográfica.

Todo lo anterior conlleva a:

- emigración de la ciudad. sobre todo en relación a la educación superior, perdiendo un capital social y humano con potencial de mayor capacidad laboral y especialización, que emigra principalmente a Santiago y Valparaíso.

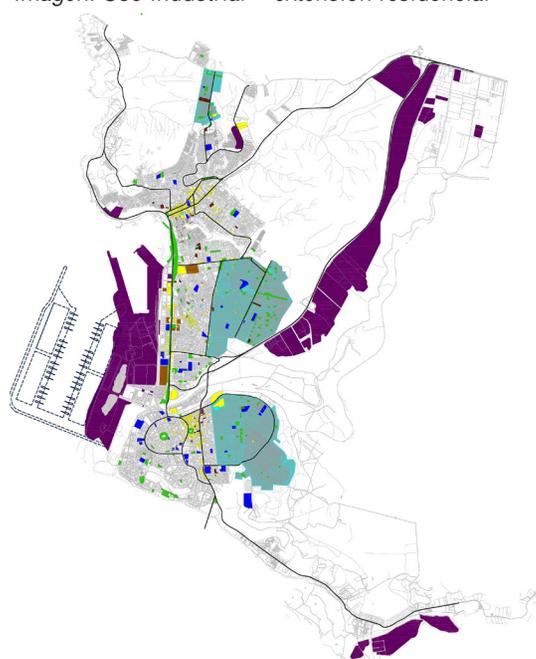
- Se repele la inversión privada, principalmente residencial, denotando una baja oferta inmobiliaria para otros segmentos socioeconómicos y gravitando la inversión hacia otras zonas del territorio.

Imagen: Estratificación socioeconómica



Fuente: Estudio Análisis de tendencias de localización ciudad de San Antonio 2006 – 2007 MINVU

Imagen: Uso industrial – extensión residencial



Fuente: Elaboración propia

GSE SAN ANTONIO		
GSE	TOTAL HOGARES	%
ABC1	1.852	5,7
C2	4.029	12,4
C3	7.993	24,6
D	12.445	38,3
E	6.141	18,9
Total Hogares	32.493	100

22% de las familias tiene un miembro en la Educación Superior

76% Estudia fuera de la comuna

24% Estudia en la comuna

5% de la población tiene educación superior

VALORES DE SUELO	
SECTOR	UF/ M2
CENTRO COMERCIAL DE SAN ANTONIO	22,0
SUBCENTROS BARRANCAS Y LOLLLO	9,0-10,0
SECTORES MIXTOS PERICENTRALES	2,5-3,5
SECTORES INDUSTRIALES Y PORTUARIOS	2,0-4,0
SECTORES PERIFÉRICOS BARRANCAS Y LOLLLO	1,0
RELANCIURA	0,4

EL DEBILITAMIENTO DEL PAISAJE URBANO Y NATURAL.

La expulsión del Turismo y Desvaloración del territorio.

Los rasgos de deterioro sobre el paisaje natural acusan factores de debilitamiento de la gestión local en materia de residuos y desechos tanto residenciales como industriales y de coordinación con la actividad portuaria.

Las áreas de valor paisajístico y la ciudad en general se ven afectadas por diversos agentes de características contaminantes tales como material particulado, gases, sustancias tóxicas que transitan entre regiones y el puerto, la polución emitida por los camiones de carga y por olores emanados del tratamiento de aguas servidas.

San Antonio cuenta con una escasa dotación de áreas verdes de escala mayor, y concentra una alta cantidad de espacios verdes producto de los loteos y la consolidación de equipamientos de menor escala, ubicados principalmente en las áreas residenciales y zonas altas geográficamente.

En este sentido, las cuencas y quebradas Huallipen, Estero EL Sauce, El Piñe, y río Maipo, por ejemplo, se encuentran tensionadas por la presión de diversos agentes poniendo en peligro la preservación de su hábitat y valor ecológico y paisajístico. Asentamientos irregulares en la zona norte de la ciudad, microbasurales y la presión inmobiliaria hacia el sur en el río Maipo son algunos de ellos.

Imagen: Desembocadura río Maipo



Fuente: Selección Google imágenes

Imagen: Quebrada sector norte



Fuente: Registro propio.

Además de las áreas verdes de la centralidad urbana, tales como el bandejón de Barros Luco y las plazas de Armas, de Barrancas, Llolleo y sector La Estrella, la ciudad no cuenta con otros atractivos turísticos y/o de esparcimiento para el habitante y visitante más que la costanera Bellamar; de este modo, no existen mayor valoración a atributos naturales y patrimoniales para el habitante y visitante quedando el mercado turístico postergado y desprovistos de zonas que le permita al habitante su relación con el paisaje natural inmediato y preponderante, más allá de los límites impuestos por el puerto y la industria.

Imagen: Av. Angamos



Fuente: Google street view

Imagen: Av. Angamos



Fuente: Google street view

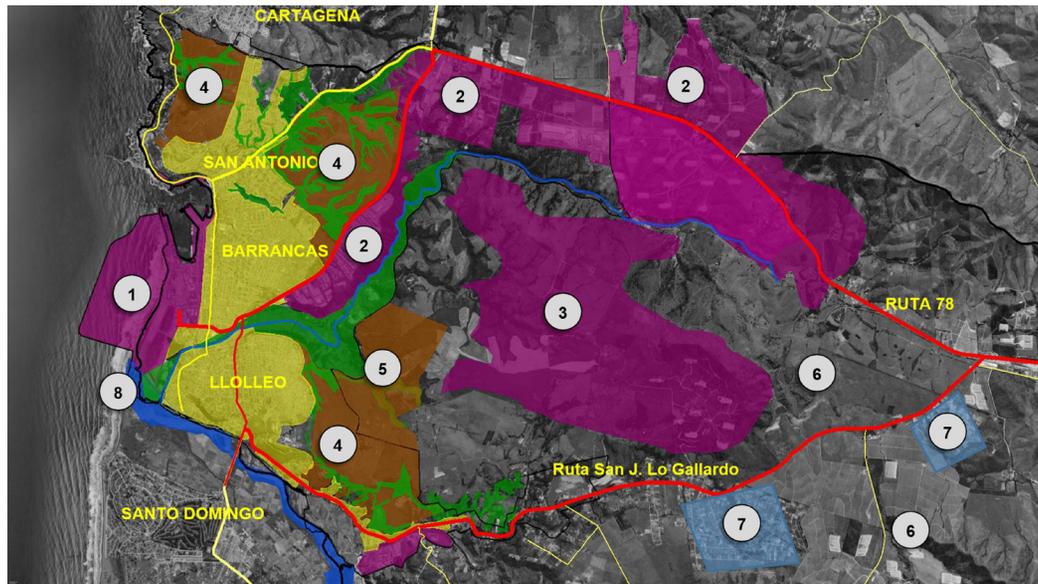
Imagen: Estero El Sauce



Fuente: Selección Google imágenes

EN SÍNTESIS

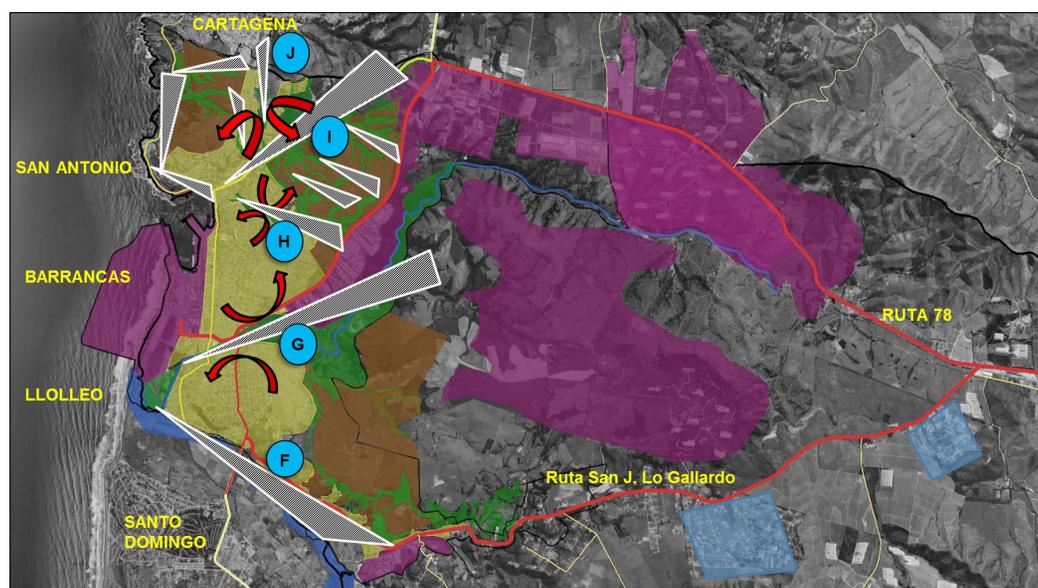
SÍNTESIS DE LOS COMPONENTES DE USO. Situación actual zonificación y crecimiento.



1. PUERTO GRAN ESCALA.
2. ÁREA INDUSTRIAL EXIST.
3. ÁREA INDUSTRIAL PRI.
4. ZONA EXT. URBANA PRC.
5. ZONA EXT. URBANA PRI.
6. ZONA RURAL PRI.
7. PARCELACIONES VIV. LOTEOS.
8. DESEMBOCADURA RÍO MAIPO.

Fuente. Elaboración propia en base a imagen Google Earth

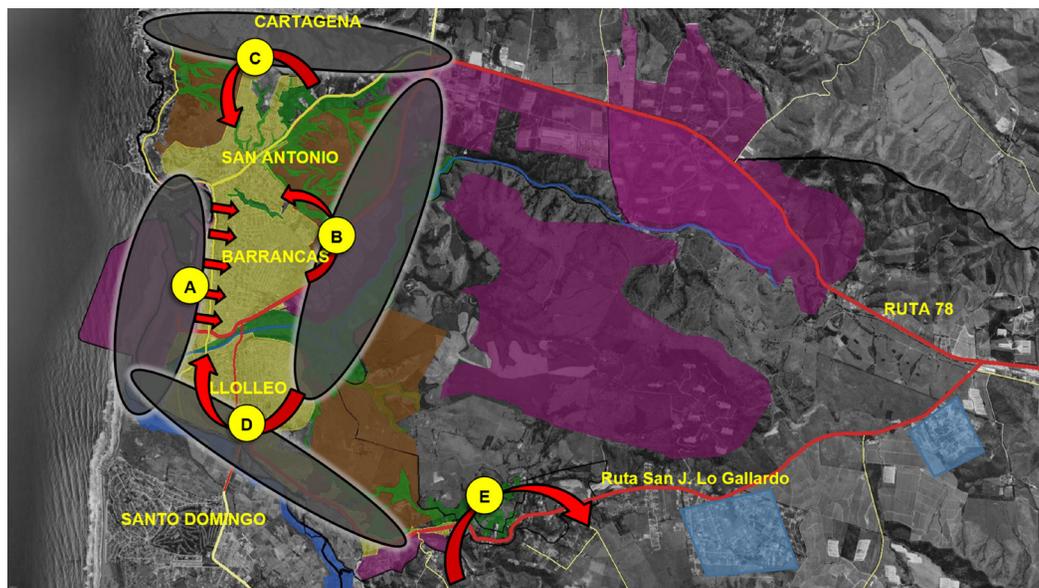
SÍNTESIS COMPONENTES TERRITORIALES. Zonas de fisuras cuencas naturales. Inhibe la conectividad y continuidad longitudinal del territorio.



- F. RÍO MAIPO.
- G. CUENCA SAUCE.
- H. CUENCA HUALLIPÉN.
- I. CUENCA ARÉVALO.
- J. CUENCAS CERRO.

Fuente. Elaboración propia en base a imagen Google Earth

SÍNTESIS ZONAS DE DETERIORO. Zonas de debilitamiento y desgaste.
En los límites de la ciudad.



- A. BORDE PUERTO CIUDAD.**
- B. BORDE CIMA INDUSTRIAL.**
- C. BORDE CIMA RESIDENCIAL.**
- D. BORDE RÍO MAIPO.**
- E. ÁREA CRECIMIENTO DE PASO.**

Fuente. Elaboración propia en base a imagen Google Earth

LA VISIÓN

LA VISIÓN: “UN GRAN TERRITORIO URBANO PARA UN GRAN PUERTO”

El arribo del Gran Puerto vendrá a aumentar la capacidad a más de 6 millones de TEUS anuales para lo cual se dispondrán dos frentes de atraque de 1.730mts cada uno alojando naves porta-contenedoras clase E de aproximadamente 400 metros de eslora.

Sin embargo lo que suceda en mar, sucederá también en tierra, y por lo tanto las proyecciones transformadoras de la ciudad no solo deben detectarse en relación a la puesta en marcha de este Gran Puerto cuyas fases datan para el 2026 y 2041 (Terminal 1 al Oriente y Terminal 2 al Poniente del Puerto), sino que también en cuanto las fases de construcción de esta gran infraestructura portuaria, y en relación a toda la plataforma logística que convivirá con el puerto, Santiago, los demás puertos y la ciudad de San Antonio.

Recalarán más empresas, sino más carga, más transporte, generará una concurrencia humana que, según diversas fuentes, podría llegar a aumentar la ciudad, demográficamente, al doble de lo que hoy concentra, tanto desde el punto de vista de la residencia, como de la población flotante. Esto es, una población total que superaría los 190.000 habitantes cuando hoy, en la ciudad de San Antonio, habitan aproximadamente 95.000 personas.

DE LA CIUDAD A LA GRAN CIUDAD.

La presencia de un gran puerto es percibido como una fuente de innovación por la presencia de grandes empresas y red logística asociada a la actividad portuaria, sin embargo, por motivos ineludibles a la tecnologización del sistema portuario (automatización del sistema de carga en terminales), se demandará básicamente mano de obra de baja calificación y al mismo tiempo, la demanda de puestos de mayores ingresos, para personas con mayor especialización, (generalmente entre 25% y 30% de la oferta laboral).

Las necesidades de proximidad entre el trabajo portuario (o servicios relacionados) y la residencia implicará mayores proximidades para los sectores de menores ingresos tanto dentro de los límites de la ciudad así como la complementariedad con la vecina ciudad de Cartagena, como lo reconoce el Estudio de Origen-Destino de la SECTRA.

En este sentido, se visualiza que el crecimiento de la ciudad será intensamente polarizado en estos aspectos, ya que también otra parte, un segmento de mayores ingresos se irá fuera de la ciudad: área rural de San Juan Lo Gallardo, Sto Domingo, R. Metropolitana, principalmente.

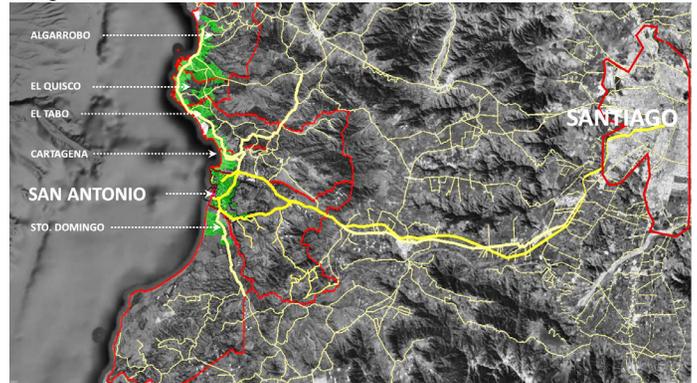
ENFOQUE INTERCOMUNAL.

El puerto actualmente moviliza el empleo, la residencia, la movilidad y la expectativa política no solo atingente a la ciudad de San Antonio, sino también, en rangos de escalas diversas, tanto a nivel de comunas aledañas de Santo Domingo y Cartagena, como con El Tabo, El Quisco y Algarrobo.

La Instalación del Mega Puerto no es, ni será, solo una problemática para San Antonio. La tributación estratégica de la conurbación debe estar sujeta al servicio del Sistema (de ciudades) en su conjunto.

Nuestra Visión por lo tanto se entiende como la Consolidación de un Gran Territorio Urbano, para recibir a un Gran Puerto.

Imagen: Conurbación litoral central



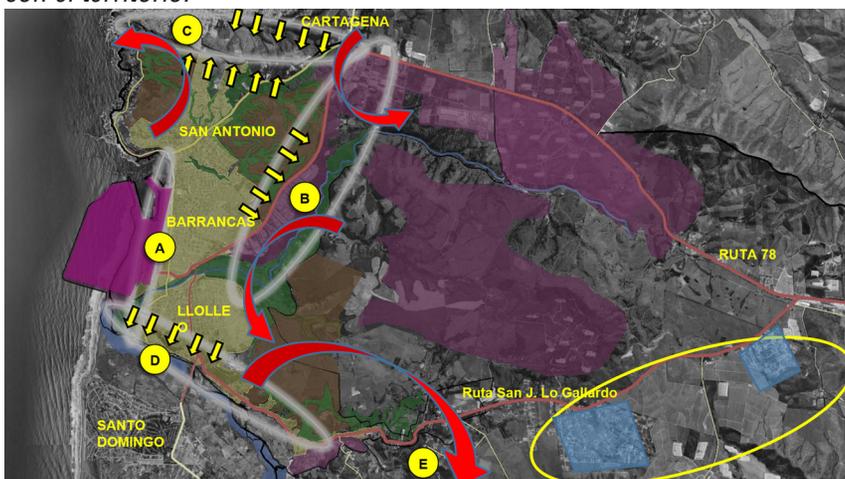
Fuente. Elaboración propia en base a imagen Google Earth

LA SUTURA DEL TERRITORIO.

La operación territorial que se propone, entonces, está referida en términos globales a la sutura del territorio urbano, tanto al interior de la ciudad como en los bordes de la ella, en el límite urbano, a fin de conducir a un fenómeno de continuidad y complementariedad en dos escalas de integración: interna y externa.

Esto es, potenciar las zonas de revitalización y de articulación con el territorio, tanto dentro de la ciudad como en los límites de ella; y, reorientar hacia la conurbación y las zonas de crecimiento comunal fuera del límite urbano.

LA SUTURA DEL TERRITORIO. Zonas de revitalización y de articulación con el territorio.



Fuente. Elaboración propia en base a imagen Google Earth

- A. ZONA DE INTERFACE Y REDUCIR FRICCIÓN.**
- B. ZONA DE RECUPERACIÓN BORDE CIMA PARA LA EXTENSIÓN URBANA.**
- C. ZONA CONEXIÓN INTERURBANA.**
- D. ZONA CONEXIÓN PAISAJE Y PATRIMONIO.**
- E. ZONA CRECIMIENTO INTEGRAL, INHIBIR LA DISPERSIÓN.**

OBJETIVO CENTRAL

OBJETIVO CENTRAL: “CONSOLIDAR EL DESARROLLO DE LA CIUDAD EN DOS ESCALAS DE INTEGRACION: Escala interna y la escala externa.

El Objetivo del Plan Estratégico para San Antonio y en definitiva para la consolidación de gran territorio deseado, está puesto en la comprensión de que la ciudad de San Antonio, tanto en su estructura institucional, territorial, económica y funcional no está preparada hoy (individualmente) para reaccionar ante las exigencias de un mejor estándar y Calidad de Vida conforme el desarrollo del país y la región, y por lo tanto el riesgo de un hinterland acotado, limitado y decreciente en sus atributos urbanos disminuirá sustancialmente las expectativas de un desarrollo integral del territorio.

ESCALA INTERNA: De la habitabilidad de la Ciudad.

Está referida a la consolidación de la habitabilidad dentro de la ciudad actual, de sus barrios antiguos y sectores potencialmente concentradores de diversificación de las actividades urbanas, al momento que arribe todo el aparato portuario y sus derivados. Busca la recuperación de la ciudad para el Habitante, sus costumbres, sus espacios, sus actividades. La diversificación y dinamización de las actividades de la ciudad y preparar el tejido urbano existente para el arribo de nuevas demandas urbanas.

Imagen: Paseo Bellamar



Fuente: Selección Google imágenes

Imagen: Fiesta San Pedro



Fuente: Selección Google imágenes

ESCALA EXTERNA: del territorio y la conurbación.

Está referida a buscar la complementariedad logística de la comuna con el resto de las comunas de la provincia y se constituya en una estrategia integral para llevar a cabo el diálogo a futuro con el Puerto (de escala nacional).

Significa referirnos a la disposición, de la ciudad de San Antonio, a la integración territorial, funcional y logística con el resto del territorio circundante (fuera del límite urbano) a la luz de las necesidades y reciprocidades con las otras ciudades de la conurbación a fin de reaccionar a las demandas funcionales del Puerto, en tanto sean estas vías de transporte, industria, equipamientos y servicios, y de esta forma, enfrentar de manera cooperativa las implicancias logísticas y todas aquellas demandas residenciales, laborales, y funcionales que la acción portuaria reclamará.

Imagen: Santo Domingo – San Antonio



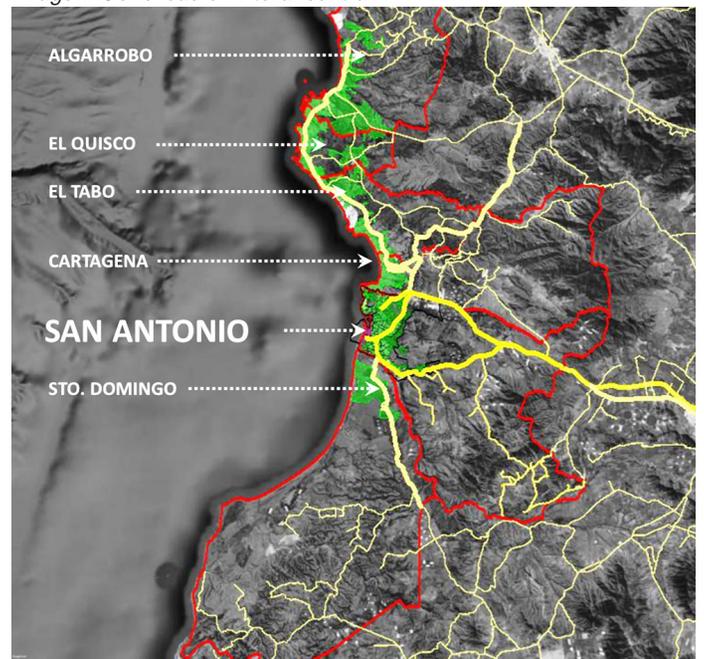
Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

Imagen: San Antonio - Cartagena



Fuente: autor Janko Villatoro

Imagen: Conurbación litoral central



Fuente: Elaboración propia en base de Google Earth

ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

LA REVITALIZACIÓN DE LA CIUDAD EN DOS ANILLOS DE INVERSIÓN.

Del análisis anterior, del desarrollo de la ciudad actual, se percibe que las tendencias actuales de crecimiento son hacia el sur-oriente de la comuna, en la búsqueda de nuevos atributos de localización para sectores de mayores ingresos. Al mismo tiempo, se reconoce la alta presión ejercida por la industria, la movilidad de una alta gama de modos de transporte por las vías estructurantes y la geografía accidentada en las zonas altas -y en el plan de la ciudad- que generan consecuentemente zonas desvalorizadas que inhiben las posibilidades de atracción al sector privado. Esto, se traduce entonces en un déficit de inversión privada tanto Residencial como Equipamiento para otros servicios y el mantenimiento de zonas de crecimiento deficitarias y sin proyecciones para atraer otros sectores y grupos socioeconómicos que diversifiquen la relación de nuevas actividades urbanas.

EL ANILLO INTERIOR.

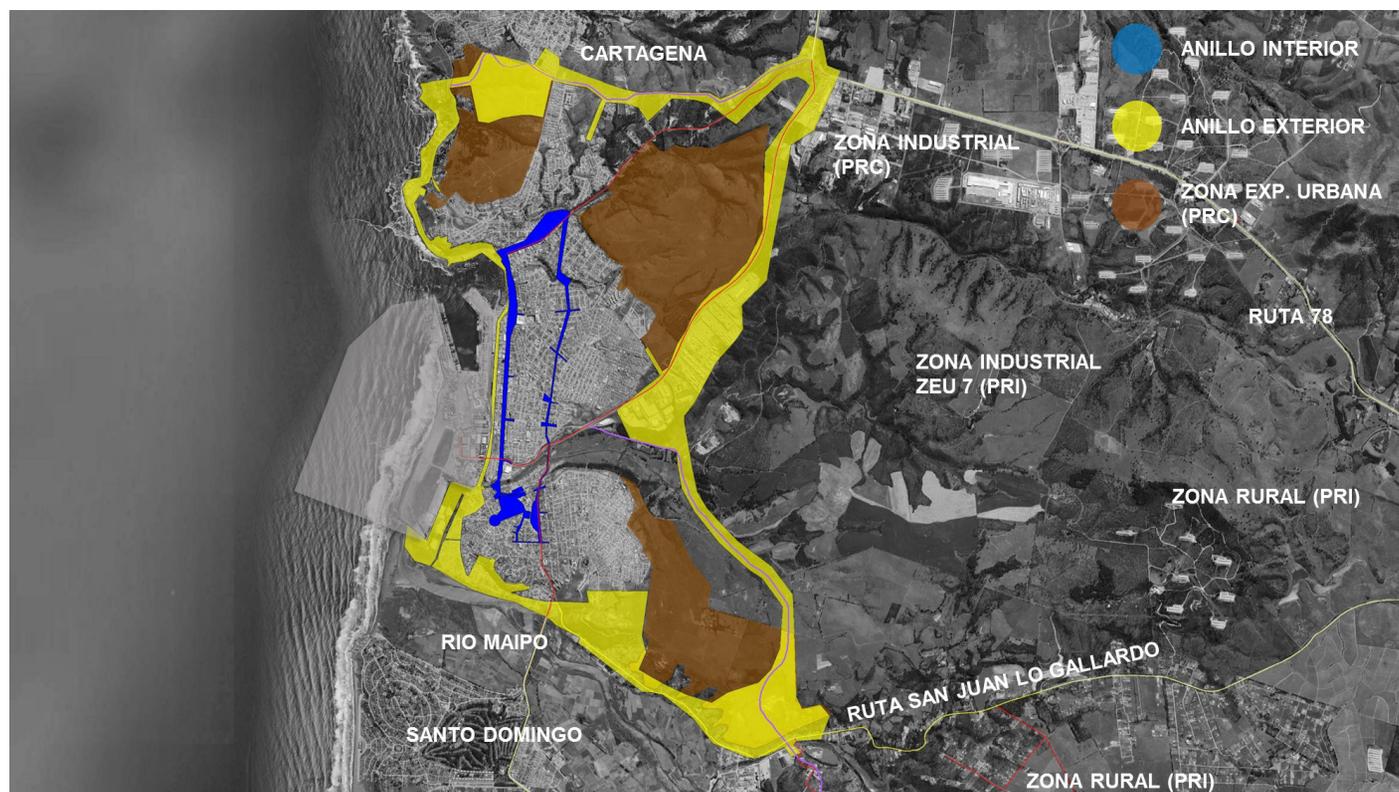
Consiste en construir la base continua de circulación y espacio público de la ciudad en su interior, es decir soslayar -a la luz de la infraestructura- la accidentalidad geográfica que dispersa y desarticula las zonas altas de la ciudad y donde la localización residencial ve carenciada la disponibilidad de mixtura con otros equipamientos que no sean el industrial.

Este anillo, constituye la base de la movilidad interior y pretende unificar la ciudad en la meseta (tal como lo hace Barros Luco en el plan), de manera longitudinal, e interceptados transversalmente por los centros urbanos de San Antonio y Llole de manera de potenciar la dotación de equipamiento existente y mayor diversificación residencial. Este lugar, en torno al Anillo Interior, se localizará las nuevas demandas residenciales y de servicios a tal punto de prescindir de procesos expansivos para alojar nuevos residentes a la ciudad.

EL ANILLO EXTERIOR.

Consiste en construir la base continua de conectividad y mixtura de equipamiento en las zonas altas, periféricas de la ciudad, de tal modo de revertir espacialmente la comprensión del territorio, dialogando cualitativamente con el territorio y permitir un crecimiento hacia los bordes de manera integral no solo desde el punto de vista de los atributos locales, sino en perspectiva de conectividad residencial, funcional y económica con las ciudades vecinas y de la provincia.

Este anillo, se adhiere a las tendencias actuales relativo a la revalorización del paisaje, cautelar las tendencias de crecimiento disperso hacia el sur oriente, pero sobre todo busca generar un continuo interconectado e integral de la ciudad misma, y al mismo tiempo con el resto del territorio aledaño (Cartagena, Ruralidad, Rio, Santo Domingo, Mar), dando paso así a la apertura y expansión planificada y la revitalización de las zonas que hoy están postergadas.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

OBJETIVO Y OPORTUNIDADES DE DESARROLLO; ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL PLAN

CONSOLIDAR UNA INSTITUCIONALIDAD COMUNAL E INTERCOMUNAL INTEGRADA EN MIRAS A LA METROPOLIZACIÓN Y MEGA PUERTO.

- Promover una gestión integrada entre los diversos actores estatales y de la sociedad civil, para la toma de decisiones.
- Revisión de los instrumentos de planificación a nivel comunal e intercomunal.
- Reubicación de la Zona ZI1 del plan regulador comunal para favorecer en dicho sector el uso educacional, empresarial y de innovación.
- Modificación de la Zona ZEC del plan regulador comunal para favorecer el uso empresarial y de innovación y consolidar una zona de interfase.
- Creación de la Corporación de Desarrollo Estratégico como unidad de gestión Intercomunal.

EVOLUCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS ATRIBUTOS PAISAJÍSTICOS Y PATRIMONIALES DEL TERRITORIO.

- Revertir el deterioro del patrimonio natural y promover la valoración de cuencas como espacios articuladores y de integración espacial.
- Consolidar el patrimonio urbano y el carácter identitario de las comunas de la conurbación, y específicamente la ciudad de San Antonio.
- Consolidación de un sistema de parques y espacios públicos comuna.

DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL AUTÓNOMO Y COMPLEMENTARIO AL DESARROLLO PORTUARIO Y DE LA CONURBACIÓN.

- Fortalecer el desarrollo de la actividad turística.
- Fomentar la oferta educativa.
- Fomentar la oferta Comercial.

CONSTRUIR UN TERRITORIO CONTINUO Y DE COMPLEMENTARIEDAD FUNCIONAL A ESCALA COMUNAL E INTERCOMUNAL.

- Segregar las funciones portuarias e industriales, de las funciones urbanas al interior de la ciudad.
- Generar zonas de transición entre usos portuarios y usos urbanos.
- Promover áreas de integración con mixtura de usos urbanos e interurbanos y de acuerdo a las tendencias de crecimiento de la ciudad.
- Conectividad geográfica y morfológica del territorio interurbano.

TRES ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL PLAN.

La consolidación de ambos anillos consiste en la revitalización de las zonas internas y periféricas mediante el desarrollo integral de 3 elementos estructurantes:

INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD.

Están referidos a los elementos que constituyen la conectividad de la ciudad de manera interna y externa, con ello pueda absorber las demandas de flujos locales, interurbanas e intercomunales, y al mismo tiempo absorber las demandas de localización (actual y futuro con la instalación del Mega Puerto) sobre todo hacia las zonas de Expansión Urbana dentro del Límite Urbano, ya sea residenciales como de equipamientos

ÁREAS MIXTAS.

Consisten en la mixtura programática que busca interrelacionar y complementar los usos de suelo y las actividades en pos del enriquecimiento urbano y generar así nuevas centralidades que contengan nuevos atributos de localización a partir de las tendencias actuales de crecimiento, comprensión del territorio y, considerando modificaciones específicas, de acuerdo lo establecido por los instrumentos de planificación.

LAS INTERFACES, O ZONAS DE VALOR PAISAJÍSTICO.

Las Interfaces, consisten en la generación de lugares que permitirán amortizar las fricciones de uso entre las diversas actividades, sin embargo constituyen al mismo tiempo espacios públicos utilizables, habitables. Estas zonas no se conciben como limitaciones físicas ni barreras de segregación de uso, por el contrario invitarán al habitante a disponerse en un lugar de transición y amortiguación que resguarde las potenciales fricciones del sistema urbano.

INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD

CONECTORES LONGITUDINALES.

Son aquellos que recorren en sentido Norte-Sur y son parte integrante de la conformación longitudinal de los anillos tanto interno como externo establecidos en el Plan:

CONECTOR ORILLA.

Generar un continuo por el borde mar. Revitaliza la condición de orilla de la ciudad al reactivar el paseo borde norte, el mar interior, y estos en conexión con la desembocadura del río Maipo y su orilla natural.

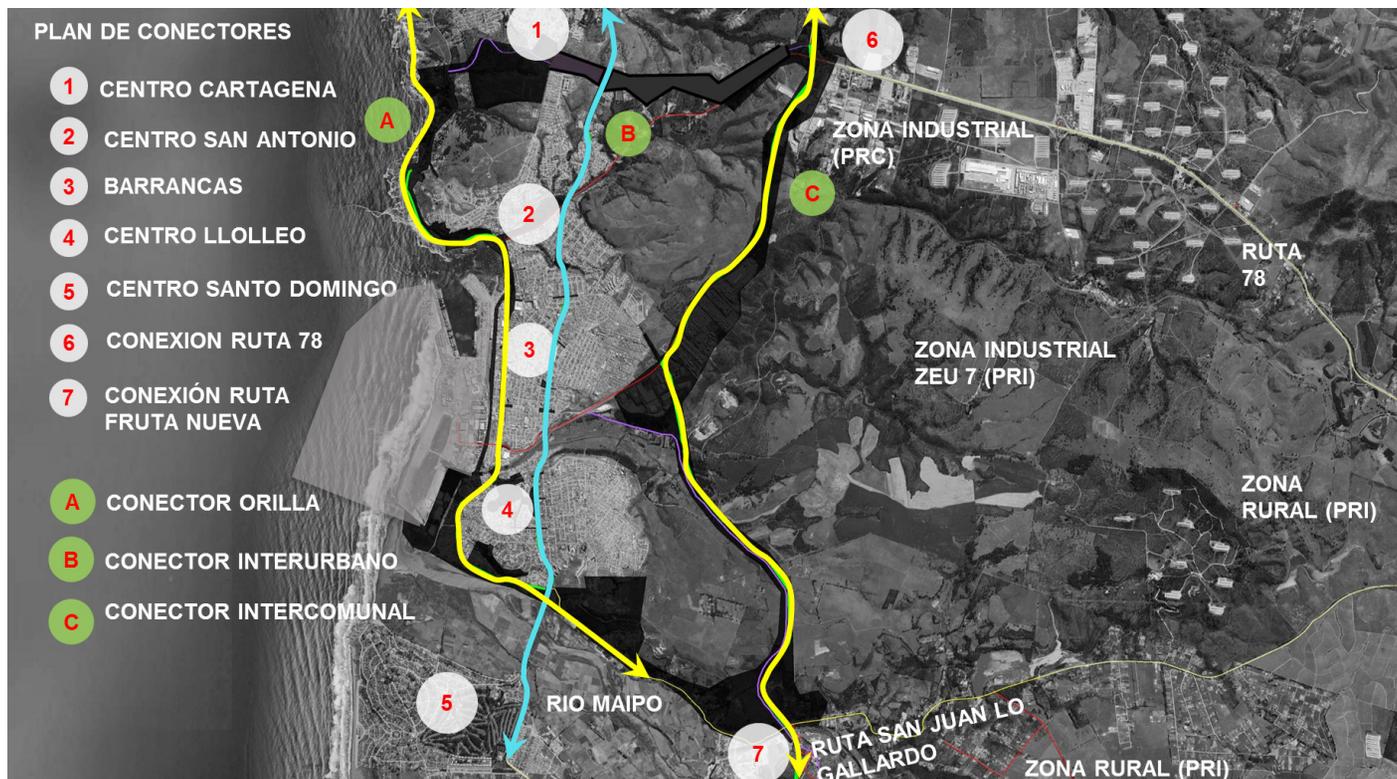
CONECTOR INTERURBANO.

Generar la continuidad territorial e infraestructural, no interrumpida por la accidentabilidad geográfica. Busca restituir la escala urbana y desligar el flujo de transporte de carga por dentro de la ciudad. Generar conectividad y movilidad directa entre las comunas de Santo Domingo, San Antonio y Cartagena, específicamente entre sus centros urbanos.

Para ello, vinculación de Av. Independencia y Av. Chile; extensión por sobre Huallipén cruzando Av. Centenario y prosiguiendo hacia centro de la ciudad de Cartagena.

CONECTOR INTERCOMUNAL.

Busca desviar el flujo intercomunal que hoy día traspasa la ciudad específicamente por Llolleo, por la av. Chile, de modo que, tanto el flujo del transporte privado (de paso por la comuna) y de carga, desalojen el territorio urbano disminuyendo la fricción en las zonas céntricas de la ciudad. Para ello, el plan de este conector se vincula al proyecto prontamente a licitarse, correspondiente a la nueva Ruta de la Fruta, ruta 66. Así, esta ruta permitirá descomprimir longitudinalmente el territorio urbano.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

CONECTORES TRANSVERSALES.

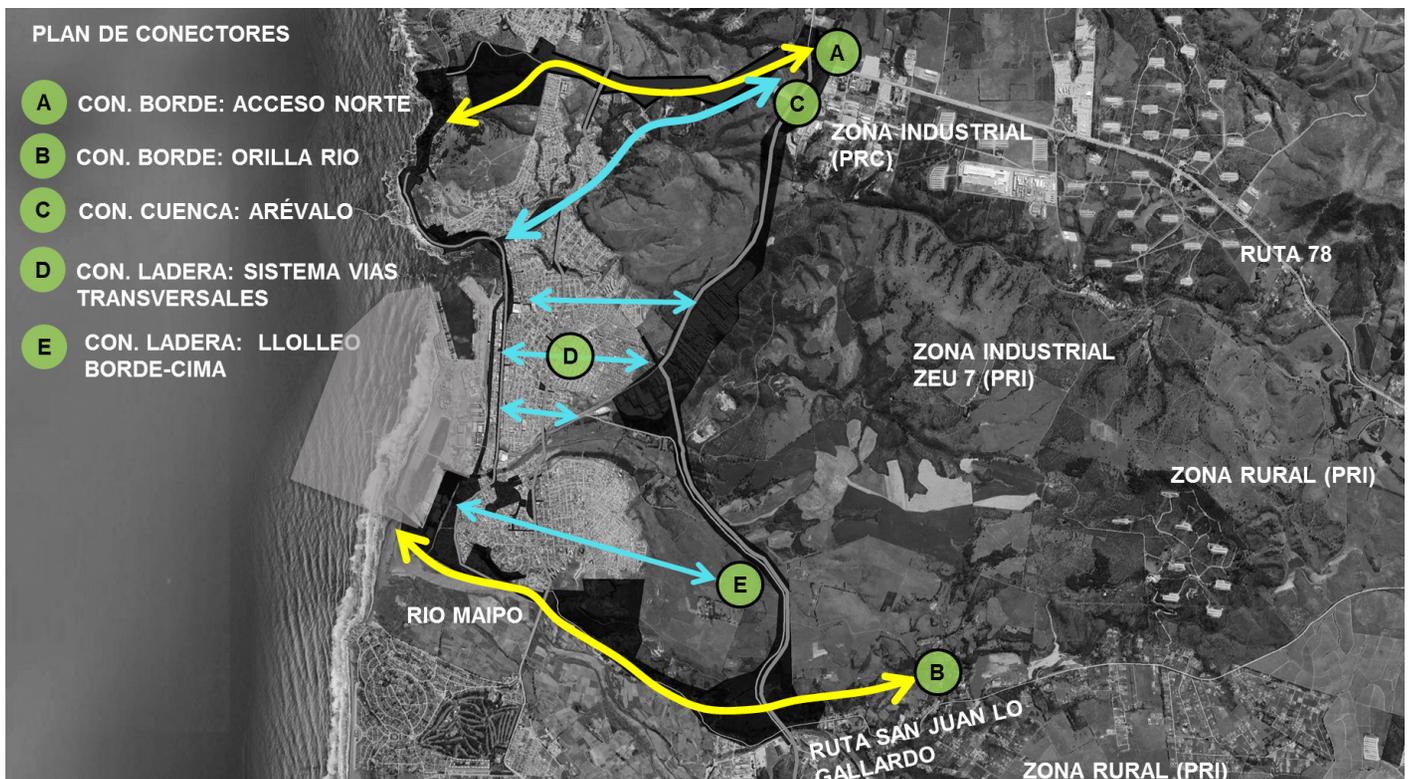
Son aquellos que recorren en sentido Oriente-Poniente la ciudad:

CONECTOR LÍMITES.

Es la consideración de dos vías de relevancia para el Anillo Externo. Por una parte, el Nuevo Acceso Norte, proyecto de vía por la zona norte de San Antonio, en el límite urbano con la ciudad de Cartagena. Por otra parte, la vía que recorre paralela a la ribera norte del Río Maipo y que hoy se encuentra clausurada al espacio público, por las instalaciones del ejército localizado en el regimiento en Llolleo y conexión con San Juan Lo Gallardo.

CONECTOR LADERAS.

Es la consideración de aquellas vías transversales que recorren desde el plan las zonas altas del sector oriente de la ciudad y que, de acuerdo al Plan, permitirán no solo la integración hacia los centros urbanos, sino además, la conectividad hacia las nuevas zonas y equipamiento en la cima oriente reconstituida y revalorizada en nuevo polo de desarrollo urbano.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

ÁREAS MIXTAS

ÁREA MIXTA BORDE MIRADOR (NORPONIENTE).

Componente Residencial / Comercial : busca en consolidar un área residencial preexistente, incorporando nuevas dinámicas y atributos. Consiste en la vinculación de nuevos equipamiento de espacio público y comercio que sumados a los conectores urbanos sostenga los atributos de localización residencial, y promover así un escenario de otorgue plusvalía y atractivo para la inversión inmobiliaria. Esta plataforma se localiza en la zona norte buscando responder a las demandas potenciales de residencia y que hoy tendencia la conectividad física de las ciudades de San Antonio y Cartagena.

ÁREA MIXTA RURAL/URBANA (SURORIENTE).

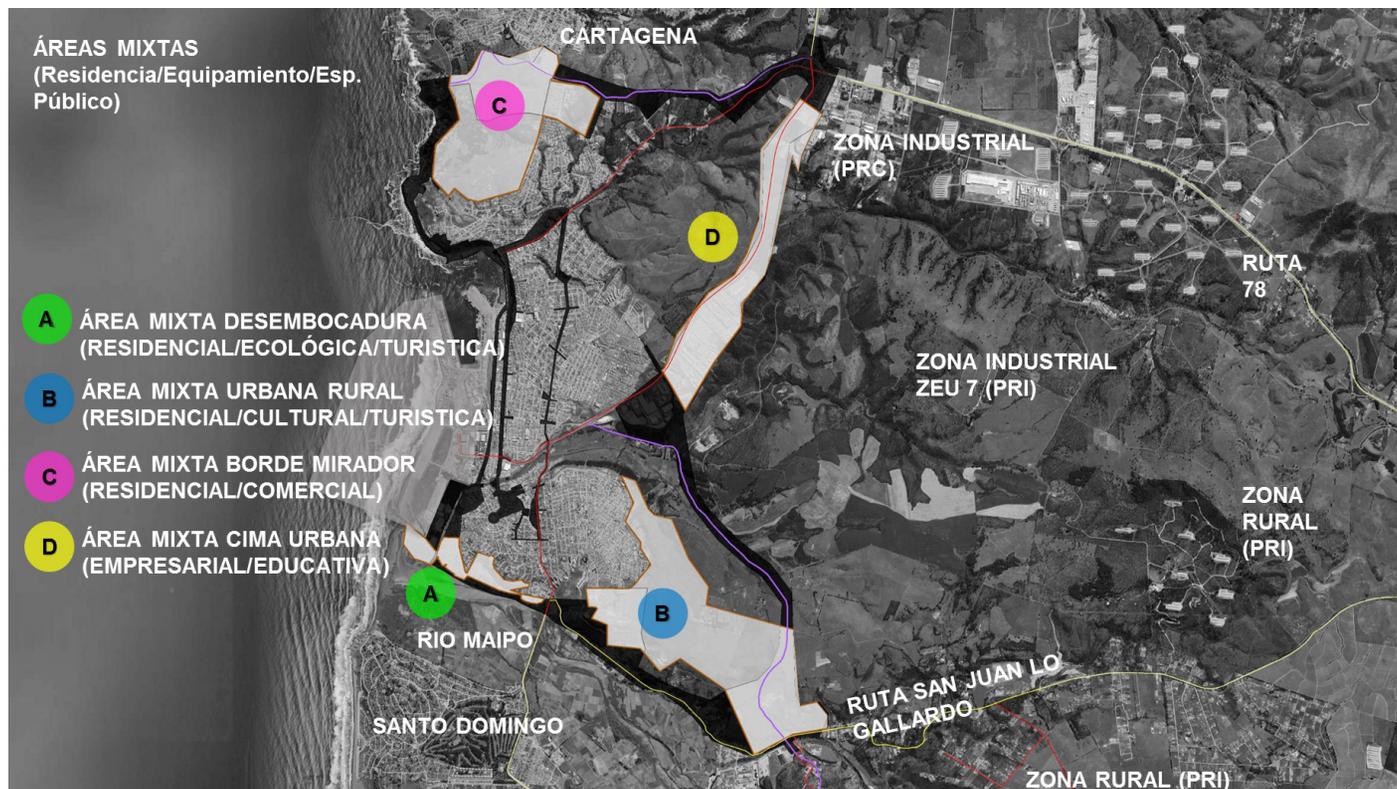
Componente Residencial / Cultural / Turística: busca fortalecer los lugares destinados al crecimiento expansivo de la ciudad, articulando la zona sur oriente, dentro del límite urbano, con las localizaciones limítrofes del área rural. Esto es de vital relevancia puesto que hoy, es una zona que se reconoce física y funcionalmente desarticulada del resto del área urbana y centro de la ciudad pero, que al mismo tiempo, concentra el potencial identitario mediante el desarrollo de las fiestas costumbristas, radica en dichos sectores el monumento Cristo del Maipo y se encuentra próxima a otras localidades originarias constituyentes de la historia comunal.

AREA MIXTA CIMA URBANA (NORORIENTE)

Componente Empresarial / Educativa: Establece las relaciones de los diversos elementos que componen el funcionamiento del sistema portuario, en tierra, y que de acuerdo a las necesidades sinérgicas de desarrollo Puerto-Ciudad podrá consolidarse como una zona que concentre centro de capacitación, educación y especialización a la luz de la oferta laboral del puerto y el territorio.

AREA MIXTA ECOLOGICA (SURPONIENTE)

Componente Residencial / Ecológica / Turística: busca la reafirmación valórica del paisaje circundante, natural, y la relevancia del río Maipo en la conformación cultural, social, y ecológica del territorio urbano. Se trata de la revaloración del sistema de cuencas en su conjunto y la importancia de la preservación de las diversas especies naturales que allí subsisten. Se trata entonces de la generación de equipamiento y actividades en torno espacios públicos y centro de relevancia estacionaria relacionada a la pesca original de Lollole y los atributos paisajísticos integrados a la ciudad.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

INTERFACES

INTERFAZ ANILLO EXTERIOR.

INTERFAZ PUERTO/CIUDAD.

Consolidar un sistema de espacios públicos que ofrezca una nueva permanencia y valoración del Espesor Angamos-Barros Luco sumado a la especificidad de uso en torno a oficinas, empresas e institucionalidad.

INTERFAZ CIUDAD / INDUSTRIA (Territorio Interior):

La revaloración del Estero el Sauce, específicamente en el Fundo El Piñeo, el que comprenderá la interfase entre la zona de desarrollo urbano en la Cima de la ciudad amortiguando y regulando la consolidación de la zona ZEU 7 del PRI destinado para uso Industrial.

INTERFAZ INTERCOMUNAL.

Conectividad interurbana con Cartagena, se sitúa la interfase que amortizará las fricciones producidas por la ruta de acceso norte. Todo para lo cual se constituya ésta una franja de transición y ocupación del espacio público.

INTERFAZ RÍO MAIPO.

Busca generar un espacio de uso y ocupación del borde río buscando la ocupación y contemplación del paisaje natural preponderante. Una reorientación hacia su vecino Santo Domingo.

INTERFAZ ANILLO INTERIOR

INTERFAZ ESTERO EL SAUCE.

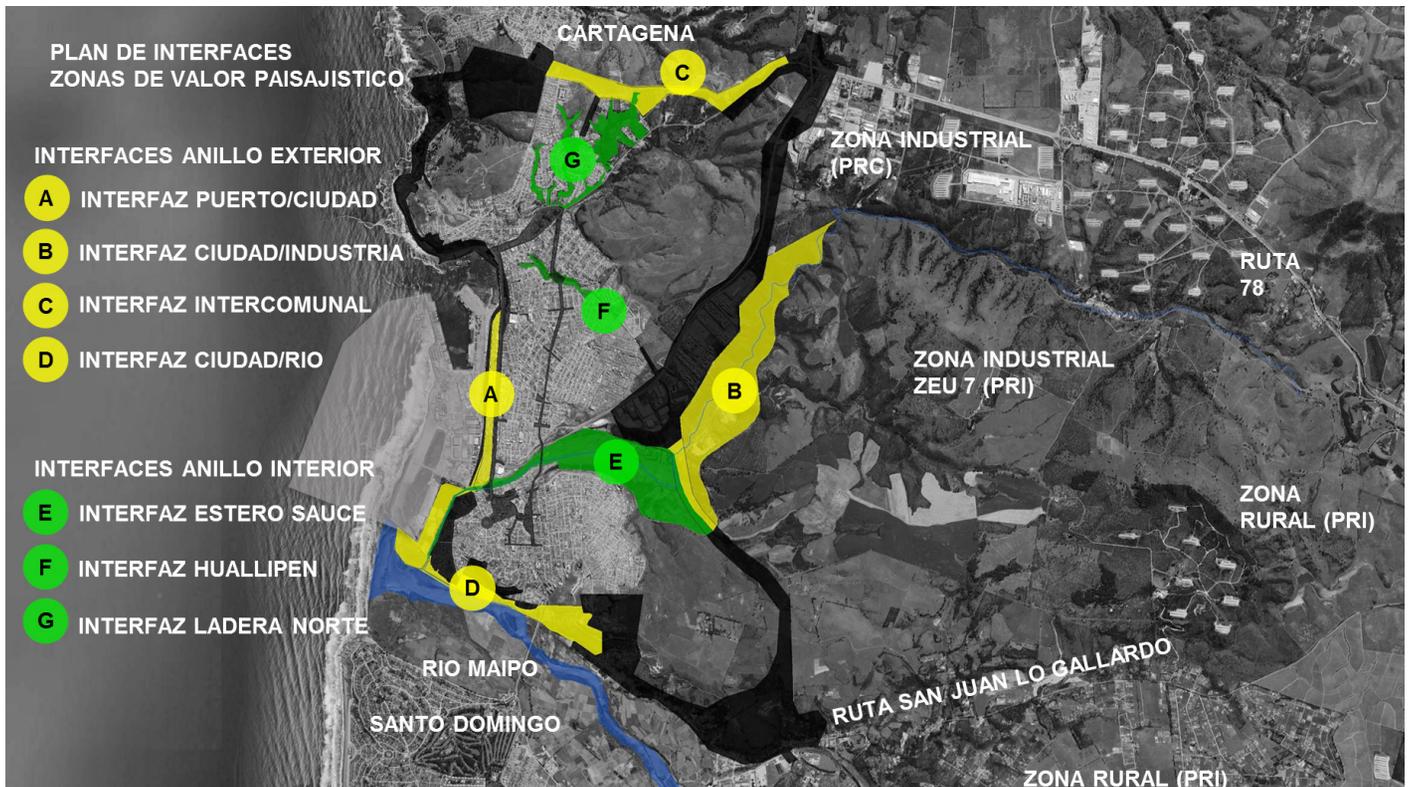
Considera utilizar gran parte del tramo del Estero donde se conectan vialmente los sectores de Barrancas y Llolleo, se requiere de manera urgente reformular el Nuevo Acceso 2, para camiones y mantener Nuevo Acceso actual a fin de desarrollar del Estero El Sauce un gran espacio que permita ser habitado en sus laderas y reconciliar la relación del paisaje natural de gran valor ecológico con la ciudad, en línea con Parque DYR y desembocadura El Sauce.

INTERFAZ QUEBRADAS LADERA NORTE.

Frente a las demandas de uso de suelo disponible para la residencia, se han utilizado las quebradas de este sector trayendo un contexto de asentamientos irregulares y en condición de riesgo. Se considera esta zona devolverle los atributos paisajísticos, de valor natural, y confinando sus laderas de tal manera prevalezca la revaloración de estos elementos, con fines públicos y no residencia privada.

INTERFAZ ESTERO HUALLIPEN.

Frente a las demandas de conectividad en la zona de barrancas y Placilla, el Estero Huallipén concentra un gran espacio natural que permitirá ser reconsiderado para la conformación de espacios públicos de valor ecológico y despojarle la condición de vertedero que actualmente posee producto de las indeterminaciones urbanas que confinan sus bordes y laderas.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

TRES CONDICIONES IMPORTANTES

El desarrollo del Plan considera necesario incluir algunos aspectos que condicionan el accionar tanto de las autoridades, la sociedad civil y el sector portuario, poniendo sobre la mesa aquellas necesidades o tensiones primeras que se deben atender para que el Plan se pueda desarrollar en todas sus etapas y elementos estructurales.

1. LA DINÁMICA PORTUARIA.

El Plan deberá considerar la premura suficiente para ponerse en marcha al menor plazo posible, puesto que por una parte la industria portuaria, logística y por lo tanto la demanda empresarial se plantea acciones específicas y de corto plazo.

2. PROCESOS INSTITUCIONALES (Relación Público-Privada).

La inercia desarrollista de urbanización sobre el territorio se ha basado en la residencia, muchas de ellas mediante la inversión pública, en terrenos sin un tejido diverso en equipamiento y espacios públicos de calidad. Esto, puede generar la perpetuidad de las zonas de bajo valor de suelo y segregación social, las instituciones deberán buscar una mayor diversificación y frecuencia de la inversión privada.

3. LA OPORTUNIDAD:

Una oferta de proyectos que sincronizan con el Plan.

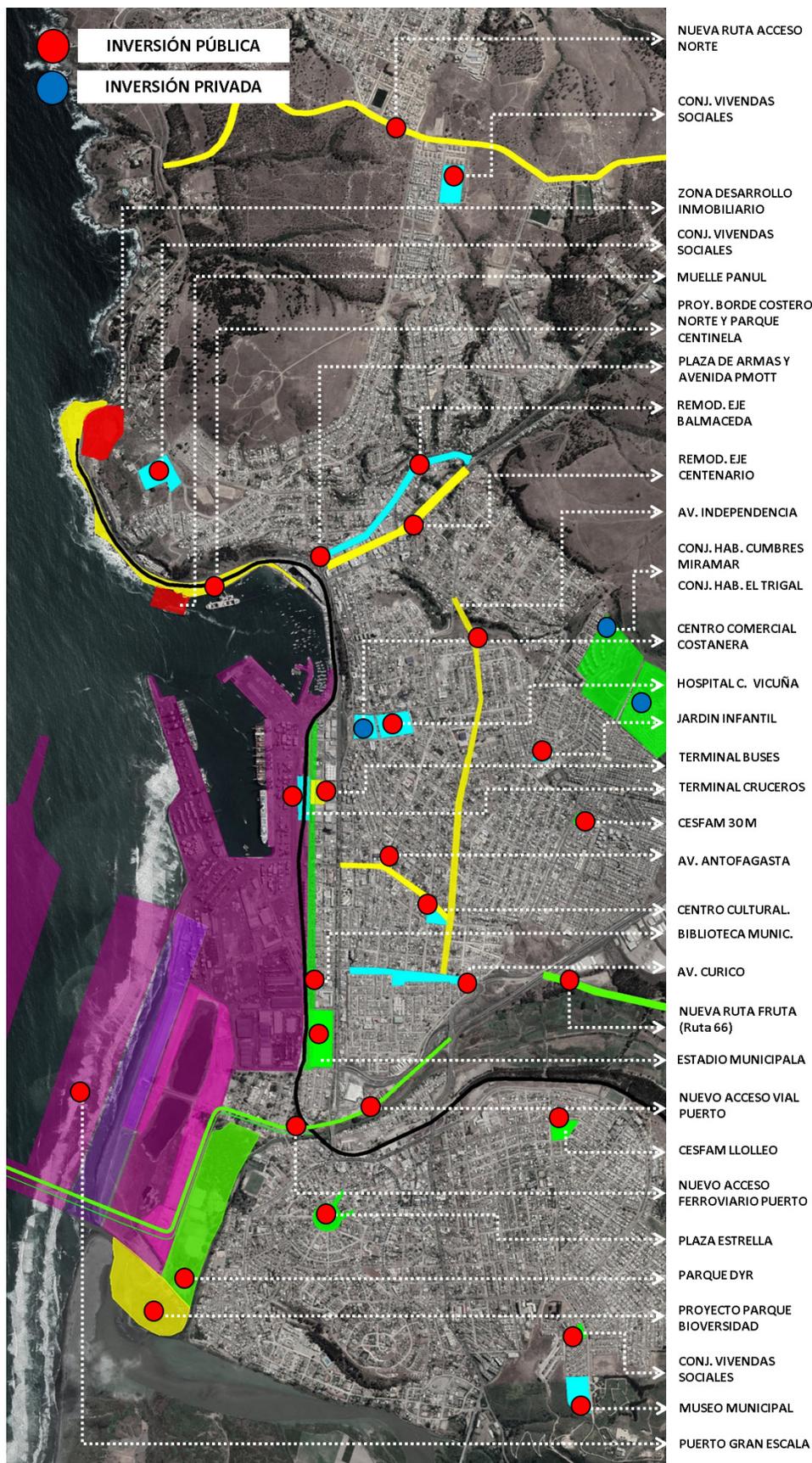
De esta forma, se consideran una oportunidad aquellos proyectos que de acuerdo al plan presentado, se adhieren a la estrategia de intervención en el fortalecimiento de los anillos expuestos (interno y externo) los cuales deberán ser coordinados según las proyecciones de gestión y ejecución del Plan Urbano.

¿CUÁL ES LA OFERTA DE PROYECTO QUE SINCRONIZA CON EL PLAN?

Proyectos desde los ámbitos Públicos / Privados:

El desarrollo urbano actual de la comuna consta de una serie de proyectos correspondiente principalmente a la inversión pública mientras tanto otros, unos pocos, corresponden al sector privado.

Por ejemplo: de la cartera de proyectos en la Comuna podemos contemplar los siguientes:



Fuente: Elaboración propia en base a información IMSA

PROYECTOS DESDE EL ÁMBITO DE LA TEMPORALIDAD (PLAZOS).

Se consideraron los proyectos en cuatro estados de temporalidad:

- Recientemente Ejecutados.

Está referido a aquellos proyectos que a la fecha se encuentran en fase de construcción o construidos que son relevantes para la sincronización con el Plan Estratégico.

- de Corto Plazo,

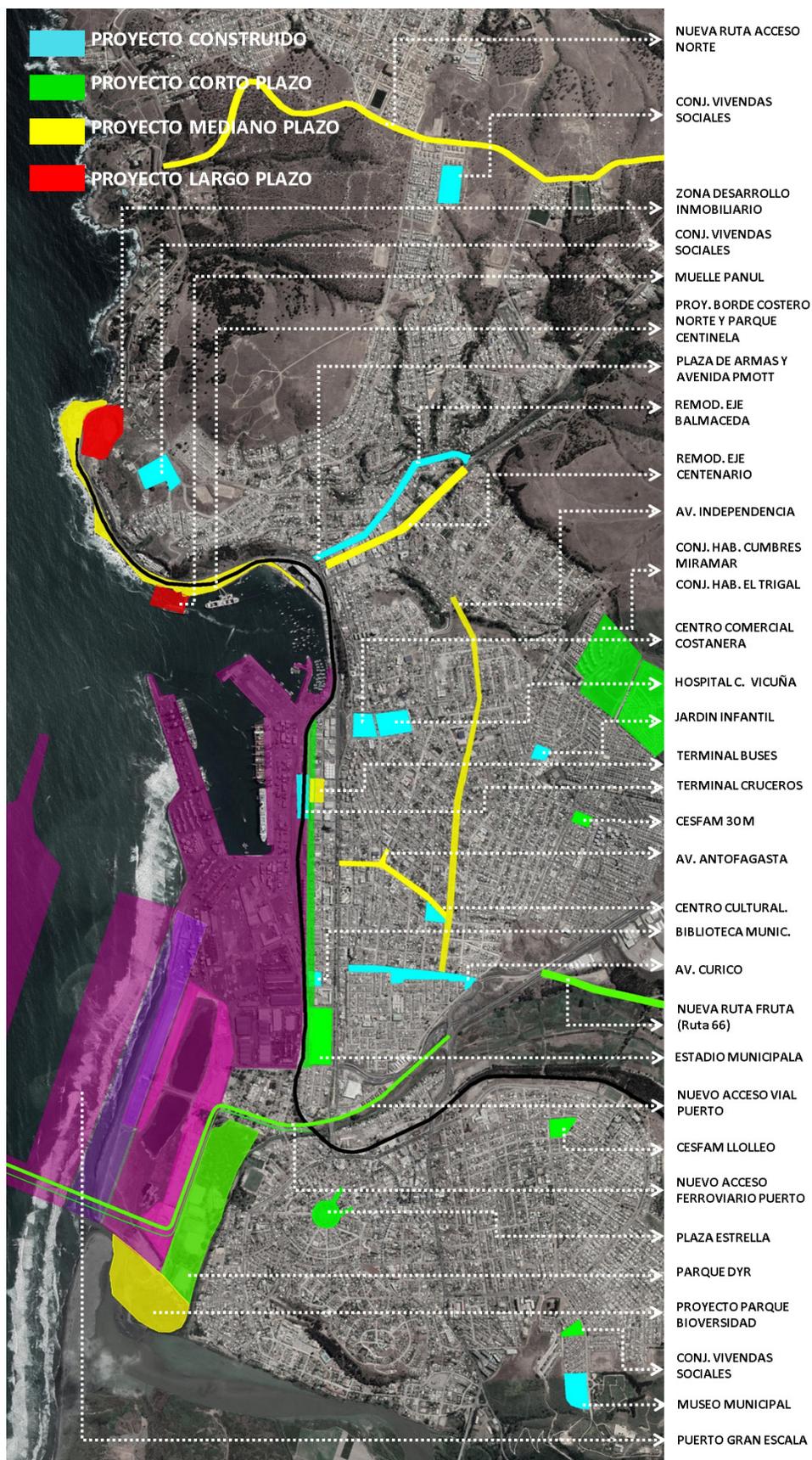
Está referido a aquellos proyectos que se encuentran con financiamiento disponible y proyecciones de ser construidos dentro de los plazos asociados a esta administración (de uno a cinco años).

- de Mediano Plazo y

Está referido a aquellos proyectos que no necesariamente cuentan con recursos asociados, sin embargo, han sido difundidos y gestionados para ser construidos en un plazo de cinco a diez años aproximadamente.

- de Largo Plazo.

Está referido a aquellos proyectos que no necesariamente cuentan con financiamiento asociado, sin embargo, se plantean opcionales a ser desarrollados en un plazo superior a diez años por la entidad correspondiente.



Fuente: Elaboración propia en base a información IMSA

COMO SINCRONIZA EL PLAN CON LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN

PROYECTOS DE INVERSIÓN RELEVANTES PARA EL PLAN:

A) DE LA INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD

- Nuevo trazado Ruta 66 (Licitación)
- Proyecto Nuevo Acceso Norte
- Ampliación ruta nuevo acceso (3era pista)
- Mejoramiento Av. Independencia.
- Proyecto Borde Norte (Puerto).

B) DE LAS AREAS MIXTAS

- Museo de ciencias y arqueología de San Antonio.
- Parque de la Biodiversidad (puerto).
- Plan de desarrollo inmobiliario.
- Proyecto conjuntos residenciales.

C) DE LAS INTERFASES O ZONAS VALOR PAISAJISTICO

- Parque DyR (Desembocadura Río Maipo)
- Terminal Rodoviario.
- Terminal Cruceros (puerto)

En este sentido, se consideran fundamentales los proyectos asociados a la Nueva Ruta de la Fruta (ruta 66) y el Nuevo Acceso Norte, ambos, proyectos que se están desarrollando con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que, si bien, son parte constituyente de la logística del sistema portuario, estas son vías que permitirán descomprimir y diversificar los accesos a la ciudad y resto del territorio.

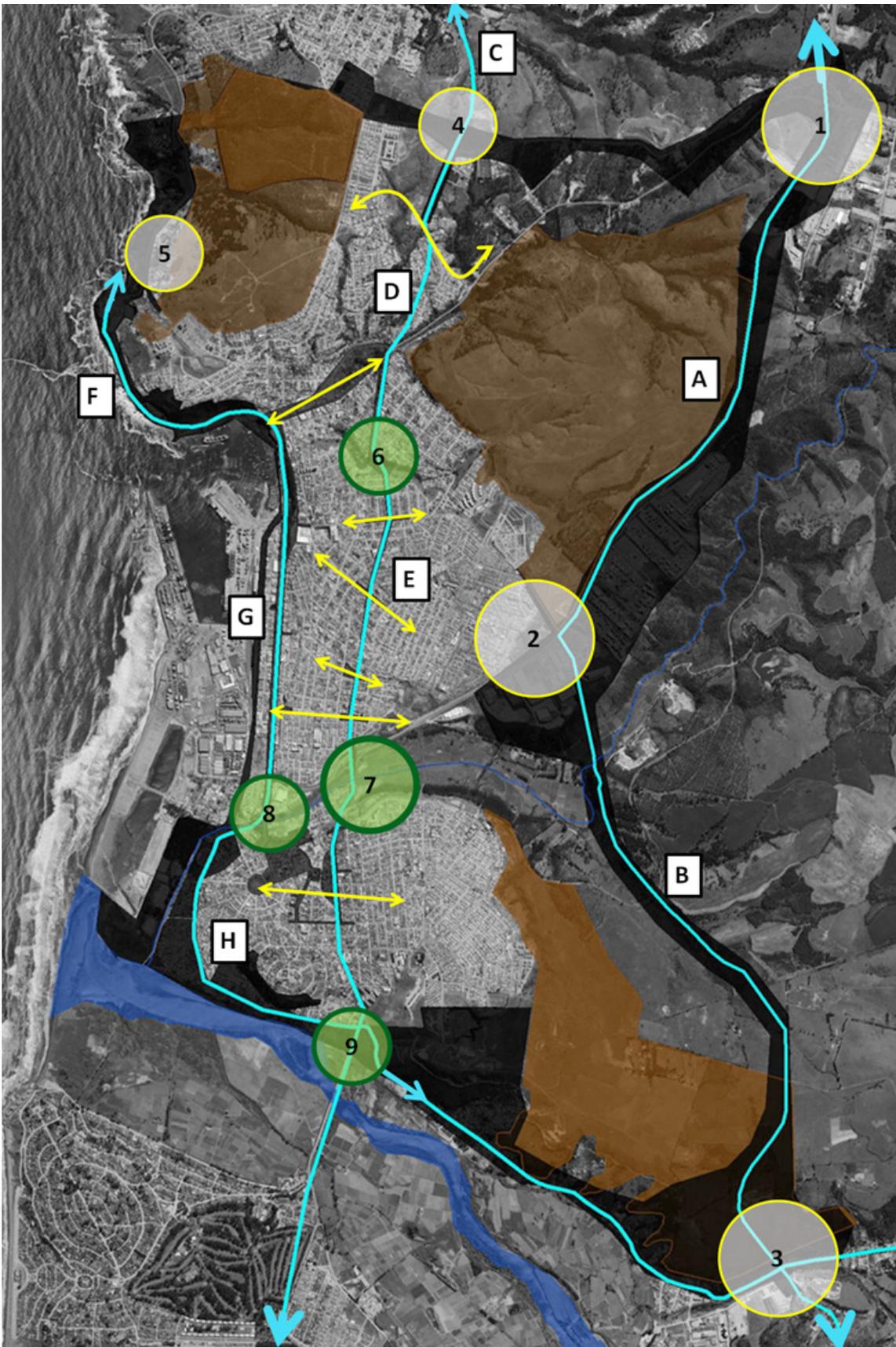
PLANO DE SINCRONIZACION INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD.

PROYECTOS DE INVERSIÓN:

- A.** Tramo ruta nuevo acceso 3 pistas por sentido.
- B.** Par tramo intercomunal ruta de la fruta para vehículo privado.
- F.** Ruta orilla, vehículo privado, carga menor, peatón, parque, ciclo vía.
- I.** Tramo ruta acceso norte
- 1.** Nodo vial empalme nueva ruta norte
- 5.** Empalme ruta norte con ruta de la orilla.
- 6.** Infraestructura puente sobre Huallipen, ancho 20 mts. nuevo-existente.
- 9.** Cruce puente rio Maipo existente y par nuevo.

PROPUESTAS DEL PLAN.

- C.** Tramo conectividad centro Cartagena. ancho 20mts.
- D.** Apertura del tramo San Antonio de las bodegas. nueva conexión a Cartagena centro. (ruta interurbana) nueva conexión vial entre av. Independencia - San Antonio de las bodegas.
- E.** Consolidación proyecto tramo Independencia. fomentar uso de suelo y equipamiento comercial en av. Independencia, Caupolicán y San Antonio de las bodegas. aumento de índice de densificación.
- G.** Par Barros Luco, Sanfuentes y Angamos vía peatonal, ciclo vía, parque.
- H.** Tramo borde estero sauce, vía vehicular , peatonal y ciclo vía.
- 2.** Reactivación nodo vial empalme nueva Ruta de la Fruta: nueva conexión vial entre Nuevo Acceso y Ruta 66.
- 3.** Paso superior Ruta de la Fruta sobre ruta Lo Gallardo.
- 4.** Empalme Ruta Norte, continuidad conexión Cartagena desde San Antonio.
- 7.** Reformulación trébol sobre Estero El Sauce, y continuidad av. Chile y av. Independencia.
- 8.** Cruce parque interior av. Barros Luco y Estero el Sauce.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

PLANO DE SINCRONIZACION AREAS MIXTAS

A1. RESIDENCIAL. ASENTAMIENTOS FAMILIAS PESCADORES.

A2. COMERCIO/TURISMO. EQUIPAMIENTO DE CALETA, COCINERÍA.

A3. DESEMBOCADURA Y HUMEDAL.

Área Mixta Ecológica – Turística (sur poniente):

- Parque rio Maipo.
- Centro de interpretación y de visitantes (proyecto Puerto).
- Construcción de embarcadero para paseos turístico.
- Promocionar y fortalecer el carácter identitario de las fiestas costumbristas del sector de Lo Gallardo.

B1. ZONA RESIDENCIAL CONJUNTO HABITACIONAL.

B2. ZONA CULTURAL / TURÍSTICA. PUERTA A LA RURALIDAD. COSTUMBRES.

B3. PARQUE CRISTO MAIPO ; ZONA DE QUEBRADAS Y VALOR NATURAL.

Área Mixta Residencial – Cultural – Turística (suroriente):

- Construcción Parque Cristo del Maipo.
- Construcción conjuntos residenciales con valor paisajístico.
- Fomentar disposición de equipamiento comercial.

C1. ZONA RESIDENCIAL, DENSIFICACIÓN. COMPONENTE DE EXTENSIÓN CON CARTAGENA.

C2. ZONA COMERCIAL DE INTERCONECTIVIDAD RUTA ORILLA Y RUTA INTERURBANA.

C3. ZONA MIRADOR, PARQUE LA VIRGEN. SE ARTICULA CON PROYECTO BORDE NORTE.

Área Mixta Residencial – Comercial - Paisajística (norponiente):

- Construcción borde mirador norte.
- Equipamiento Comercial.
- Construcción Parque Cerro la Virgen.
- Construcción conjuntos residenciales con valor paisajístico.
- Fomentar disposición de equipamiento comercial.

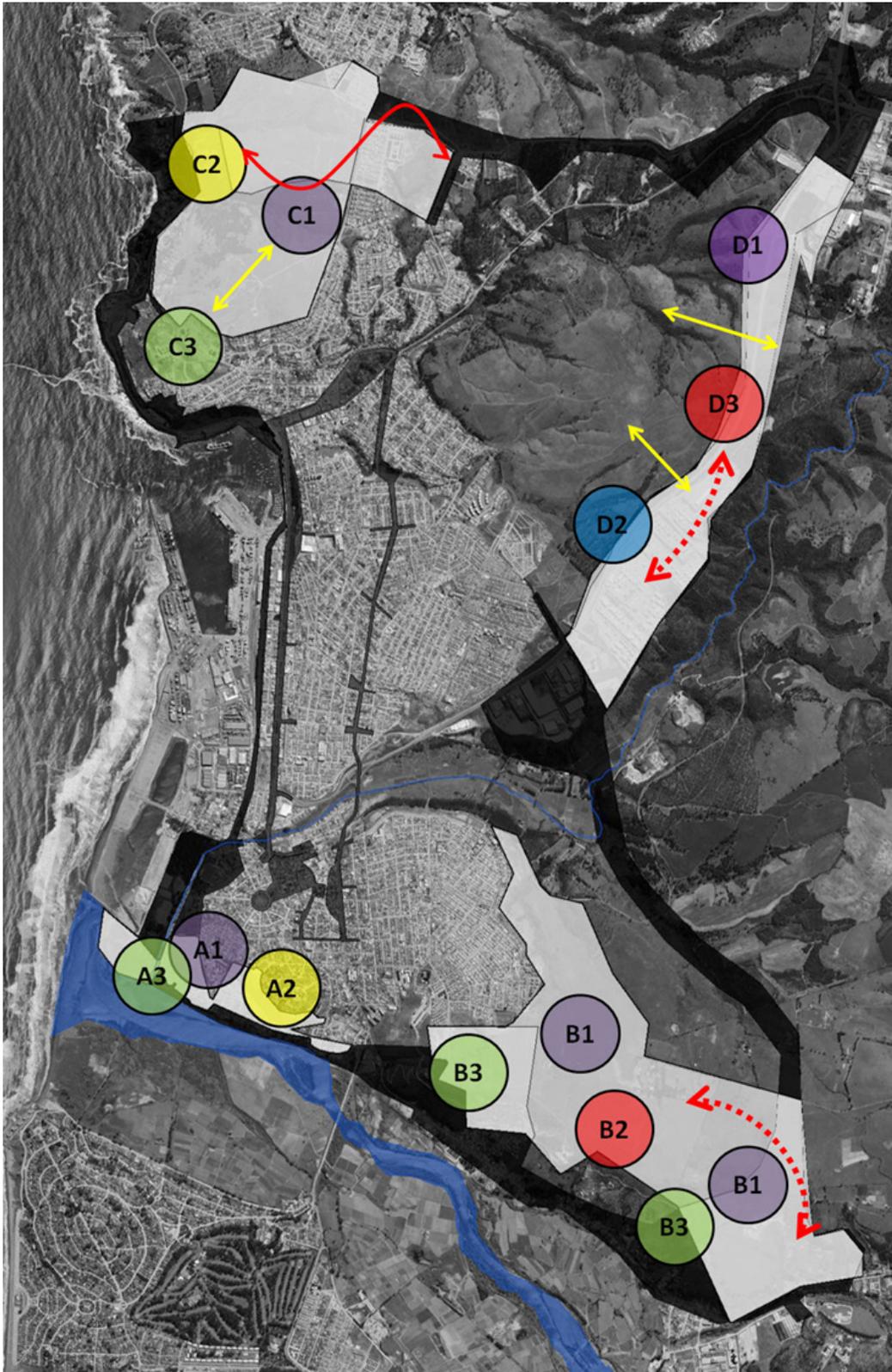
D1. EQUIPAMIENTO OFICINA/EMPRESAS

D2. EQUIPAMIENTO DEPORTIVO/RECREATIVO.

D3. EQUIPAMIENTO EDUCACIONAL.

Área Mixta Educacional - Empresarial - Innovación (nororiente):

- Alianza entre centros de educación y empresas.
- Construcción Centros de educación superior.
- Construcción Centros de tecnología e innovación.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

PLANO DE SINCRONIZACIÓN INTERFACES

Interfaz 1



Interfaz 3



Interfaz 5



Interfaz 4



Interfaz 7



1. CONSTRUCCIÓN DE INTERFAZ DE TRANSICIÓN NORTE.

- Construcción espacios públicos alto San Antonio-Cartagena.

2. SISTEMA ÁREAS VERDES CUENCAS SECTOR NORTE.

- Construcción Parque urbano Cerro la Virgen.

3. SISTEMA ÁREAS VERDES CUENCAS SECTOR BARRANCAS.

- Construcción Parque Urbano Huallipen.

4. CONSTRUCCIÓN DE INTERFAZ DE TRANSICIÓN ENTRE ZONA PORTUARIA Y SECTOR BARRANCAS.

- Construcción Espacio público Av. Barros Luco-Sanfuentes-Angamos.

5. CONSTRUCCIÓN DE INTERFAZ DE TRANSICIÓN ENTRE ZONA ZEUS INTERCOMUNAL (USO INDUSTRIAL) Y ÁREA URBANA.

- Construcción y Protección Parque El Piñe – El Sauce.

6. SISTEMA PARQUE EL SAUCE – DYR.

- Sistema puentes, pasarela y borde estero entre Lollole y parque DyR.

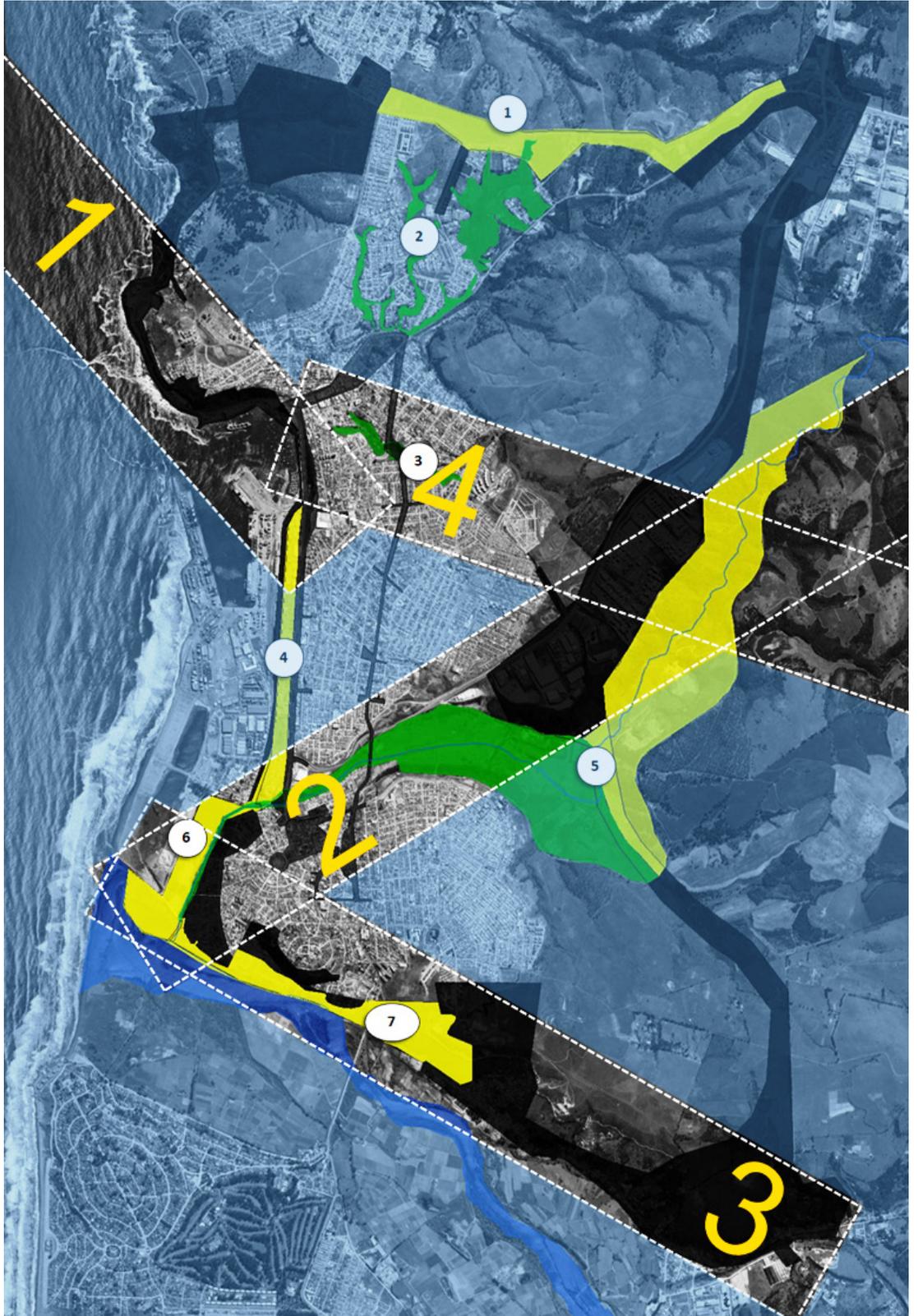
7. CONSTRUCCIÓN DE INTERFAZ DE TRANSICIÓN SUR.

- Construcción parque de la biodiversidad borde interior río Maipo.
- Programa de protección y conservación del patrimonio natural, humedales y áreas de valor ecológico.
- Consolidar la ruta patrimonial del río Maipo.



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth

SISTEMAS INTERVENCIÓN



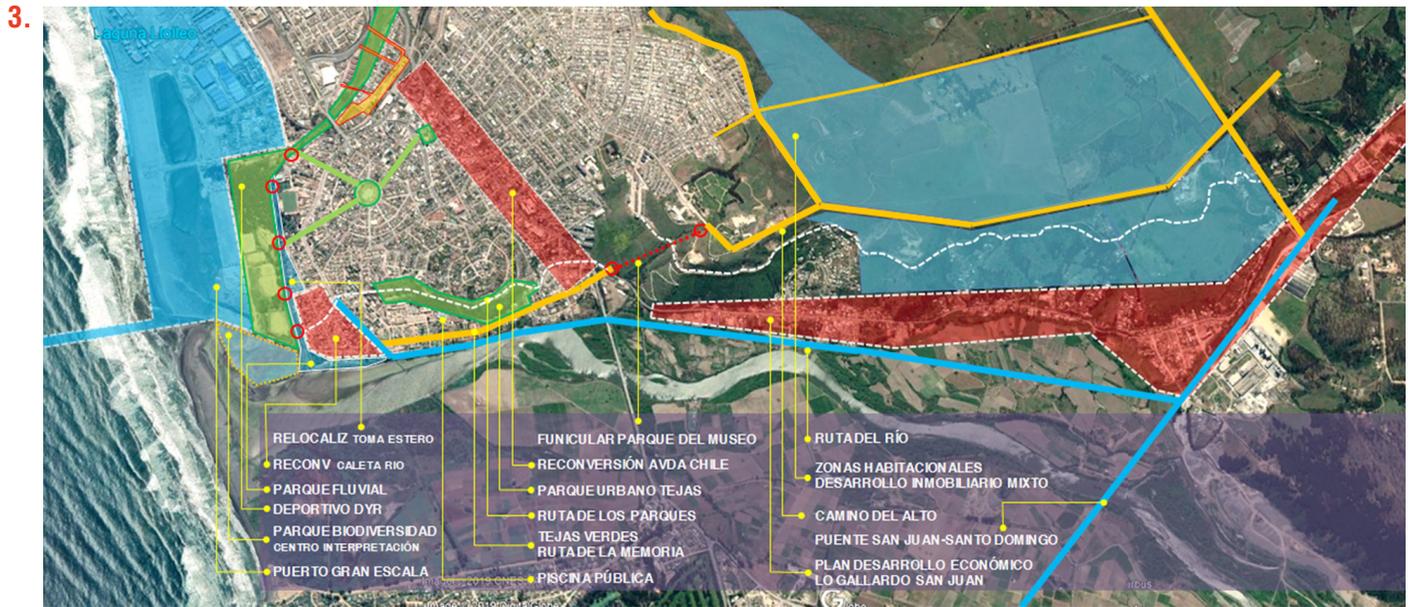
Fuente: Propuesta elaborada por arquitecto Gustavo Ávila.



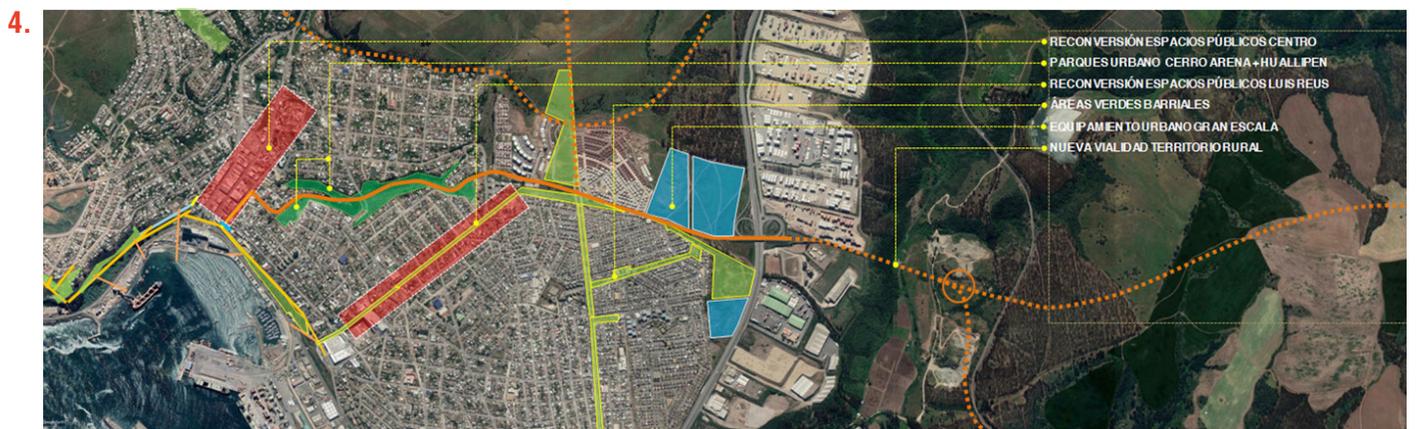
Fuente: Propuesta elaborada por arquitecto Gustavo Ávila.



Fuente: Propuesta elaborada por arquitecto Gustavo Ávila.



Fuente: Propuesta elaborada por arquitecto Gustavo Ávila.



Fuente: Propuesta elaborada por arquitecto Gustavo Ávila.

CONCLUSIÓN.

El Plan Estratégico urbano para San Antonio, tiene por objetivo por una parte mejorar las condiciones actuales de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, de tal forma que desde allí se establezcan las bases de desarrollo frente a la construcción y puesta en marcha del mega puerto.

Es fundamental sin embargo, que las tendencias de crecimiento y expectativas de desarrollo industrial, institucional, y paisajístico del territorio quede contenida en una escala mayor y no solamente arraigada en la ciudad de San Antonio ya que sin lugar a dudas las externalidades de mega puerto podrán ser incidentes en cada una de las ciudades que componen el litoral.

La ciudad que se propone entonces, es una ciudad que reconstituye su anillo interior, para devolverle la posición privilegiada al habitante de estar cerca de los centros urbanos, históricos, cargada de identidad institucional, comercial e integrar armoniosamente la actividad portuaria como símbolo de la actividad diaria y económica de la ciudad, pero no la única.

Asimismo, también, se torna necesaria que la mirada sea focalizada en la periferia, de manera tal que los procesos de conectividad urbana, de accesibilidad y la revaloración del paisaje traiga acompañada una tendencia a la inversión residencial, por lo tanto a la inserción de una oferta de servicios y espacio públicos que revitalice las zonas que hoy se encuentran desgastadas y desprovistas de servicios de urbanización.

Esto, es fundamental para configurar un territorio vinculado, no obstante enriquecido, y no como la tendencia reconocida, por ejemplo, entre las ciudades de San Antonio y Cartagena que hoy son testigos de la homogenización residencial relegada a sectores de recursos medios y bajos, y con una desarticulada dependencia a los centros clásicos de la ciudad.

Para llevar a cabo lo anterior y en definitiva el Plan en su conjunto, requiere impositivamente que se realicen cada una de las diligencias pertinentes, seguramente partiendo desde el voluntarismo, pero en miras al fortalecimiento de las gestiones del Gobierno Local, de tal forma que se resguarden las decisiones que van dirigidas a la comunidad y a proyectar el bienestar urbano en estrecha relación Público-Privado demostrando la madurez avanzada que se debiera llegar al corto plazo, en materia de Gobernanza.

El Plan reconoce necesariamente el consentimiento de las partes integrantes de la sociedad entera ya que Puerto, Municipio y Gobierno Central parecieran estar intrincados en una sola esfera de voluntades, muchas veces alejadas de las que la comunidad manifiesta y la ciudad implora sobre todo frente al vertiginoso reconocimiento de la vanguardia portuaria.

El resurgimiento de la Corporación de Desarrollo de San Antonio, CODESA, se instala como una de las instancias que el Plan necesita para su cometido, dando cuenta que es sumamente requirente la generación de un organismo dedicado y objetivo para estudiar el desarrollo de la ciudad -y el conglomerado de ciudades que componen el territorio- todos juntos con el Mega Puerto.

Plan estratégico San Antonio

Una gran ciudad para un gran puerto.

Patricia Flores Valdés.
Francisco Silva Rodríguez.

Magister en Gestión de Proyectos Urbano Regionales.
Prof. Gustavo Ávila G., Marcelo Ruiz F., Rodrigo Torreblanca C.
Escuela de Arquitectura y Diseño.
Universidad Viña del Mar.

Diseño editorial
Eadlab

© de los textos e imágenes: sus autores
© de la edición: Escuela de Arquitectura y Diseño

Viña del Mar, Marzo 2019





eadlab
*escuela de
arquitectura
y diseño*