



**Municipalidad de San Antonio  
Secretaría Comunal de Planificación**

**ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD  
“PARQUE DEPORTIVO Y RECREATIVO DEL PACIFICO”  
SAN ANTONIO, V REGION DE VALPARAISO**

**ETAPA: DIAGNOSTICO**

**INFORME: MEMORIA – DIAGNOSTICO – ANTEPROYECTO PRELIMINAR**

**San Antonio 2011**

## **INDICE GENERAL**

	Página
<b>1. PRESENTACION</b>	4
<b>2. INTRODUCCION</b>	4
<b>3. ANTECEDENTES</b>	7
<b>3.1. Ubicación respecto de la Macro-área</b>	7
<b>3.1.1. Ubicación del Proyecto Respecto del Entorno Inmediato</b>	8
<b>3.2. Elementos Históricos</b>	9
<b>3.3. Características de la macro-área; Geomorfología</b>	12
<b>3.4. Infraestructura y Equipamientos Relevantes Existentes en la ciudad</b>	13
<b>3.5. Vialidad</b>	15
<b>3.6. Relación del Área de Proyecto con otros lugares relevantes de la ciudad</b>	15
<b>3.7. Catastro del Entorno Inmediato</b>	16
<b>3.8. Vulnerabilidad por Riesgos</b>	20
<b>3.9. Circuito Turístico Borde Litoral Central (Ruta de los Poetas)</b>	23
<b>3.10. Consideraciones respecto de tipos de parques</b>	24
<b>4. DESCRIPCION AREA DE PROYECTO</b>	27
<b>4.1. Relieve – Topografía</b>	27
<b>4.2. Unidades Medioambientales</b>	28
<b>4.3. Áreas Singulares del parque desde el punto de vista paisajístico</b>	30
<b>4.4. Usos Actuales y Catastro de Existencias del Parque</b>	37
<b>4.5. El Parque y su Relación con la Ciudad</b>	41
<b>5. DIAGNOSTICO SISTEMICO SITUACION ACTUAL</b>	44
<b>6. ANTEPROYECTO DE ARQUITECTURA PRELIMINAR</b>	46
<b>6.1. Estrategia de Desarrollo</b>	46
<b>6.2. Definición de Criterios Básicos de Diseño y Programa Arquitectónico</b>	51
<b>6.3. Descripción del Trazado y definición del Programa Arquitectónico Preliminar</b>	52

## INDICE DE GRAFICAS.

#	Descripción	Página
1	Localización del San Antonio respecto de Santiago y Valparaíso.	7
2	Localización del Parque DYR reseco de la Conurbación San Antonio, Llole, Santo Domingo y Detalle del área de estudio.	8
3	Carta San Antonio de las Bodegas 1875	9
4	Detalle Carta San Antonio de las Bodegas 1875	10
5	Fotografía Aérea San Antonio año 1945	11
6	Plano Unidades Geográficas	12
7	Frentes de Atraque	13
8	Propuesta Modificación Plan Regulador Zona de Estudio	14
9	Plano Vialidad Estructurante	15
10	Relación del Proyecto con otros Equipamientos de Relevancia en la Ciudad	16
11	Ficha Catastral General	17
12	Ficha Catastral Calles	18
13	Ficha Catastral Equipamientos cercanos	19
14	Fotos y Esquemas Vulnerabilidad por Inundaciones	20
15	Plano de Riesgos por Inundación de Tsunami	21
16	Incidentes de incendios forestales en la comuna de San Antonio, período 1998 – 2009.	22
17	Plano Litoral Central	23
18	Foto Aérea y Plano Levantamiento Topográfico	27
19	Plano Unidades Ambientales Parque DYR	28
20	Usos Actuales	37
21	Ficha Catastral 1 Parque Interior	38
22	Ficha Catastral 2 Parque Interior	39
23	Ficha Catastral 3 Parque Interior	40
24	Lugares de Interés	41
25	Lugares de Interés y Proyecto	46
26	Propuesta de Accesos al Proyecto	47
27	Esquema de desarrollo	48

## 1. PRESENTACION

El presente trabajo denominado “Estudio de Prefactibilidad Parque Deportivo y Recreativo del Pacifico, San Antonio” se desarrolla por mandato de la Ilustre Municipalidad de San Antonio a través de Secpla (Secretaría Comunal de Planificación).

Es parte de los objetivos de este trabajo ejecutar una recopilación de antecedentes, evaluación y análisis de todos los aspectos que incidan en el parque DYR con el fin de establecer un diagnóstico para el área. Posteriormente se ejecuta un Anteproyecto de Arquitectura y Especialidades que deberá servir de base para un posterior diseño final y para la ejecución de un Plan de Gestión para el parque.

Forman parte del presente informe los siguientes documentos anexos:

Informe Línea Base  
Informe Análisis Hidrológico Estero el Sauce  
Informe Socio Económico  
Informe Preliminar Catastro y Tenencia del Suelo  
Informe de Topografía  
Informe Metodológico Estudio Geotécnico  
Informe Primer Taller de Consulta Ciudadana

El presente informe Memoria Diagnóstica corresponde al Análisis Urbano y Sistémico del área. Este documento expone una compilación de los antecedentes más relevantes que surgen de los informes antes citados, con el fin de formular un diagnóstico respecto del parque y su contexto urbano, como así también, una propuesta de desarrollo para el área específica, la que se concreta en un anteproyecto de arquitectura preliminar, que se incorpora dentro de este mismo documento.

## 2. INTRODUCCION

El destino propuesto para el parque tiene dos escalas o alcances; El primero es consolidarse como un área deportiva y recreativa destinada al uso y goce de la comunidad local, enmarcada dentro de la conurbación San Antonio – Lolleo - Santo Domingo. El segundo, de alcance mayor, es situarse como un referente de nivel regional y nacional dada la ubicación del lugar en uno de los puntos más singulares dentro de la costa central del país. En él se ubica la desembocadura del Río Maipo y el estuario asociado a él. Por otro lado, la gran extensión del parque actual (22 Hectáreas) permite un desarrollo de diversas actividades deportivas, recreativas y contemplativas que le darán el carácter al sector. Estas últimas actividades serán cotejadas con la comunidad para establecer el programa de recintos definitivo para el área a través de un Anteproyecto de Arquitectura y Especialidades

La ciudad de San Antonio se ubica como uno de los polos productivos más relevantes de la costa del Pacífico Sur, a propósito que en ella se ubica el mayor puerto del país.

Este antecedente no menor nos lleva al análisis de la relación entre el complejo portuario y el desarrollo urbano de la ciudad de San Antonio. Dicha relación a lo largo de los aproximadamente cien años de existencia de ambos ha sido más bien tangencial que directa. Esta situación se ve claramente al recorrer la ciudad y observar el alto grado de pobreza, la falta de infraestructura y equipamientos para la comunidad y la excesiva dependencia comercial y de servicios que tiene la ciudad con la capital Santiago.

Esta relación Ciudad y Puerto no ha alcanzado a establecer vínculos armónicos entre el desarrollo productivo y la vida en la urbe como ocurre en otras ciudades que sí se han propuesto dichos vínculos, Es el caso de ciudades que surgieron a propósito de la actividad marítima portuaria (Genova, Barcelona, Hamburgo, y otras).

En Chile no existe una ciudad que tenga tal conformación de unidad entre lo marítimo productivo y urbanístico. Casi siempre aparecen como elementos disociados uno del otro. Generalmente primero surge la necesidad de establecer conexiones con alta mar para la salida y entrada de productos, posteriormente surge el puerto con todo su trazado industrial, esto es, grandes líneas de Ferrocarriles como el principal medio de transporte terrestre que enlaza el borde con el interior, en segundo lugar, la infraestructura vehicular y maquinaria pesada, que este tipo de actividad demanda generando problemas cuando ésta forma parte de la trama urbana local. En tercer lugar, se deben considerar las grandes áreas para el acopio y bodegaje de los productos que estos recintos demandan ya sea a granel como en contenedores.

Para el caso de San Antonio a través de los años los dos primeros elementos (ferrocarril y circulación de camiones y maquinaria pesada), se han ido independizando de la trama urbana permitiendo con ello un mejor funcionamiento de cada una de las partes. Por otro lado el tercer elemento que es la plataforma logística no ha podido desprenderse de la ciudad, más bien se ha ido entremezclando con ella, situación que se puede observar en el sector de Av. Angamos y Av. La Playa provocando un caos en el borde costero de la ciudad. Esta última arteria colinda con el área de proyecto. Al recorrer la zona antes descrita se detecta una gran cantidad de casas y áreas residenciales en venta producto de esta misma situación. Cabe destacar que otrora existía en el sector de Lolleo una playa altamente frecuentada por la comunidad y que hoy se encuentra confinada por el desarrollo portuario.

Así vemos un proceso de crecimiento urbano que se ha sostenido en una disociación entre el borde costero con el área residencial a partir de la infraestructura portuaria.

A esta situación se agregan las intenciones de expansión del puerto con un horizonte de 20 a 50 años y que según los antecedentes, no dejan claramente establecida una visión integral respecto del desarrollo urbano de la ciudad puerto de San Antonio. Sí se expresa en dicho plan la necesidad de contar con mayor espacio logístico traducido en plataformas para el almacenaje principalmente de contenedores.

Desde esta perspectiva es importante mencionar la capacidad de terrenos que se ubican en las mesetas superiores de la ciudad para este tipo de actividad y que hoy en día se están materializando de modo incipiente a un costado de la red vial que une al puerto con la ciudad de Santiago.

Otro elemento disociador entre la relación mar y ciudad, es el recientemente construido complejo Casino y Mall, el que se ubica en el área fundacional de San Antonio en el sector de la antigua estación de ferrocarriles. El edificio es un elemento cerrado similar al modelo utilizado normalmente por este tipo de recintos. Llama la atención que el edificio se formuló como un muro que niega toda vinculación entre el área fundacional de la ciudad con el mar. Este muro destruyó la relación transversal, visual y funcional que existía entre la Plaza de Armas, calles Centenario y Montt con el mar, el puerto y esencialmente con el área de recalado de las embarcaciones de la caleta de pescadores del puerto. Esa área se caracterizaba por ser el lugar de encuentro social de San Antonio donde se desarrollaban los eventos de carácter cívico y festivo, como también espectáculos temporales que visitaban la ciudad en época estival, además de ser el único elemento geográfico y urbano que se desarrollaba transversalmente desembocando en dicho sector.

Desde esta perspectiva, y a propósito del proyecto que se le encarga a esta consultora y que se ubica en el área de conflicto, entre el puerto y la zona residencial (en el extremo sur de este sistema), se ha propuesto un soporte conceptual que se extiende por toda el área fundacional de la ciudad. Este soporte se traduce en la generación de una estructura de recorridos y espacios públicos que se desarrollan linealmente esencialmente por Av. Barros Luco configurando un espesor tal, que sin interferir en el desarrollo portuario, permita que la ciudad cuente con un borde interior de alta calidad en donde se ubiquen la mayoría de los edificios públicos, comerciales y de servicio. De este modo esta gran franja podrá transformarse en la zona de encuentro de ambas actividades (puerto – ciudad). Esta situación ha ido ocurriendo en los últimos años pero sin un proyecto integral que convoque todas las fuerzas vivas de la ciudad, sino más bien a través de iniciativas aisladas tanto privadas como gubernamentales.

En la configuración de este borde juegan un papel preponderante la ubicación de las caletas de San Antonio y Boca del Maipo como puntos nodales de término de un incipiente circuito turístico. La caleta del Maipo podría diversificar la oferta turística que ya ofrece la primera extendiendo el flujo por todo el largo de la ciudad, favoreciendo también a las zonas centrales en este recorrido.

Así, desde su localización, el proyecto podrá retroalimentarse de tres elementos de significación; lo Productivo, Medioambiental y Comunitario:

- a) Su relación de vecindad con el puerto principal del país en cuanto a movimiento de carga. Esto podrá traducirse en una alianza estratégica que satisfaga ambos intereses y los proyecte en el tiempo como elementos en asociación.
- b) Su vecindad con el espacio natural definido por el estuario de la desembocadura del Río Maipo, el que se incorpora como una de las principales áreas eco sensibles de la región.
- c) por último su vinculación con la comunidad local a través de la integración de las caletas existentes en San Antonio y Lolleo abriendo y reformulando el espacio del borde generando un circuito continuo que en el parque se consolidara desde la actividad deportiva y recreativa.

Convergiendo estos tres elementos en un objetivo común de planificación se podrá dotar a la ciudad de un espacio de calidad para el habitante local y a su vez se podrá incorporar este lugar dentro de la red turística regional generando así una nueva fuente de ingreso sustentable para la ciudad.

### 3. ANTECEDENTES

#### 3.1. Ubicación respecto de la Macro área

San Antonio se ubica en la V Región. Es considerado uno de los principales puertos del pacifico sur junto a Valparaíso. Su ventaja comparativa respecto de este último es su menor distancia con la capital (100km) y su capacidad en el territorio para disponer la logística necesaria para este tipo de complejos. En definitiva San Antonio es el puerto de mayor transferencia de carga del país.

Gráfica 1.  
Localización del San Antonio respecto de Santiago y Valparaíso.



Fuente: Elaboración propia.

Existen dos relaciones transversales en la macro área una funcional, la otra natural; la primera corresponde a la Ruta 78 que une San Antonio – Santiago y va uniendo distintos pueblos y ciudades en su trayecto dentro de las que destaca Melipilla casi al centro del sistema. La segunda corresponde a la cuenca del Río Maipo que baja desde la Cordillera de Los Andes pasando tangencialmente por Santiago a la altura de Pirque y se desarrolla hasta desembocar en San Antonio, específicamente en Lolleo a un lado del lugar de proyecto. Es sabida la importancia de este cauce fluvial para la actividad agrícola de toda la cuenca central.

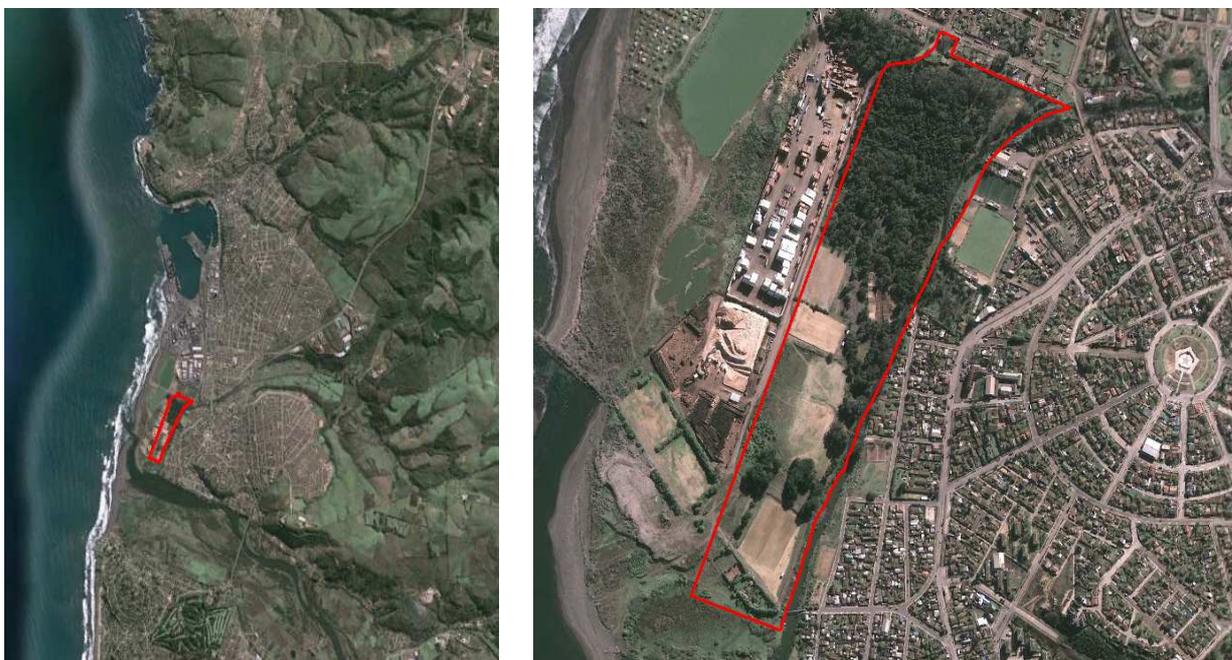
Este origen del Río Maipo constituye la base de los sedimentos que finalmente llegan a la desembocadura y que le otorgan el carácter al área de proyecto, específicamente a la textura de las dunas que provienen de arenas de origen volcánico, por lo mismo, estas son de textura plomiza. Distinto es el caso de otros ríos y esteros de la región; por Ej. el Aconcagua y el Marga Marga, en donde los campos dunarios que se desarrollan hacia el norte en Ritoque y Con-Con respectivamente son de arenas más amarillas.

### 3.1.1. Ubicación del Proyecto Respecto del Entorno Inmediato

El área de estudio se ubica en la ciudad de San Antonio, específicamente en la localidad de Lolloe. Se vinculan en él tres elementos geográficos de importancia; la desembocadura del Río Maipo, la desembocadura del Estero El Sauce y el borde marino.

Producto de este encuentro de masas fluviales más las corrientes marinas se ha formado la plataforma dunaria donde hoy se ubica el Parque DYR y gran parte de la infraestructura portuaria adyacente.

Gráfica 2.  
Localización del Parque DYR reseco de la Conurbación San Antonio, Lolloe, Santo Domingo Y Detalle del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

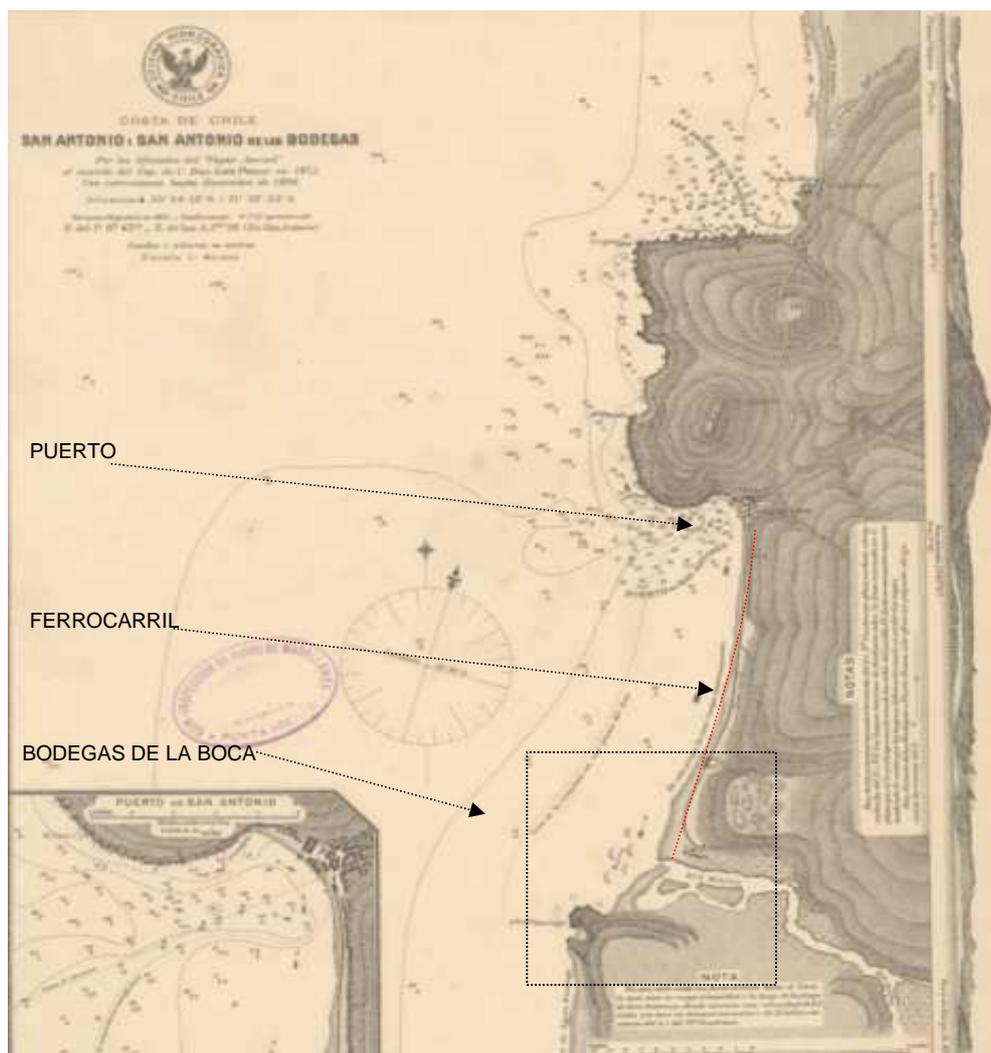
Hacia el poniente se ubica el puerto con sitios para acopio y almacenaje de contenedores. Hacia el oriente, pasando el Estero El Sauce se ubica un conjunto mayoritariamente residencial de perfil socioeconómico bajo, donde destacan hacia el sur el conjunto de viviendas de los pescadores de la boca del Maipo. En este mismo frente se ubican algunas empresas que han ido instalando algunos galpones asociados a los servicios portuarios. Hacia el Norte se ubica Av. La Playa que es una arteria que une el sector de Lolloe con la playa del mismo nombre y hacia el sur el predio limita con los humedales del Río Maipo.

El parque cuenta con una superficie de 22 Hectáreas siendo esta superficie una de las más extensas del país destinada a este tipo de recintos.

### 3.2. Elementos Históricos

El primer asentamiento de San Antonio se ubica en el sector del actual puerto, cercano a la plaza en torno del Estero Arevalo. Este asentamiento se relaciona inmediatamente con el sector de la Boca del Maipo y específicamente en el área del Parque DYR a través del trazado del ferrocarril que por lo que indica la figura siguiente se desarrollaba por la plataforma donde hoy se ubica calle Angamos y Barros Luco.

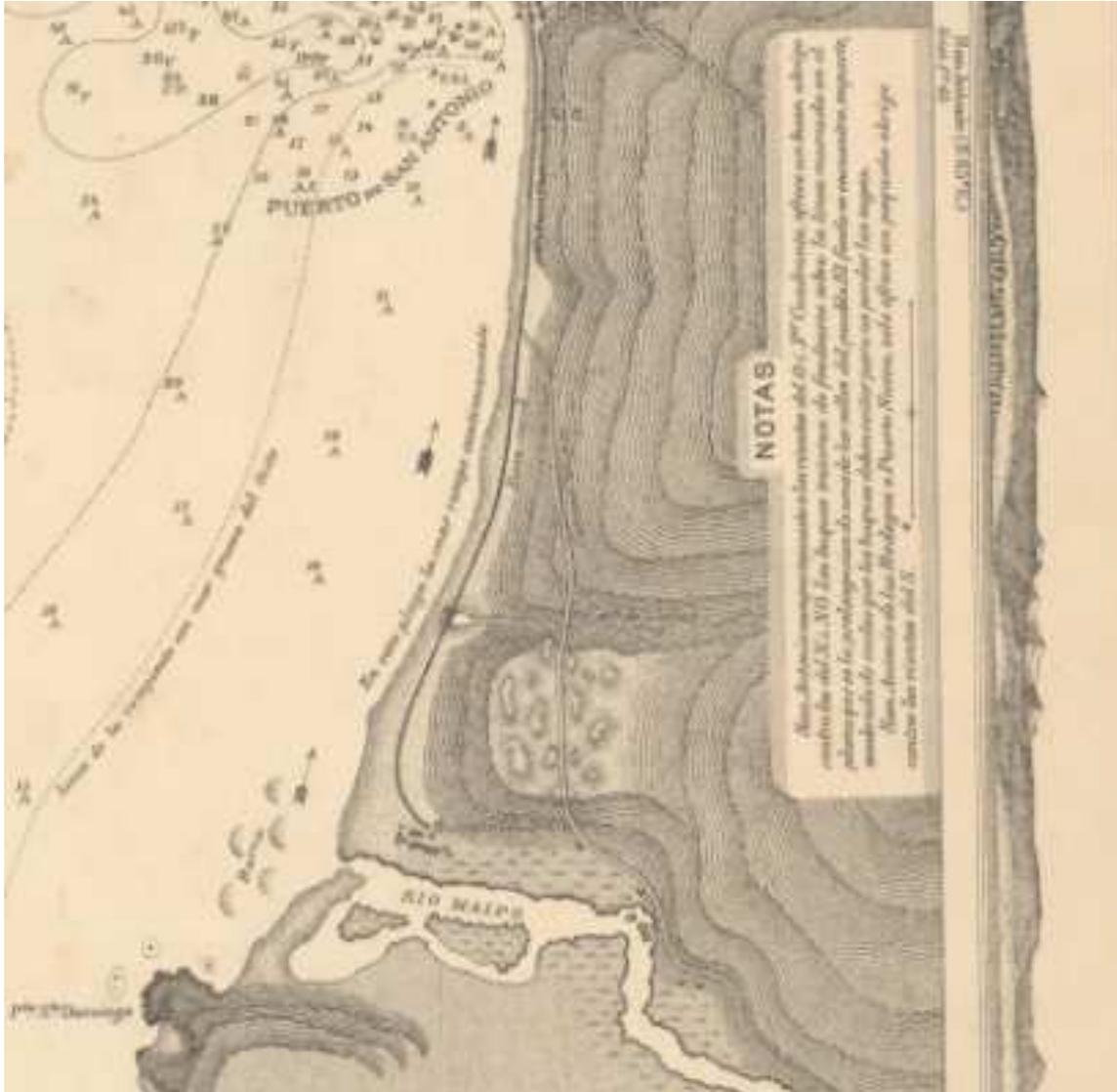
Gráfica 3.  
Carta San Antonio de las Bodegas 1875



Fuente: Carta elaborada por los oficiales del Vapor Ancud al mando del Capitán Luis Pomar en 1875 con modificaciones hasta 1896

La Carta muestra la relación que otrora existía entre el actual sitio del puerto y el área de proyecto individualizado como la Boca del Río Maipo. Específicamente el área de proyecto se le denominaba Bodegas de la Boca. Seguramente se puede deducir de este nombre ya en esa época de la actual plataforma dunaria en donde hoy se ubica el Parque DYR.

Gráfica 4.  
Detalle Carta San Antonio de las Bodegas 1875



Esta ampliación de la carta muestra la incipiente gestación de las lagunas de Lolleo y el Estero El Sauce desembocando perpendicular a la línea de costa marina.

Gráfica 5.  
**Fotografía Aérea San Antonio año 1945**



Ampliación Sector 5, 6 y 7



Ampliación Sector 6

Fuente: **SAF. 1945**

1. Ciudad Fundacional Quebrada Arevalo
2. Puerto y Caleta de Pescadores
3. Eje Barros Luco – Av. Angamos
4. Barrancas
5. Llolleo
6. Dunas - Parque Dyr
7. Desembocadura Río Maipo
8. Rocas de Santo Domingo

La Fotografía muestra como elemento central el conjunto de manzanas ubicado entre Barros Luco y Angamos como elemento lineal que por un lado configura un borde urbano entre la línea de costa y el incipiente crecimiento hacia lo alto y por otro la vinculación funcional entre el sector de Llolleo y el área del parque Dyr. Ambos espacios siempre han configurado una vecindad.

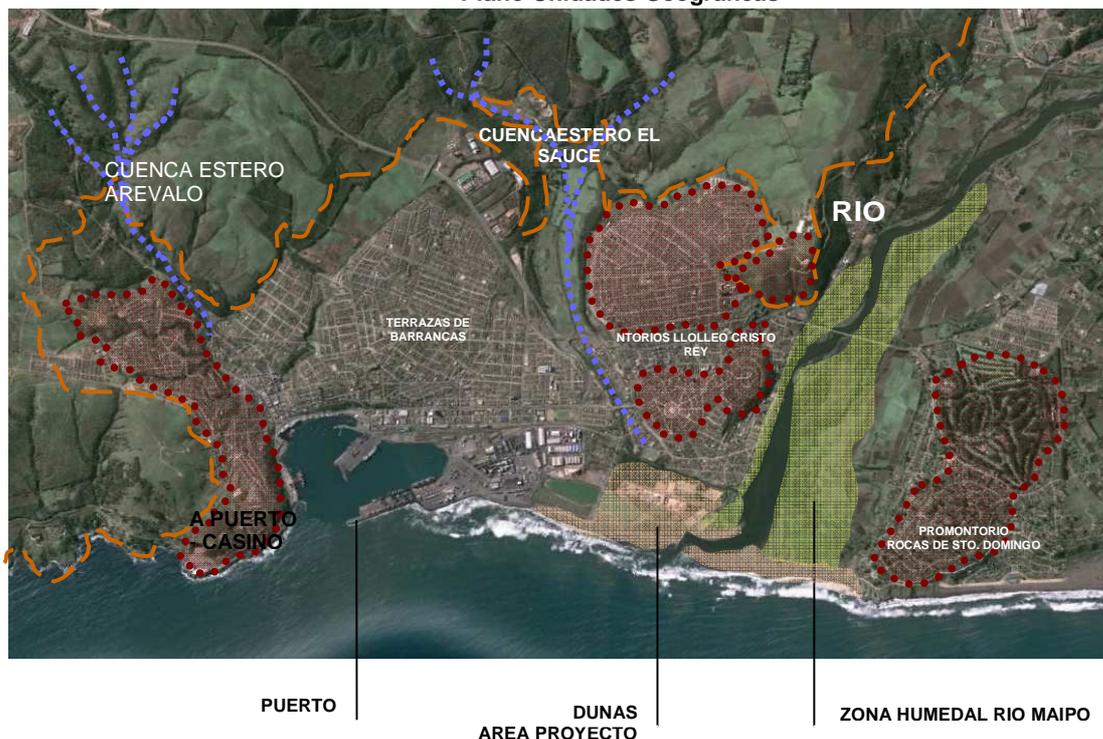
### 3.3. Características de la macro área; Geomorfología

La fisonomía de la conurbación San Antonio, Llolleo, Santo Domingo está caracterizada por tres promontorios que definen los nombres de las localidades. Como sectores más llanos se encuentran la plataforma que se va aterrizando hacia la altura entre Estero Arévalo y Estero El Sauce en donde se ubica Barrancas, la otra depresión corresponde a la cuenca del Río Maipo que deja en una condición de isla a Llolleo y por su parte el Maipo, separa espacial y funcionalmente a San Antonio de Santo Domingo, permitiendo que este último se desarrolle como un lugar exclusivo desde el punto de vista social.

Las grandes unidades geográficas son:

Promontorio Cerro Centinela, Promontorio Llolleo y Cristo Rey, Promontorio Rocas de Santo Domingo, Terrazas de Barrancas, Cuenca del Estero Arévalo, Cuenca del Estero el Sauce y Cuenca del Río Maipo.

Gráfica 6.  
**Plano Unidades Geográficas**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.4. Infraestructura y Equipamientos Relevantes Existentes en la ciudad

#### El Puerto

El Puerto de San Antonio, está caracterizado por poseer cuatro terminales diferentes, uno para carga general, denominado Espigones y a cargo de la Empresa Portuaria de San Antonio EPSA, uno para carga a granel, un terminal para químicos y uno altamente especializado en container y ácido sulfúrico. Actualmente, el puerto de San Antonio tiene una transferencia de carga de 12,2 millones de Toneladas en el año 2009. La ciudad de San Antonio a través de su municipio y de la empresa portuaria hoy en día se encuentra en un proceso de definición respecto de las áreas portuarias del borde costero, específicamente aquellas zonas aledañas al parque DYR como lo muestra la figura expuesta más adelante. En ella se grafica la expansión que pretende este complejo portuario a un horizonte de 20 años.

Gráfica 7  
Frentes de Atraque 2029

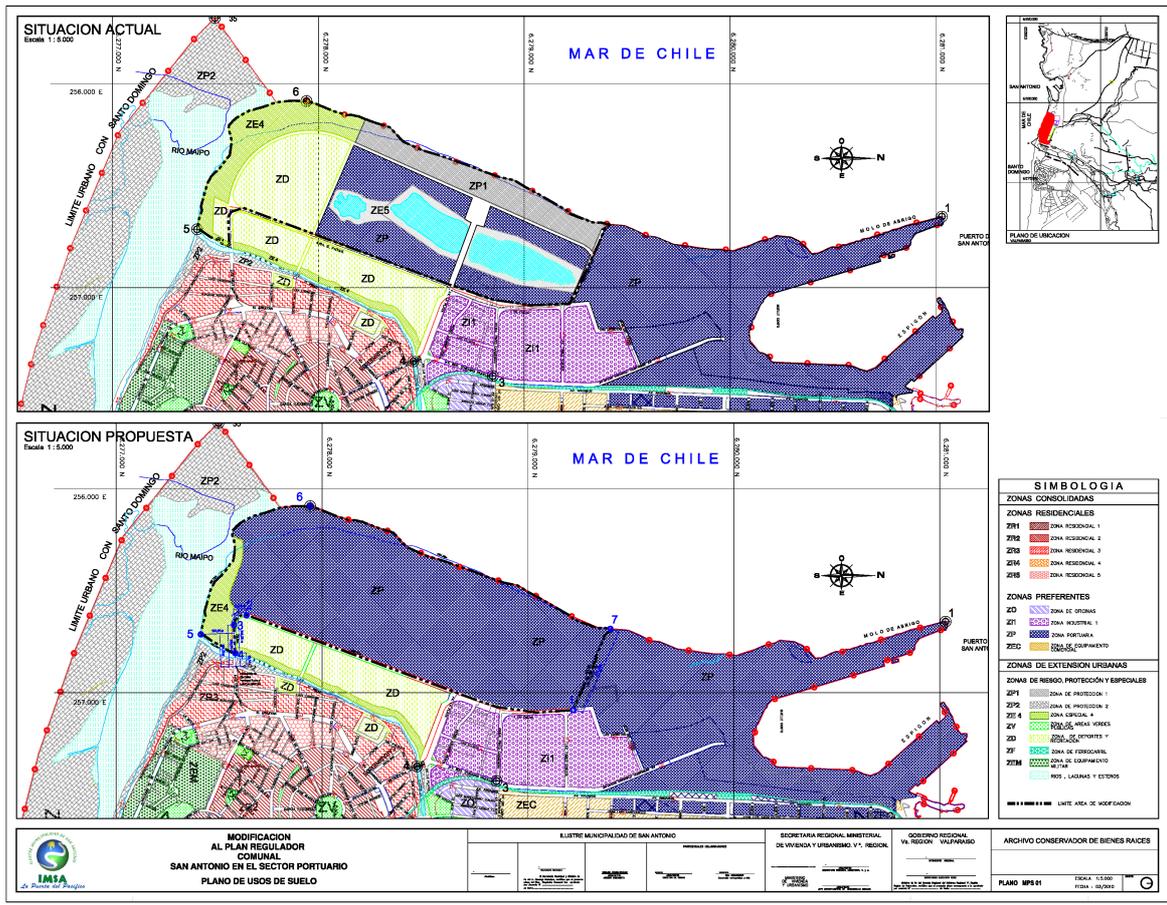


Fuente: Empresa Portuaria San Antonio.

*El desarrollo portuario previsto por la Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA) para el año 2029, considera como actividad principal la carga y almacenamiento de contenedores en el sector Molo sur y Costanera y Espigón, y considera además la expansión del puerto con los terminales Puerto Exterior y ampliación Molo Sur, en donde se proyecta la construcción de un nuevo molo de abrigo, una dársena y una nueva explanada, que dotarán al puerto de nuevas áreas de operación para un servicio cada vez más eficiente. (Documento Memoria Modificación Plan Regulador de San Antonio, elaborado por la Empresa Portuaria (EPSA) en proceso de tramitación por parte de la I. Municipalidad de San Antonio).*

Un elemento que caracteriza a la propuesta es la dimensión del complejo portuario en relación a las áreas residenciales. Observando la figura nos damos cuenta que abarca casi un 25% de la superficie total de la ciudad.

Gráfica 8.  
**Propuesta Modificación Plan Regulador Zona de Estudio**



Fuente: I.M. San Antonio.

El Plano anterior muestra el área de proyecto y la zonificación grabada según el PRC. En la imagen siguiente se muestra la propuesta de modificación en donde destaca la ampliación del área portuaria (en azul), la eliminación de la playa y las lagunas, la pérdida de la ribera norte de la desembocadura del Río Maipo.

### 3.5. Vialidad

Como muestra la gráfica siguiente existen una serie de vías estructurantes que alimentan a los diversos sectores de la ciudad de San Antonio y Llole. Ninguna de estas vías se vincula con el área de proyecto generando así un lugar con poca accesibilidad para la población.

Gráfica 9.  
Plano Vialidad Estructurante



Fuente: Elaboración propia.

#### Accesibilidad al Parque

**Vehicular.** Actualmente se puede acceder al parque a través de Av. La Playa. En esta arteria se ubica la entrada oficial.

**Peatonal.** Existen dos puentes peatonales que comunican al sector de las canchas con el barrio inmediato y existe otro más al sur que comunica el barrio de los pescadores con el humedal

### 3.6. Relación del Área de Proyecto con otros lugares relevantes de la ciudad

El área se relaciona con dos elementos significativos desde su localización en la zona alta; El futuro polideportivo y el mirador Cristo Rey. Ambos se ubican en posiciones de dominio sobre la bahía y toda la ciudad. Otro punto de interés es el centro de la ciudad. Este punto sumado a los anteriores, configuran un zigzag que podría ordenar el crecimiento y la estructura funcional de la ciudad.

Más adelante se desarrolla un esquema en detalle respecto de la relación del parque con el borde y los lugares de interés en las zonas altas de San Antonio.

En la figura siguiente se muestra el zig-zag, el triángulo entre el centro el parque y el polideportivo. Las líneas verdes van siempre reconociendo el curso de las aguas.

Gráfica 10.  
Relación del Proyecto con otros Equipamientos de Relevancia en la Ciudad



Fuente: Elaboración propia.

### 3.7. Catastro del Entorno Inmediato

Se desarrolla un catastro de los elementos significativos a nivel del borde de la ciudad que se expresan en las tres gráficas que siguen. Se identifican aquellos puntos nodales de interés, las calles y plazas circundantes al área de proyecto y los equipamientos ubicados en el entorno inmediato.

Gráfica 11.  
**Ficha Catastral General**

**1.- CONTEXTO URBANO**

**1.1- ZONAS PRINCIPALES RELACIONADAS AL PROYECTO**



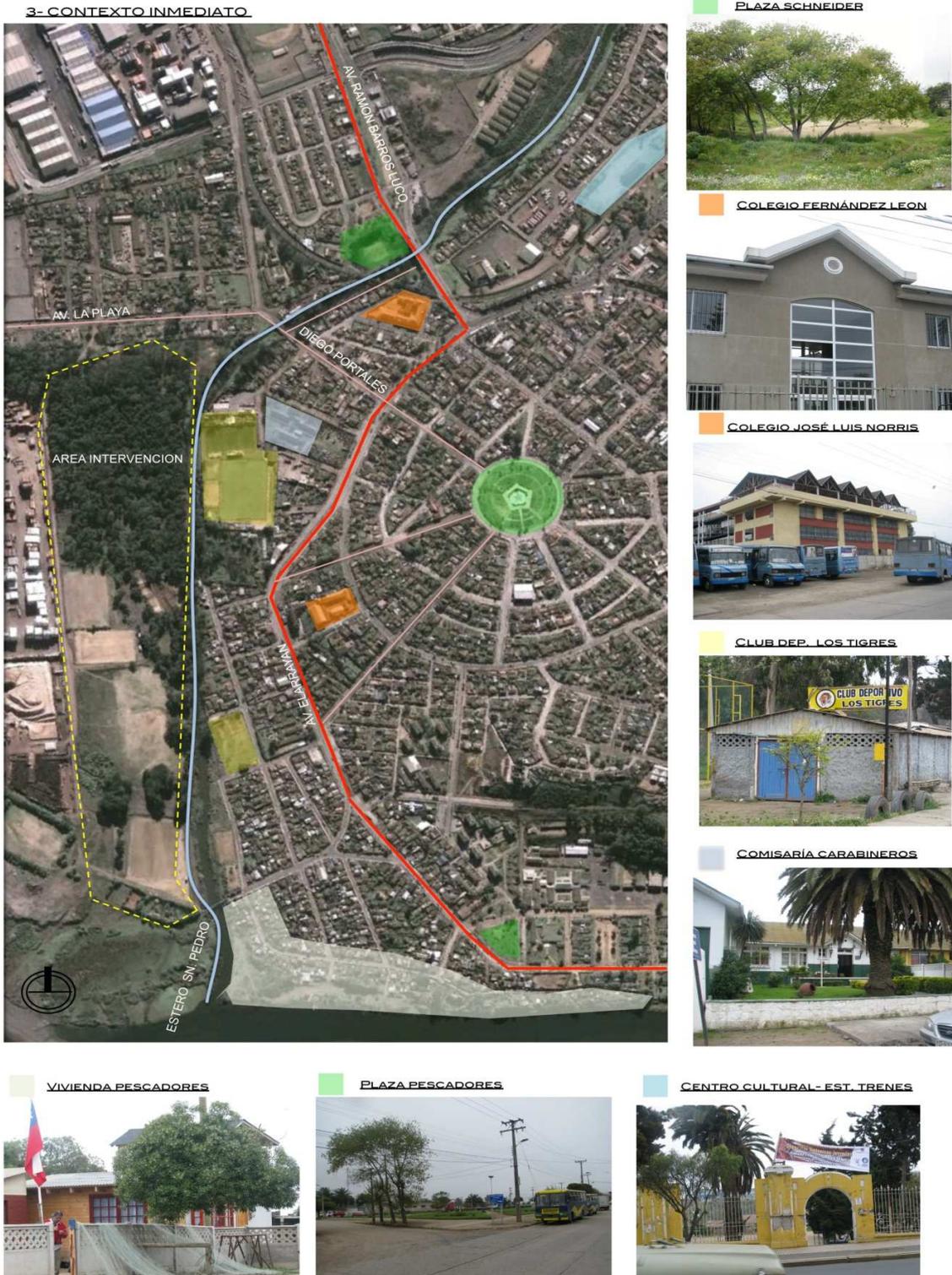
Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 12.  
 Ficha Catastral Calles



Fuente: Elaboración propia.

**Gráfica 13.**
  
**Ficha Catastral Equipamientos cercanos**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.8. Vulnerabilidad por Riesgos

Se exponen aspectos generales respecto de los riesgos. En Informe Línea Base se explican con mayor detalle dichos fenómenos y sus consecuencias. En el presente documento se muestran aquellos de mayor incidencia para el área, como son los riesgos por desbordes por de aguas lluvias y tsunami y el riesgo por incendio forestal.

En la gráfica que sigue se muestran las áreas inundadas por efecto de las lluvias el año 2002. Estas se concentran principalmente al oriente del Estero el Sauce hacia calle L Cabrera. Si se observa la fotografía aérea expuesta, nos damos cuenta que el eje del estero hacia el año 1945 corría precisamente por donde se ubican hoy las inundaciones. Este eje se modificó seguramente para incorporar en esa área barrios residenciales.

Gráfica 14.  
**Fotos y Esquemas Vulnerabilidad por Inundaciones**

#### **INUNDACION POR LLUVIAS**

*Fotografías tomadas el día 4 de Junio de 2002, durante un frente de mal tiempo que duró desde el 2 al 5 de Junio, con una precipitación total de 113,5 mm.*



CALLE LUIS CABRERA DESDE EXEQUIEL FERNANDEZ



EJE ACTUAL ESTERO EL SAUCE



CALLE DEL ESTERO DESDE LUIS CABRERA

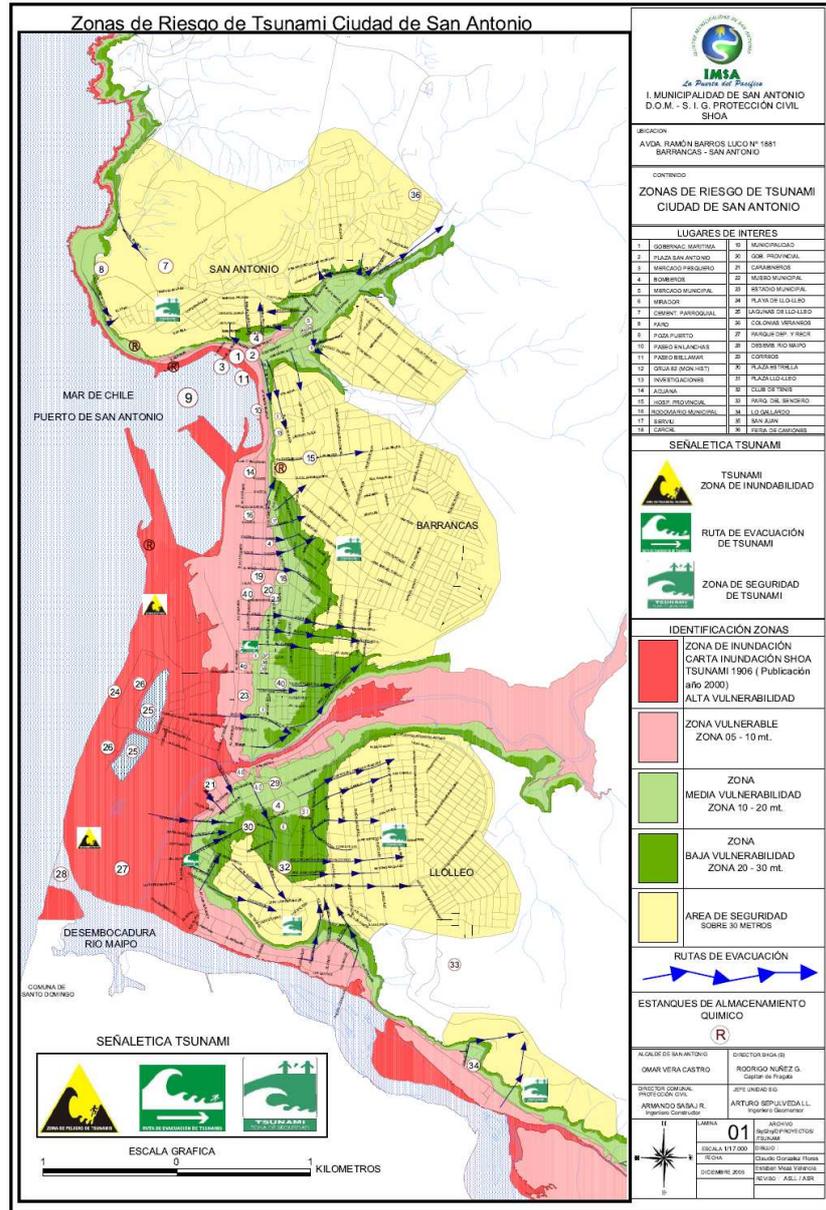


EJE AÑO 1945 ESTERO EL SAUCE

*Fuente: Plan Maestro Aguas Lluvias San Antonio y Elaboración propia.*

En la gráfica se muestra el plano elaborado por el SHOA y La I. Municipalidad de San Antonio, en donde el área de proyecto queda como zona de potencial inundación por efecto de un Tsunami. Esta situación valida la opción de transformar el área en una zona de esparcimiento de carácter temporal.

Gráfica 15.  
**Plano de Riesgos por Inundación de Tsunami**

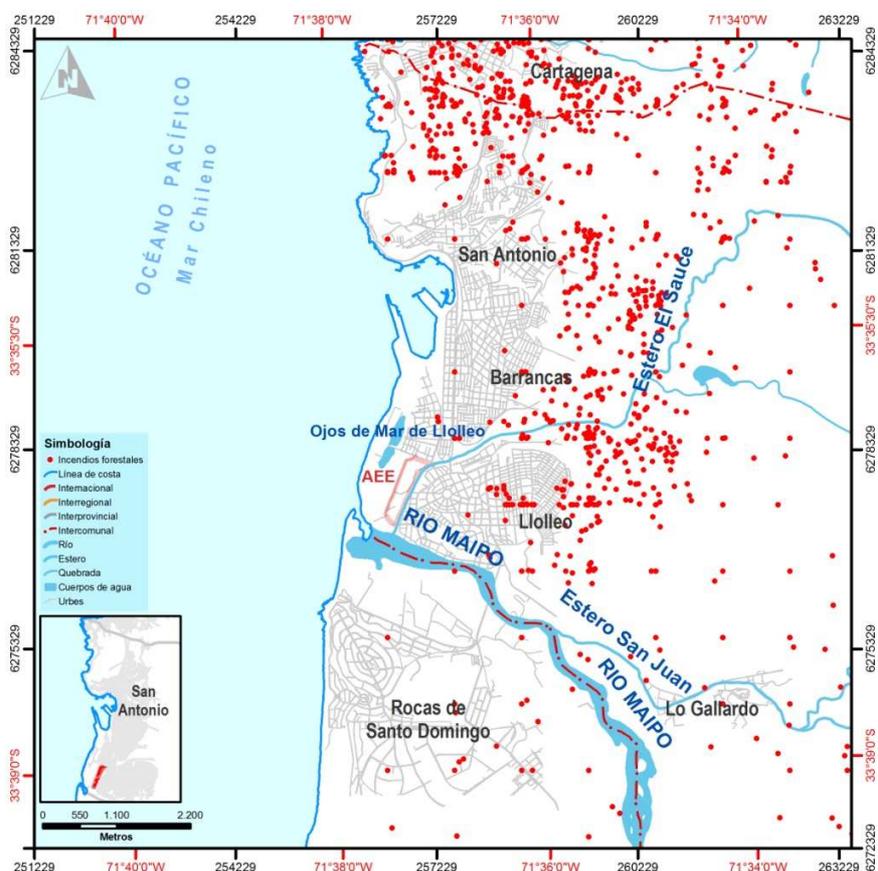


Fuente: SHOA - IMSA.

Otro elemento de riesgo, es el producido por incendios forestales. Para el caso del parque DYR, es un área de alta vulnerabilidad por encontrarse inserta dentro de una zona urbana y con la alta concentración de árboles. Paradójicamente en el parque a lo largo de su historia no se han producido estos daños. Eso podría explicarse por el alto valor que tiene este lugar para la comunidad y por lo mismo, esto se traduce en un cuidado y respeto por el mismo.

En la gráfica siguiente se muestran los focos de incendio en la comuna, los que se localizan preferentemente en las zonas rurales. Llama la atención la cantidad de siniestros que se ubican hacia el sector de Cartagena (zona alta del gráfico), seguramente producto de la frecuentación masiva que tiene ese balneario en verano.

Gráfica 16.  
**Incidentes de incendios forestales en la comuna de San Antonio, período 1998 – 2009.**

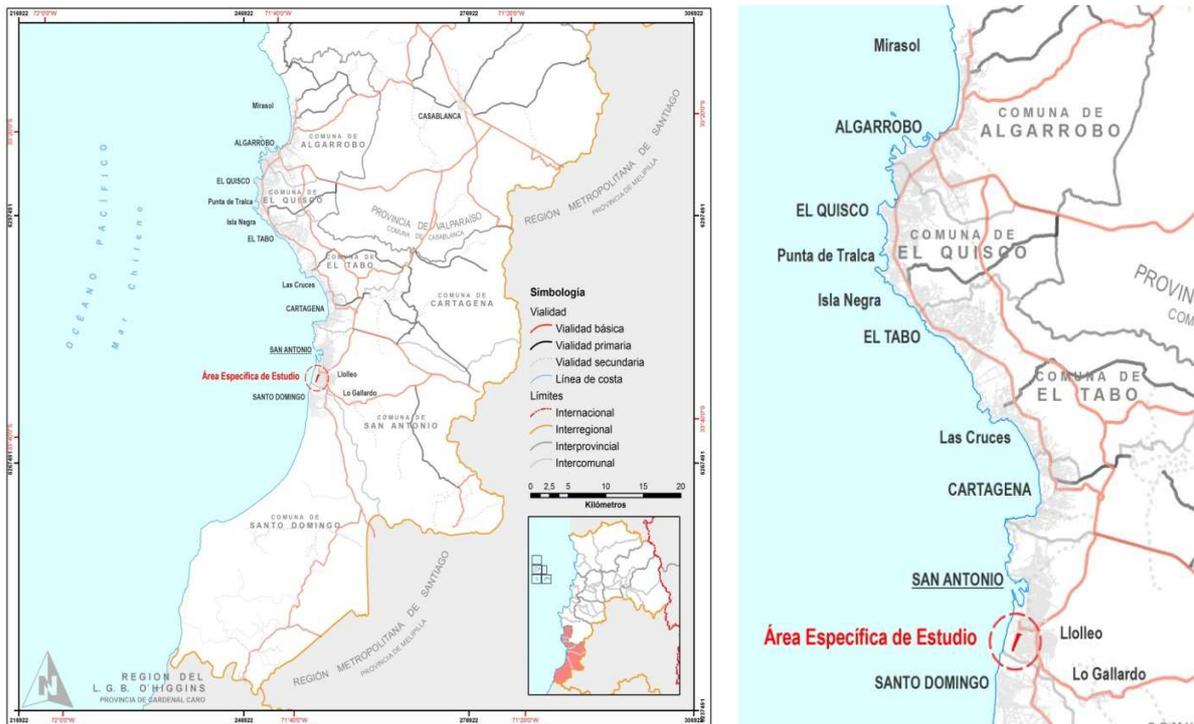


Fuente: CONAF.

### 3.9. Circuito Turístico Borde Litoral Central (Ruta de los Poetas)

Las comunas de Algarrobo, Casablanca, Cartagena, El Quisco, El Tabo, San Antonio y Santo Domingo, conforman un área con importante riqueza turística: desde los Humedales y áreas protegidas donde se puede observar toda la variedad de flora y fauna; las rutas del vino que conjugan tradiciones vitivinícolas y proyectos innovadores; señoriales balnearios que aún conservan sus construcciones de principios de siglo XIX; y la poesía inspiradora que transmite Isla Negra o Cartagena (Portal Ruta de los Poetas).

Gráfica 17.  
**Plano Litoral Central**



Fuente: Elaboración propia.

El Parque DYR juega un rol de relevancia dentro de este circuito puesto que se ubica junto al Estuario del Maipo, lugar de alto valor Eco Ambiental, y por ende turístico. Se suma a ello la caleta Boca del Río Maipo como un potencial polo de desarrollo gastronómico, que incorporado al ya existente en la zona de Puertecito, podrían configurar un lugar de interés para el visitante.

### 3.10. Consideraciones respecto de tipos de parques

Para la definición del parque en comento se hace necesario referirse a los distintos tipos de parques que se desarrollan en la actualidad, con el propósito de precisar con mayor exactitud el tipo de programa a definir y por ende el uso que se hará de esta área. Se toma a continuación la siguiente descripción referida a los tipos de parques:

Existen en principio cuatro tipos de parques, que para el caso de esta propuesta es importante distinguir: El Parque Natural, El Parque de Entretenimientos, El Parque Cívico-Urbano y el Parque Deportivo o Villa Olímpica.

Los cuatro tienen en común que pueden ser concebidos para uso masivo, sin embargo, su sentido y uso difieren sustancialmente.

El parque natural está concebido para el disfrute de los elementos de la naturaleza. En general, omite sistemas de recreación masiva de carácter natural o artificial que distraigan la actividad contemplativa. Este tipo de recintos se desarrolla a través de un sistema de sendas y áreas verdes en las cuales el conjunto de usuarios puede utilizarlas conduciéndose libremente.

El parque de entretenimientos puede tener elementos del parque natural, en cuanto existen arborizaciones, pero está organizado de acuerdo a un circuito que vincula áreas de recreación artificial y el uso del total configura el concepto de recreación. Este tipo de recintos tiene una estructura cerrada, esencialmente debido al carácter reiterativo del circuito de áreas recreativas.

El parque Cívico - Urbano está destinado a eventos en los cuales participa la población en su conjunto. Estos eventos son de carácter cívico y están sujetos a las festividades locales y nacionales. En general, se disponen en acuerdo con un área focal, en donde estos eventos se realizan. En la constitución de un evento pueden participar autoridades, es por ello que el área donde se desarrollan está demarcada a modo de una plaza o explanada pública. Es por este tipo de uso que a este parque se le percibe vinculado directamente a la ciudad. Este conjunto incorpora áreas verdes y de esparcimiento, las que están espacialmente vinculadas al lugar de eventos cívicos.

Parque Deportivo o Villa Olímpica es de similar estructura al parque Cívico – Urbano en cuanto a sus dimensiones pero varían radicalmente en el uso, esencialmente determinado por un conjunto de espacios destinados al deporte al aire libre y cerrado. Estos parques también incorporan áreas verdes y de esparcimiento asociadas a las grandes zonas de deportes. Por otro lado, generalmente se ubican en las zonas perimetrales de la ciudad y configuran grandes corredores lineales o bolsones verdes que van delimitando el crecimiento de la urbe.

Dado los argumentos relativos a la potencialidad urbana que tienen los terrenos del Parque DYR esbozados anteriormente, es posible suponer que el parque a proyectar es de carácter cívico, deportivo y natural.

Parque Cívico, porque se trata de incorporar la trama urbana a través de la estructura vial que permita abrir el parque mejorando su accesibilidad. Parque Deportivo, por cuanto se hace necesario mejorar los programas ya existentes en él y reforzar estas actividades a propósito del déficit de este tipo de recintos en la ciudad ya descrito anteriormente. Parque Natural, porque se ubica en torno de un área altamente sensible desde el punto de vista medioambiental. Área que se encuentra sometida a presiones de carácter productivo desde el ámbito portuario y que es necesario consolidar como área de reserva para la conservación, el disfrute, y potencial desarrollo turístico a partir de esta fuente de recursos ambientales.



### Parques Naturales

Estructura libre de recorrido, pero a través de sendas prediseñadas



### Parques de Entretenimientos

Estructura cerrada. Generalmente tiene una puerta de acceso y salida que genera un circuito interior independiente del exterior.

### **Parque Cívico – Urbano**

Grandes áreas insertas dentro de la ciudad. Albergan las actividades masivas de la comunidad.



### **Parques Urbanos o Villas Deportivas**

Grandes áreas que actúan como corredores, bolsones verdes o zonas buffer.



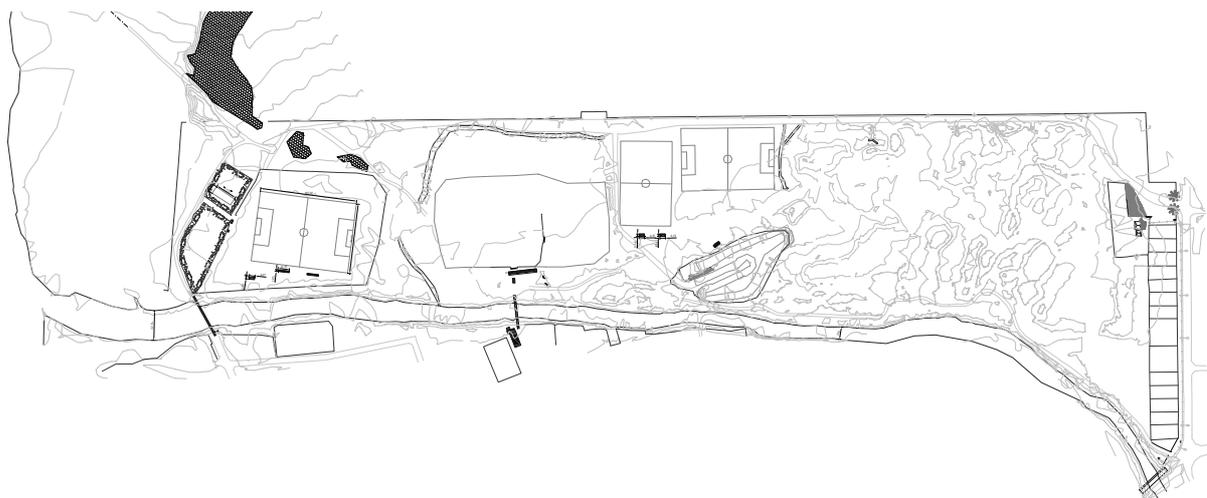
## 4. DESCRIPCION ÁREA DE PROYECTO

### 4.1. Relieve – Topografía

Se levantaron todas las existencias del parque incluidos los árboles. Se levantó además las dos riberas del Estero El Sauce y la línea de borde que limita con el Río Maipo.

Desde el punto de vista del relieve, el área presenta dos unidades claramente reconocibles; la explanada destinada a las canchas deportivas y el área del bosque artificial. Esta última, se plantó a propósito de detener el avance de las dunas hacia la ciudad y zonas residenciales. Producto de ello se plantaron un sinnúmero de pinos y eucaliptos mayoritariamente, que con el correr del tiempo sus raíces fueron desfigurando la horizontal del suelo generando en la actualidad un bosque sinuoso con depresiones que oscilan hasta los 2 metros aproximadamente. En la grafica siguiente se observa la foto y más abajo el plano con las curvas de nivel que explican lo citado.

Gráfica 18.  
Foto Aérea y Plano Levantamiento Topográfico

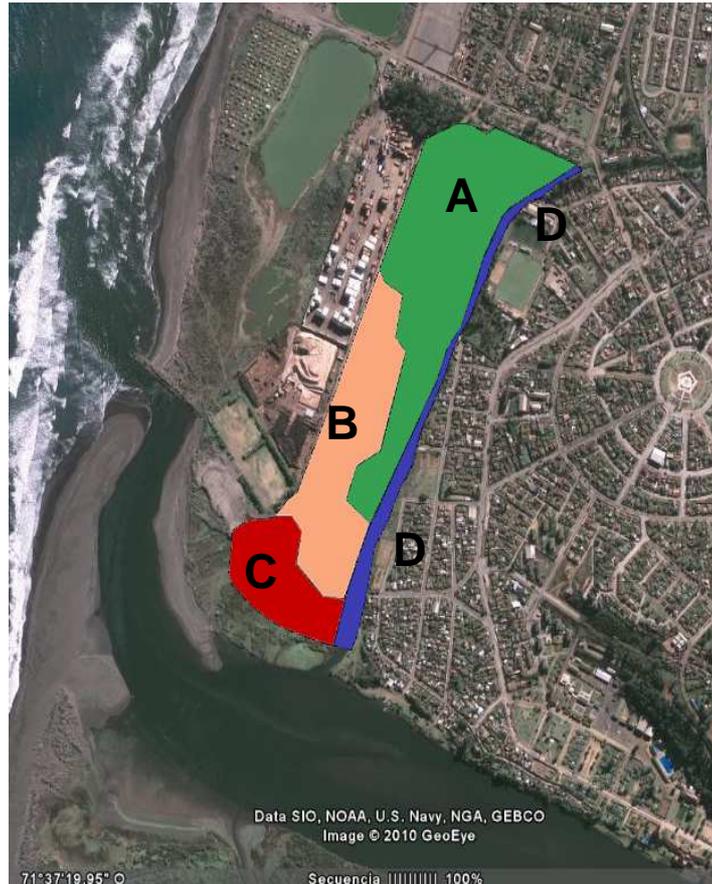


Fuente: Elaboración propia.

## 4.2. Unidades Medioambientales

El Parque contiene cuatro unidades ambientales claramente reconocibles. Estas se describen en detalle en Informe Línea Base. En la gráfica que sigue se distinguen:

Gráfica 19.  
Plano Unidades Ambientales Parque DYR



Fuente: Elaboración propia.

**A.- PLANTACIONES DE CIPRÉS MONTERREY Y PINO INSIGNE**  
Esta es la unidad mayormente representada, con alrededor de 12 Há.



## **B.- HERBÁCEAS RUDERALES Y CANCHAS DEPORTIVAS**

Especies registradas en esta unidad de aproximadamente 7,8 Há



## **C.- PRADERAS COSTERAS Y DUNAS**

Esta unidad se encuentra alterada en su inicio por un microbasural y termina prácticamente en la playa donde confluyen el océano, las desembocaduras del estero el Sauce y del río Maipo. En esta unidad se prospectó un área aproximada de 4 Há.



## **D.- ESTERO EL SAUCE**

Con una extensión de 1 Km. y un área aproximada de 3 Há., el estero es la zona con mayor riqueza, confluyendo en él tanto especies terrestres como acuáticas.

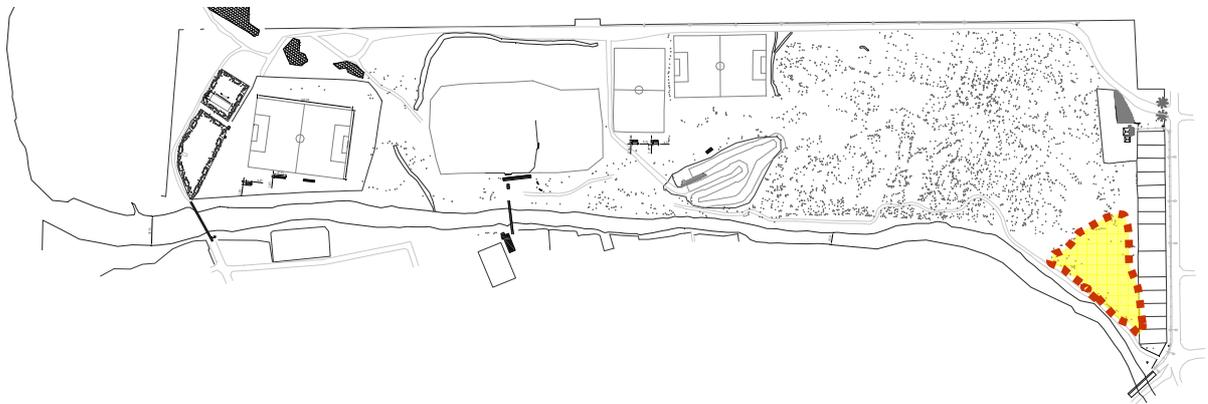


### 4.3. Áreas Singulares del parque desde el punto de vista Paisajístico

La siguiente descripción devela aquellos lugares de interés desde la perspectiva de un observador. Se han seleccionado algunos cuadros del parque que por sus condiciones morfológicas configuran espacialidades singulares dentro de un potencial recorrido.

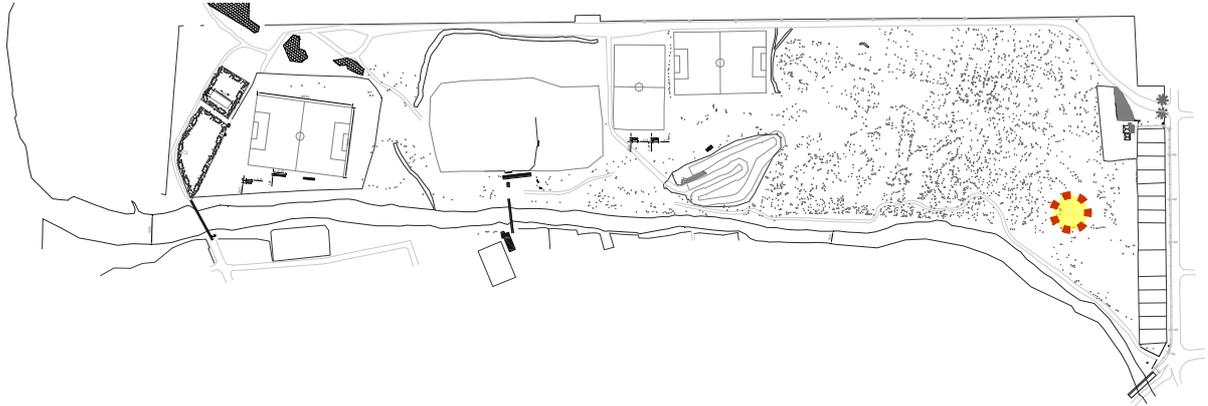
El presente análisis se hace mediante el desarrollo metodológico sustentado por la ubicación de un punto de observación en el plano y el material fotográfico existente como el plan visual que el observador tiene al frente. Se analizaron siete cuadros de posiciones distintas, y se analizó posteriormente el escenario que de allí resultó.

#### Cuadro N°1. Explanada Acceso Norte



Se ubica en el vértice nor-oriente. Es una explanada que se configura por la abertura de forma triangular delimitada por la orilla del estero, el muro de las propiedades de Av. La Playa y por el frontón de árboles que aparece en la fotografía. Este frontón se presenta como una elevación o fachada. Configura un área de oscuridad que contrasta con la claridad de la explanada. Le confiere un grado de misterio al interior del parque.

## Cuadro N°2. El Cilindro de Luz



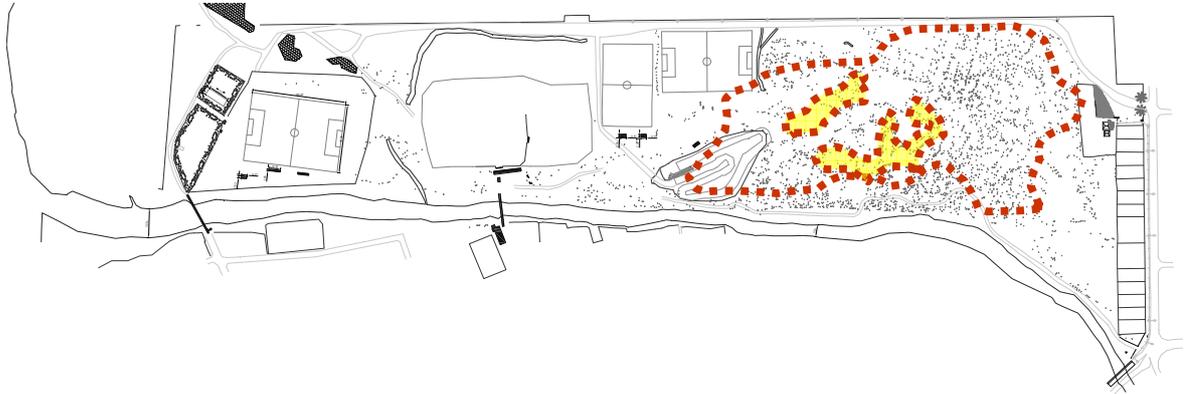
Inmediatamente después de la explanada descrita anteriormente en el Cuadro N° 1, pasando el frontón de oscuridad aparece este espacio cilíndrico y vertical que recorta el cielo en un círculo casi perfecto. Posee dimensiones monumentales que alcanzan los 30m de altura. Es uno de los pocos lugares del parque en donde se expresa la dimensión vertical en plenitud.

### Cuadro N°3. El Bosque, La Sinuosidad y Usos Locales



El bosque se caracteriza por la sinuosidad del piso, que va generando ondulaciones que van situando al espectador en distintas posiciones respecto del follaje y los troncos de los árboles, a veces arriba, otras abajo. Este ondulado del piso en conjunto con el follaje que oculta el cielo, va generando un recorrido que se comprime y descomprime según la posición del espectador. En este sector destacan algunas sutiles obras demarcadas en el piso por los grupos Scout que dan cuenta de una apropiación del espacio con fines recreativo – ambientales.

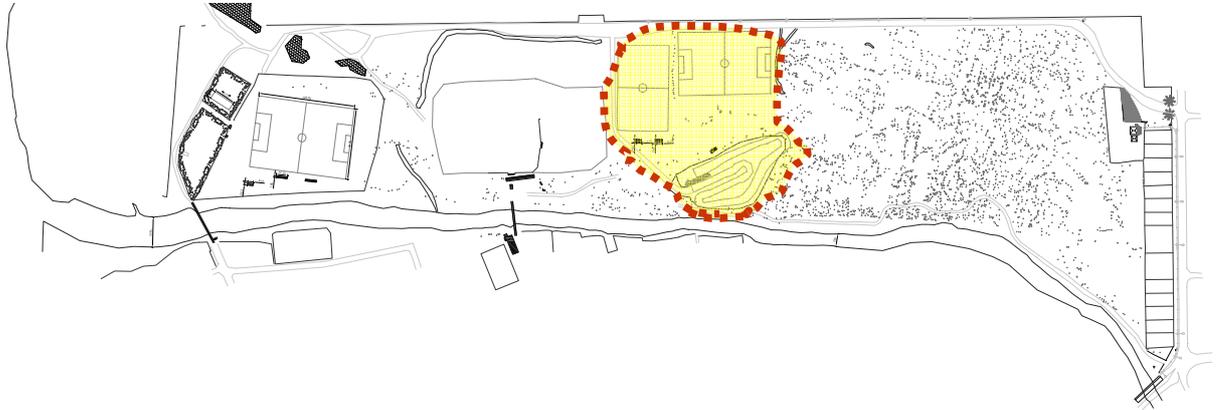
#### Cuadro N°4. Afloración de la Duna. La Playa



En el centro del bosque se encuentran estas afloraciones de las dunas que se presentan como explanadas horizontales de arenas finas. Estas tienen una forma irregular que recorre las cotas más altas de las ondulaciones del piso.

Estas zonas quedan delimitadas por pinos de poca altura que permiten la entrada de la luz solar directa hacia el piso. Son pequeños exteriores dentro de un gran interior.

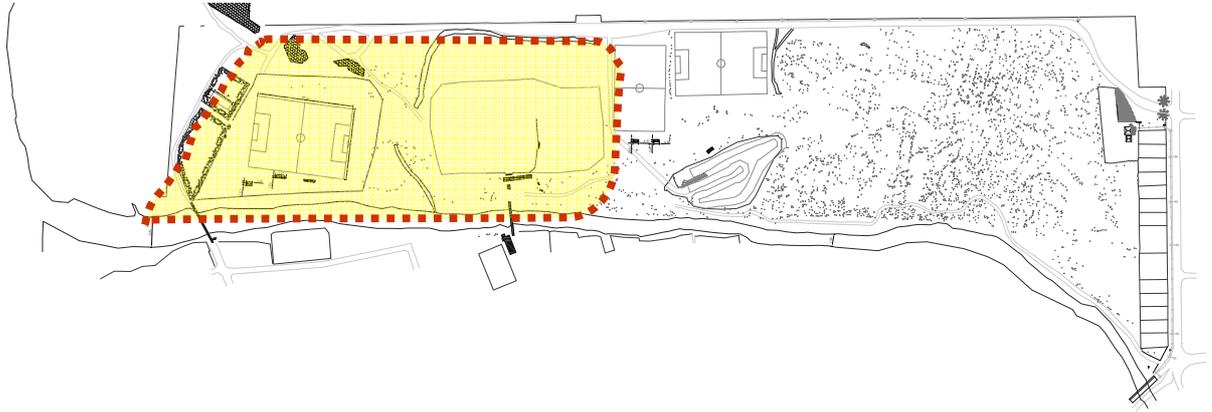
### Cuadro N°5 Cielo Recortado – El Ovalo



Los dos elementos que se describen corresponden a tratamientos artificiales del piso del parque. El primero corresponde a una pista de bicicross que en cierto modo es una extensión de la sinuosidad que viene al interior del bosque pero con un fin funcional. La otra corresponde a un plano horizontal que construye una cancha de futbol.

Un elemento que queda incorporado a estos dos espacios es el frontón de árboles que forman la mitad de un ovalo. Este recorte en la altura permite una comparecencia del cielo dentro de la actividad.

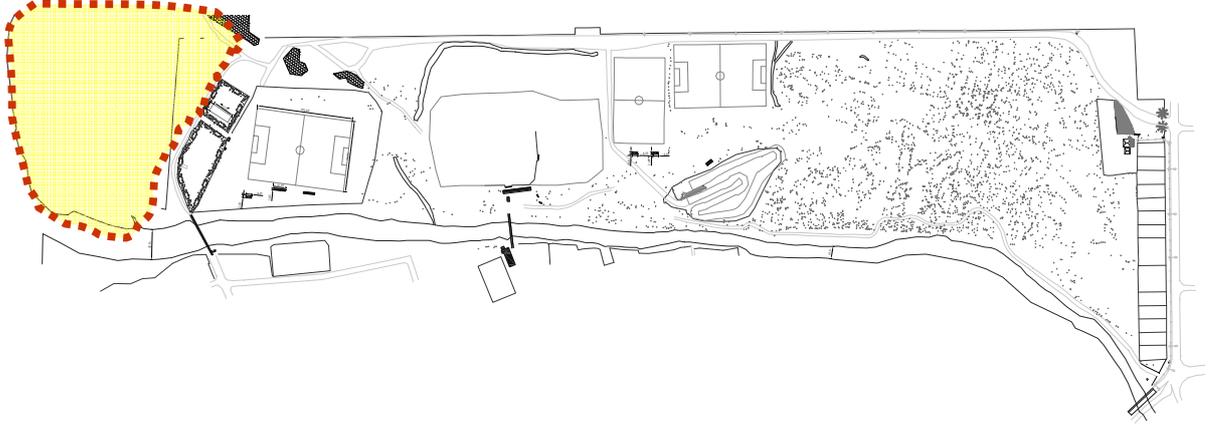
### Cuadro N°6. Explanada Sur



Esta zona se ubica al centro sur del parque. Es un perfecto plano horizontal que como una meseta enfrenta los planos tierra y cielo. Alberga una cancha de béisbol y una cancha de futbol, entre ambos existe un pequeño desnivel y un conjunto de árboles que configuran un biombo que por un lado separan este plano en dos y al mismo tiempo ayudan a configurar parte del ovalo que recorta el cielo que se describe en el cuadro anterior.

Desde este lugar es posible visualizar la actividad industrial que se desarrolla en el predio poniente.

### Cuadro N°7. Humedales - Mirador Boca Maipo y Ciudad



Este sector se ubica al extremo sur del parque junto a la ribera del Río Maipo. Es un llano caracterizado por abundante vegetación y especies de avi-fauna. En el lugar se observan algunos escombros que han subido el nivel del suelo generando pequeñas plataformas que sirven como miradores hacia el estuario del Maipo.

#### 4.4. Usos Actuales y Catastro de Existencias del Parque

El parque hoy en día es frecuentado principalmente por la comunidad local, dentro de los que destacan las distintas asociaciones de fútbol, los grupos de Scouts, la asociación de Bicicross y de béisbol. Estas actividades ocurren principalmente los fines de semana. Todas estas agrupaciones tienen sus espacios dentro del parque. Se suman a estas además, algunas cursos de escuelas cercanas que realizan actividades educativas en el sector en los días de semana.

Gráfica 20.  
Usos Actuales



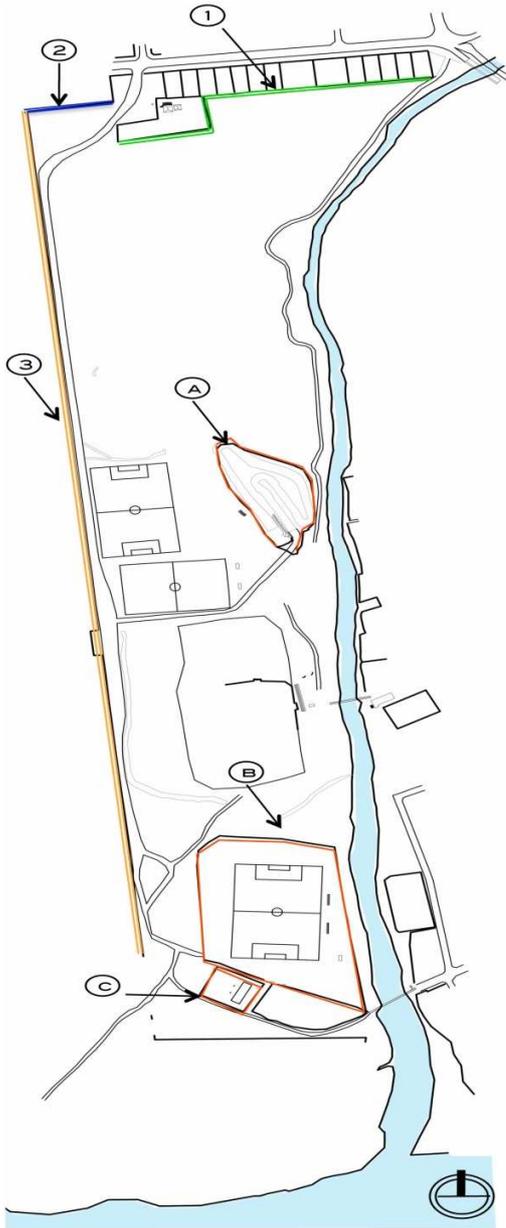
Fuente: Elaboración propia.

A continuación se presentan cuatro fichas catastrales que dan cuenta de las existencias del parque. Complementario a esta información se incorpora un Registro Fotográfico en anexo al presente documento.

Gráfica 21.  
**Ficha Catastral 1 Interior Parque**

**2.- AREA INTERVENCIÓN: ACTUAL PARQUE D.Y.R**

**2.1.- CIERRES Y LIMITES**



**1.- FONDOS DE PATIO**



**Observación:**  
 Limite Norte, con cierres de fondos de patio. Materialidad variada, Zinc Alum, Panderetas y Bloque  
**Estado:**  
 Consolidado

**2.- PANDERETAS**



**Observación:**  
 Limite Norte, cierre que completa el frente con panderetas.  
**Estado:**  
 Consolidado

**3.- CIERRE DE MALLAS**



**Observación:**  
 Cierre perimetral, se encuentra en la mayor parque del parque, sobretodo en el limite oeste frente al puerto, se encuentra deteriorado y su materialidad des de madera y malla.  
**Estado:**  
 No Consolidado

**4.- CIERRES INTERIORES**

**B) CIERRE CANCHAS**



**C) CIERRE CANCHA TENIS**



**A) CIERRE BICICROSS**

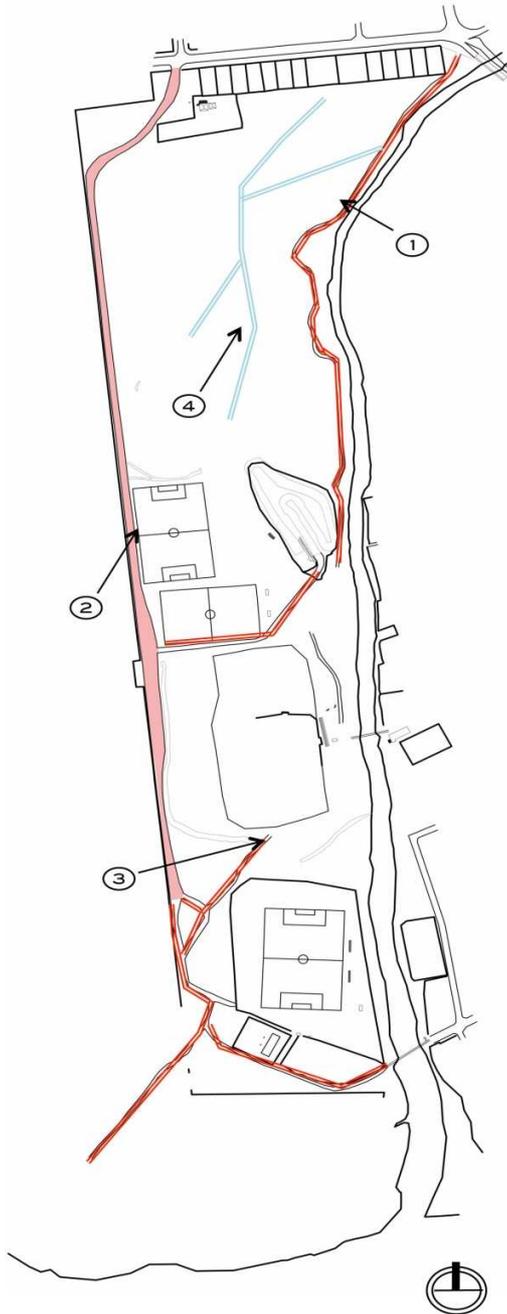


**Observación:**  
 Cierres interiores de canchas y pista de bicicross, de distintos materiales de autoconstrucción.

**Estado:**  
 No Consolidados

Gráfica 22.  
 Ficha Catastral 2 Interior Parque

2.3.- CAMINOS Y SENDEROS



1.- CAMINO DEL RIO



**Observación:**  
 Sendero principal de tierra y arena ubicado al costado Este del parque.

**Estado:**  
 No Consolidado - Utilizado

2.- CAMINO PRINCIPAL



**Observación:**  
 Camino principal del parque, mantiene sus dimensiones a lo largo de el, su material es de tierra y arena.

**Estado:**  
 No Consolidado - Utilizado

3.- CAMINOS ENTRE CANCHAS



**Observación:**  
 Sendero de tierra que conecta las canchas con la pista de bicicross

**Estado:**  
 No Consolidado - Utilizado

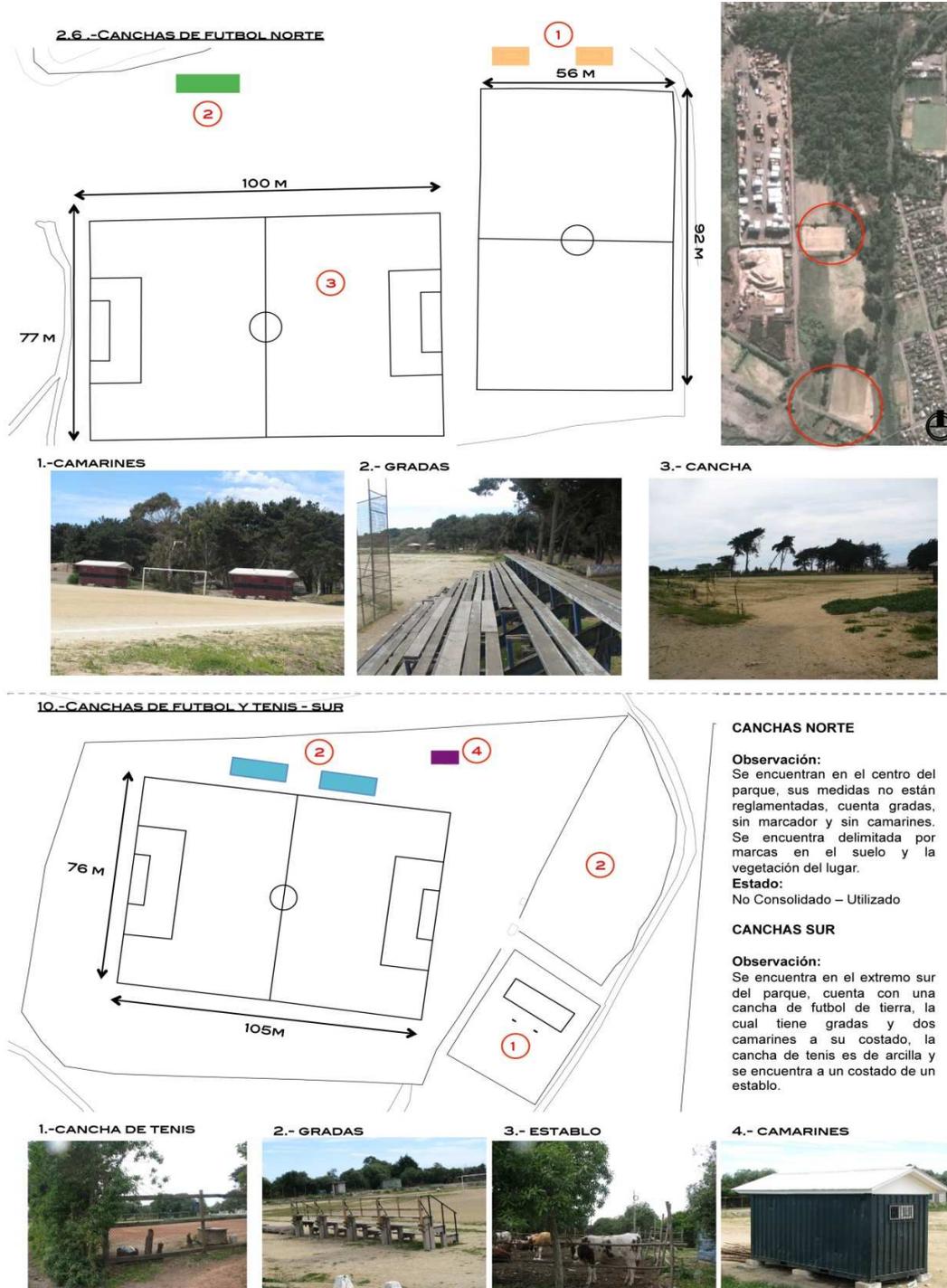
4.- SENDEROS



**Observación:**  
 Senderos interiores en el bosque de pinos ubicado en el lado Norte del parque.

**Estado:**  
 No Consolidado - Utilizado

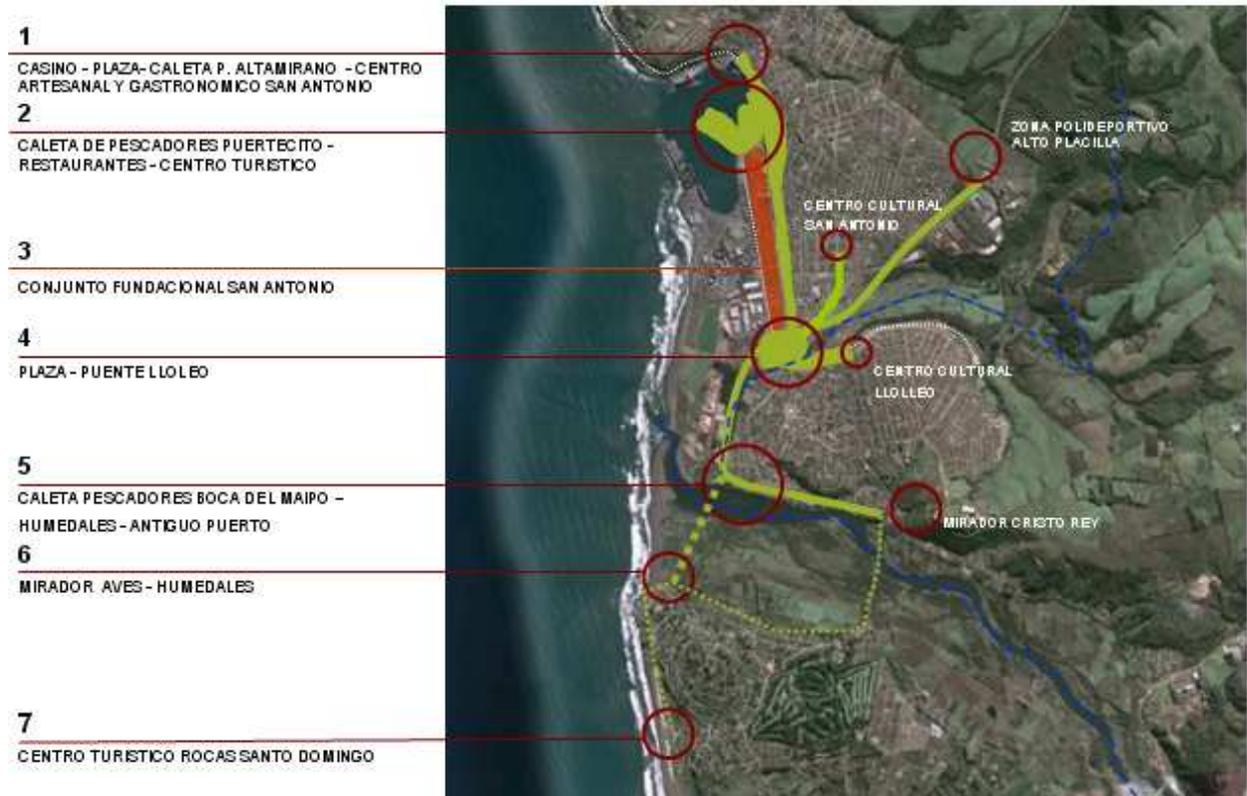
Gráfica 23.  
**Ficha Catastral 3 Interior Parque**



#### 4.5. El Parque y su relación con la ciudad

El área de proyecto y el contexto general de la ciudad contienen los siguientes elementos de interés;

Gráfica 24.  
 Lugares de Interés



Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en el esquema anterior, la ciudad de San Antonio presenta una secuencia de puntos nodales ubicados en el borde, colindante con el área portuaria. Estos puntos son de alto interés ya sea por su equipamiento, su historia, su localización estratégica, y su valor ambiental. Se describen de Norte a sur:

#### Sector 1

**Plaza de Armas, Centro y Muelle.** Este sector corresponde al área fundacional del puerto y del primer asentamiento en la ciudad. Es una zona que presenta una multiplicidad de usos en una superficie un tanto comprimida. En la actualidad en el sector se ubica el centro comercial de la ciudad delimitado por calles Centenario y Montt y La Plaza de Armas hacia el oriente, hacia el borde el Casino, Hotel y Mall que conforman un solo bloque edificado (este edificio se describió en la introducción). En la orilla de mar se ubica el Muelle Fiscal, la caleta de pescadores Pacheco Altamirano y un conjunto de locales comerciales destinados principalmente a la gastronomía. Cierra el conjunto el edificio de la Capitanía de Puerto ubicado al inicio del muelle.

Este lugar es quizás el más visitado en conjunto con el Puertecito y Paseo Bellamar ubicados más al sur. Es reconocida su vocación gastronómica siendo visitado desde Santiago principalmente los fines de semana y días festivos.

Es importante destacar que la concurrencia de visitantes de otras ciudades esencialmente llega hacia este punto quedándose sólo con esta referencia de la ciudad.

## Sector 2

**Caleta de Pescadores – Puertecito – Paseo Bella Mar.** Es seguramente el lugar con mayor arraigo para el habitante Sanantonino por ubicarse en él la caleta de pescadores de Puertecito, una de las más importantes de la región en conjunto con la caleta Altamirano ubicada en el sector 1, con una actividad preponderante en la economía y desarrollo de la ciudad. Este lugar en la última década fue remodelado generándose un paseo de gran nivel junto al mar denominado Bella Mar que remata en el muelle fiscal

## Sector 3

**Paseo Barros Luco.** Corresponde a la franja comprendida entre Av. Barros Luco y Av. Angamos como el área fundacional que surgió inmediatamente después del Sector N°1 Plaza de Armas. Esta franja establece una relación entre el sector 1 y 2 con el área de Llolleo. En la actualidad se ubican en calle Barros Luco varios edificios públicos, entre ellos el municipio, además de oficinas, supermercados y locales comerciales y de servicios. La calle consta de dos calzadas de dos pistas cada una dejando un bandejón central que es al mismo tiempo un paseo peatonal. Este paseo no ha sufrido mayores cambios a lo largo de su historia.

## Sector 4

**Puente Llolleo – y Plaza Rene Schneider.** Se ha indicado en el plano este lugar puesto que desde el punto de vista de la localización es uno de los nodos más relevantes de la ciudad. En él se encuentran San Antonio y Llolleo, corre el Estero el Sauce, y es posible entender una relación transversal dentro del sistema dada hacia el oriente por la nueva circunvalación y hacia el poniente por el Parque DYR.

En la actualidad este es un lugar meramente de paso funcional. Se han construido en torno de él varios recintos de tipo industrial y pequeños barrios residenciales sin un orden que de cuenta de la potencialidad que tiene como lugar convocante tanto de los flujos funcionales como Barros Luco y Nueva Circunvalación como por flujos naturales como el caso del Estero El Sauce.

## Sector 5

**Caleta de pescadores Boca del Maipo.** Comprende un conjunto de viviendas y sede más un embarcadero hacia el Maipo. Este lugar se ubica en la esquina donde remata el sistema terrestre y fluvial tanto del Río Maipo como del Estero el Sauce.

Es singular el trabajo de pescadores puesto que es un tipo de pesca única en Chile y que se da en la orilla de playa. Otro elemento singular es la actividad de tejido de redes que el grupo de pescadores realiza en su sede como también en los patios de las casas aledañas, otorgándole una identidad única al conjunto.

Paradójicamente en la actualidad la esquina del Maipo y del Estero el Sauce quedan confinados por este grupo de casas y sede, dejando toda esta actividad un tanto oculta y de difícil acceso.

## **Sector 6**

**Refugio Avistamiento Aves.** Corresponde a un complejo – Refugio construido por la municipalidad de Rocas de Santo Domingo y que se ubica sobre las dunas, cercano a la playa del mismo nombre. Este complejo tiene por objetivo generar las condiciones para dotar de información y permitir el avistamiento de una gran variedad de especies de aves que se congregan en el Estuario del Maipo.

En la actualidad este singular lugar se encuentra en abandono, pudiendo establecerse una conexión acuática con la ribera del frente, donde se ubica la caleta de pescadores antes descrita

## **Sector 7**

**Playa Rocas Santo Domingo.** Como elemento que remata este circuito de borde se encuentra el actual balneario de Rocas de Santo Domingo caracterizado por su extensa playa y sus edificaciones residenciales de alto estándar que le permiten mantener aún las tradiciones de balneario clásico, es decir, un lugar frecuentado mayoritariamente en época estival y un lugar en donde la vivienda a propósito de sus grandes jardines, terrazas, balcones y áreas interiores no usufructúa necesariamente del recurso playa para desarrollarse, sino más bien muchas actividades recreativas y de ocio familiares se dan al interior de las mismas casas.

En el esquema también aparecen en la zona alta cuatro puntos singulares; El futuro Polideportivo, El Centro Cultural de San Antonio, El Centro Cultural de Lolleo y El Mirador Cristo Rey.

## 5. DIAGNOSTICO SISTEMICO SITUACION ACTUAL

De lo anteriormente expuesto se hace una reflexión en acuerdo con las capacidades y problemas que presenta el parque DYR en la actualidad con el fin de concluir en un diagnóstico para el área.

### Oportunidades

- Proyectos de circuitos turísticos en desarrollo:
  - Mirador Cerro Cristo del Maipo
  - Caleta Boca del Río Maipo
- Escasez de elementos turísticos y recreacionales en San Antonio.
- Cercanía a elementos naturales de trascendencia: Río Maipo, Estero El Sauce, Humedal.
- Cercanía al puerto: Estar junto al puerto de mayor transferencia de carga en Chile.
- Existencia de un Proyecto de Desarrollo para el Parque: Posibilidad de llevar a cabo una transformación de este Parque, gracias al proyecto lanzado por la I.M. San Antonio.

### Amenazas

- Desarrollo portuario: Si el puerto llega a consolidar su desarrollo en el área sur antes que el parque, puede solicitar adquirir sus terrenos.
- Ubicación: Estar en una zona vulnerable desde el punto de vista de los riesgos naturales.
- Planificación y Gestión: Plan de desarrollo y concreción del proyecto en plazos adecuados, requiere de altos niveles de gestión y coordinación de las autoridades comunales y gubernamentales.

### Debilidades

- Infraestructura: Falta de equipamientos e infraestructura consolidada.
- Conectividad: Lejanía del centro de la ciudad y ubicación en un área de difícil acceso.
- Deterioro Medioambiental del Entorno: Lugares cercanos con gran acumulación de basura y escombros.

### Fortalezas

- Arraigo: Reconocida identificación histórica de la comunidad con el Parque.
- Uso constante: Concurrencia de diversas agrupaciones sociales, deportivas y educativas.
- Potencial de desarrollo deportivo: Existencia de infraestructura destinada a la práctica deportiva, susceptible de ser mejorada.
- Dimensión: El área existente permite desarrollar un Parque de trascendencia regional y nacional.

Dados estos antecedentes se enumera un listado de consideraciones que resultan en un diagnóstico para el área.

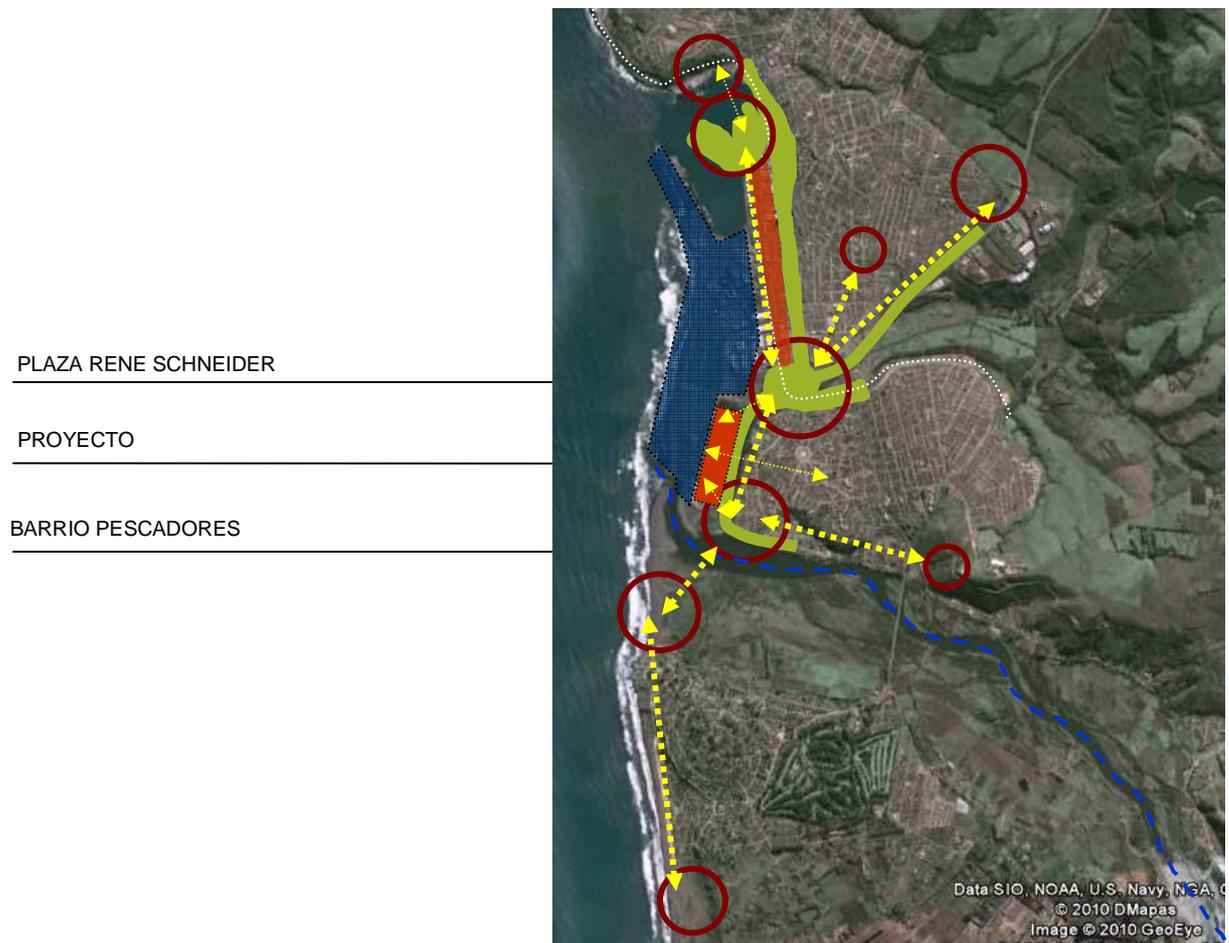
- 1. Ser parte de una estructura histórica de borde dada en los inicios de la ciudad y el puerto.** El parque en sus inicios era una plataforma logística del incipiente puerto, transformándose más adelante en un parque contiguo a la zona recreativa de la playa de Lolloo, elemento que configuró en su momento el carácter de balneario a la estructura urbana principalmente de Lolloo.
- 2. La situación del puerto en la actualidad como elemento disociado de la ciudad.** Considerando que este complejo ocupa 1/3 aproximadamente de la superficie urbana. No existe desde el punto de vista social - económico, funcional y espacial una clara respuesta en el desarrollo de ambas partes.
- 3. La vulnerabilidad a los riesgos naturales principalmente por inundación fluvial y marítima.** La constitución morfológica del área como elemento de sedimentos que se han ido depositando a propósito de la desembocadura del Río Maipo lo hacen un lugar no apto para construcciones de destino residencial, sino mas bien temporales.
- 4. La nula conectividad del parque con el área urbana traducido en una mala accesibilidad.** La ocupación indiscriminada de la ribera del Estero el Sauce por parte de construcciones habitacionales y comerciales ha provocado que el parque quede en una posición trasera al desarrollo y actividad cotidiana de la misma ciudad.
- 5. La potencial estructura turística dada por las caletas de pescadores de San Antonio y Boca del Maipo.** Estos dos elementos que forman parte de la memoria colectiva y de la identidad de la ciudad podrían configurar un circuito turístico interno para San Antonio y Lolloo, como también la inclusión dentro de este circuito al sector de borde de Rocas de Santo Domingo.
- 6. La existencia de un área de alta fragilidad e interés medioambiental aledaño al proyecto.** Como elemento de interés nacional se traduce el estuario de la Boca del Maipo. Desde el punto de vista ambiental y urbano este es un elemento de alto interés para un potencial desarrollo turístico de carácter contemplativo y de conservación. Por el momento esta zona esta sujeta a presiones de carácter económico emanadas desde el complejo portuario.
- 7. Estar cercano y con posibilidades de inserción dentro de un circuito de carácter turístico regional** dado por distintos balnearios, la Ruta de los Poetas y áreas de carácter ambiental de alto interés que se extienden por el borde costero sur de la V Región, específicamente dentro del Litoral Central de Chile

## 6. ANTEPROYECTO DE ARQUITECTURA PRELIMINAR

### 6.1 Estrategia de Desarrollo

Se trata de generar una estructura de borde interior para la ciudad que se inicie en el área de la caleta de pescadores de Puertecito, se desarrolle por paseo Barros Luco, empalme con Plaza Rene Schneider generando un nuevo acceso al proyecto, conectándolo directamente con Barros Luco, desarrollar un paseo público en ambas riberas del Estero el Sauce para terminar en una remodelación del Barrio Pescadores Caleta Boca del Maipo

Gráfica 1.  
 Lugares de Interés y Proyecto



Fuente: Elaboración propia.

La primera propuesta en el eje fundacional Barros Luco – Angamos significa básicamente desarrollar dos intervenciones; la primera, es un proyecto de paisajismo en la Av. Angamos, que configure un espesor verde o masa arbórea en altura. Este deberá actuar como “cortina” barrera ambiental para la polución y ruidos generados al interior del puerto como también se configurará una imagen unitaria y un frente o elevación para la zona portuaria. Esto impactara positivamente a la ciudad desde el punto de vista visual, principalmente para aquella ciudad que se va aterrizando hacia lo alto (sector de Barrancas y promontorios de Cerro Centinela y Llolleo). La segunda corresponde a un mejoramiento de la Av. Barros Lucos en lo que respecta al tratamiento del bandejon central, aceras y calzadas, revitalizando aquellos puntos de carácter nodal que presenta, en principio podemos distinguir tres puntos de interés en el recorrido; el sector norte, el que se ha ido destinando a la actividad comercial asociado a los centros comerciales y de oficinas ubicados allí; el sector central asociado a la actividad publica vinculado a la municipalidad y gobernación y el sector sur que deberá proponer un nuevo destino para el área de la plaza René Schneider y nudo asociado al puente Llolleo.

Esta estructura deberá por objetivo intentar construir una unidad funcional o convertirse en una extensión del paseo Bellamar. Si se examinan las distancias, es perfectamente posible pensar en un recorrido a pie o en bicicleta por todo este trayecto, desde Caleta Altamirano hasta la Caleta Boca del Maipo.

Se deberán por consiguiente redefinir las áreas de estacionamientos para todo el parque.

Estas dos intervenciones generaran un espesor de ciudad de aproximadamente 100 metros que configurarán un nuevo escenario para la actividad pública, de servicios y comercial del área. Esta estructura por otro lado, será un elemento de contención para las intervenciones que realizará el puerto en las próximas décadas, y a su vez, será un elemento esencialmente vinculante con esta actividad. En general, se trata de iniciar un proceso de planificación y diseño urbano que apunte a la generación de una estructura de ciudad puerto, en donde la actividad portuaria tiene una incidencia sobre el espacio urbano ciudadano de relevancia y que marca e identifica a la ciudad con esa actividad. Esta organización hoy no existe en San Antonio y por el contrario, se han acrecentado aún más las distancias entre el puerto y la ciudad generando una disociación que no se condice con el principal puerto de embarque del país, con su responsabilidad con la ciudad al ser una empresa estatal y con su nivel de desarrollo, como una de las empresas más importantes de Chile.

Siguiendo hacia el sur se debe generar un proyecto nodal en los sitios de Plaza Rene Schneider, con ello se podrán desarrollar en el futuro los vínculos con el Centro Cultural San Antonio, Futuro Polideportivo y Centro Cultural Llolleo.

Posteriormente se propone establecer una conexión por el borde del Río Maipo (actuales terrenos militares) entre La Caleta de Pescadores Boca del Maipo y los pies del mirador Cristo Rey generando una ribera pública. Hacia el sur el esquema propone consolidar una ruta acuática entre la caleta de pescadores y el mirador de las aves ubicado a los pies de peñón Santo Domingo y así poder establecer un recorrido peatonal hacia la playa de la misma localidad en donde culminaría el circuito



Plano Circuito de borde. Propuesta general de espacio publico para San Antonio



Vista General del conjunto

Hacia el interior del proyecto se proponen tres accesos; el primero en la esquina nororiental, el que conectaría la plaza Schneider y calle Barros Luco hacia el Puertecito abriendo la ribera del Estero el Sauce. El segundo, se ubica al centro, en calle Exequiel Fernández donde ya existe una pasarela. Este acceso permitiría empalmar la Plaza La Estrella y con ello extender el futuro paseo Los Castaños hasta la plaza principal de Lollole cerrando un circuito para el habitante local. El tercer acceso se propone al sur del predio con la finalidad de incorporar al barrio de pescadores dentro de la actividad del parque y de la zona de los humedales allí existentes. Se propone en el futuro desarrollar un barrio nuevo con viviendas sobre palafitos, patios y talleres en el primer piso, además de la incorporación de nuevos programas y concesiones del tipo gastronómico para este barrio similar al que tiene el sector de Puertecito en San Antonio.

Esta estrategia para el Parque DYR, debe ser entendida desde una perspectiva, en la cual se involucran tanto un plan de desarrollo concerniente al propio Parque DYR, y adicionalmente, un Plan de desarrollo del Borde Costero de San Antonio, principalmente debido a las exigencias en términos de plazos y actividades necesarias para su cumplimiento. El primero, puede ser enfocado en un mediano plazo, contemplando la modificación de determinados aspectos que le permitan al parque configurarse como un elemento integrado a la trama urbana de la ciudad.

Como ha sido mencionado, el factor crítico más relevante para lograr esta integración es la accesibilidad. En este sentido, es necesario habilitar determinadas conexiones viales, que comuniquen el parque, como es el caso del acceso desde el Puente Lolleo a través de la plaza René Schneider, el camino de borde por el estero El Sauce, y el remate del recorrido en la Caleta Boca del Río Maipo. Estas tres conexiones, constituyen el primer aspecto que le asigna al parque un rol preponderante como hito urbano.

Gráfica 2.  
 Propuesta de Accesos al Proyecto



Fuente: Elaboración propia.

Para llevar a cabo esta conectividad, es preciso contemplar ciertas obras que involucran necesariamente el cambio de uso de suelo y la intervención de terrenos hoy en día ocupados por diversas entidades públicas o privadas.

En el caso de una visión para el borde costero de la ciudad de San Antonio, se ha extendido la mirada hacia aquellos elementos trascendentales en la ciudad, y que constituyen los puntos de referencia del trazado macro urbano, como son el puertecito de San Antonio y el Cristo del Maipo, como puntos extremos de esta macro-área, de la cual el parque debe ser parte a través de un proceso de integración y conectividad. En este sentido, se plantea la necesidad de trazar una línea continua entre ambos puntos, que implica necesariamente una conectividad de tránsito vial y peatonal, que facilite la llegada del habitante y también el paso de los visitantes por el borde. Esta visión constituye un Plan de Desarrollo para todo el borde costero de la ciudad, por lo cual debe ser planteada en un horizonte de tiempo de largo plazo, que contemple en su planificación, el traslado de actividades que hoy están ocupando el borde e impidiendo esta continuidad, como es el caso del recinto militar en la ribera norte del río Maipo.

Si se analiza este planteamiento a la luz de los planes y procesos de desarrollo de diversas ciudades chilenas y extranjeras, puede constatarse la necesidad de dar libertad a los bordes costeros, lacustres y riberas de ríos para el uso público, tanto por dar cumplimiento de un mejor bienestar a los habitantes de estas ciudades, como por las oportunidades de desarrollo turístico y recreacional que ofrecen estas locaciones.

## 6.2. Definición de Criterios Básicos de Diseño y Programa Arquitectónico

El proyecto incorpora al interior del predio una calle sinuosa que sería el eje central del parque y otro recorrido paralelo al Estero. Entre ambos queda un área interior destinada a la actividad deportiva. En los extremos se desarrollan la actividad educativa, recreativa y contemplativa, además de un sistema arbóreo que permita generar una barrera ambiental hacia la actividad productiva del puerto ubicada inmediatamente en el predio contiguo. Respecto de las especies existentes hoy en el parque, estas se mantendrán, como también se retiraran aquellas que se encuentran en estado de deterioro y se incorporaran nuevas especies al conjunto. Se prevé que el aumento de la masa arbórea será un 25% aprox. Sobre el que hoy existe.

Gráfica 3.  
 Esquema de desarrollo



Fuente: Elaboración propia.

### 6.3. Descripción del Trazado y definición del Programa Arquitectónico Preliminar

El proyecto se organiza en torno de un eje central que es una calle sinuosa que entra en el extremo norte y culmina en el extremo sur extendiéndose hacia la caleta de pescadores. Otro elemento que organiza la estructura es un área de amortiguamiento generada en la ribera del Estero el Sauce que corre por ambos lados. Hacia el interior del parque esta ribera será principalmente peatonal y diseñada con jardines y las obras de encausamiento necesarias. Hacia el oriente, es decir, hacia el barrio además de las obras de jardines, senderos, ciclovía y encausamiento, considera una vía vehicular que conecta de modo más expedito el sector del nudo Plaza Rene Schneider con el barrio de los pescadores en la boca del Maipo.

Esencialmente se han mantenido los usos actuales que presenta el parque y que le dan el carácter de parque deportivo; esto es; canchas de futbol, béisbol, bicicross y tenis.



Planta y Vista General

## **Desarrollo del parque de norte a sur:**

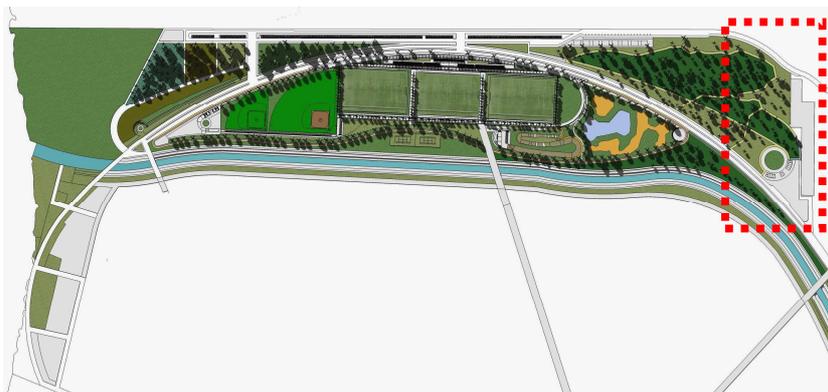
### **Portería Sur y Plaza de Acceso**

Se inicia el recorrido viniendo desde la Plaza Schneider, se contempla una explanada de acceso vehicular y peatonal en un área triangular ya existente. Contigua a esta se dispone de una plaza ubicada en el Cilindro de Luz. En esta zona se consideran oficinas de administración e información. Este punto es el acceso al bosque.

### **Planta de Reciclaje Educativa**

Junto al acceso sur se ha ubicado el proyecto de planta de reciclaje con carácter educativo. Este recinto configurara una relación programática con el jardín botánico ubicado en el otro extremo. Ambas áreas construirán un “frente” hacia la zona portuaria.

Se adjuntan planos (en formato carta) de este anteproyecto proporcionado por la municipalidad.



Ubicación Acceso Sur y Planta Reciclaje

### Albergue para Delegaciones y Cuidadores

En la zona poniente, delimitando el área que colinda con el puerto se ha dispuesto un conjunto de 8 cabañas, dos de las cuales se destinan para dos familias que actuaran como cuidadores del recinto y 6 para delegaciones. La capacidad de estas últimas será de 10 personas por cada unidad.



Ubicación Acceso Albergue – Casa Cuidadores

### Sendero Ciclovía - Solarium y Laguna

En la zona de Bosque existente se proponen un circuito de bicicletas, áreas de información ambiental organizadas en módulos que se disponen en torno del recorrido. Además, se propone una zona de playa o solarium que se ubicaría allí donde afloran las arenas dunares. Esta zona se complementaría con una depresión en el terreno existente apta para la implementación de una superficie de agua.



Ubicación Ciclovía – Solarium y Laguna

## Pista de Bicicross

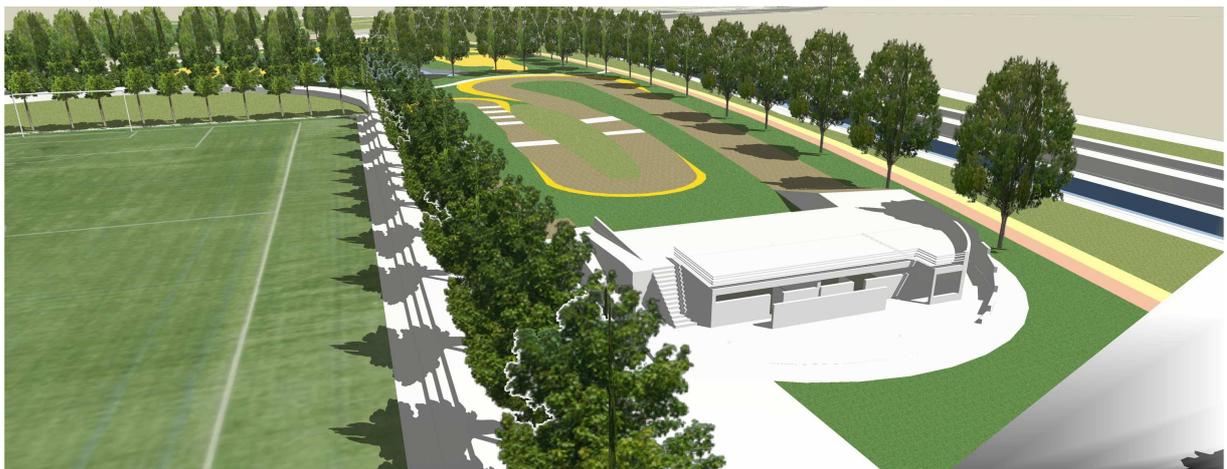
Junto a esta zona antes descrita se mantiene la actual pista de bicicross, la que por su configuración en el piso es una extensión natural del sistema ondulatorio que existe al interior del bosque. Se ha modificado su orientación para dar cabida al complejo deportivo destinado al futbol.

La ha propuesto una pista de 360m de longitud, similar a aquellas en donde se han disputado campeonatos mundiales.

Se ha incorporado a este recinto un edificio que alberga los servicios higiénicos, camarines y salón para la agrupación. Un elemento significativo es que este edificio desarrolla un explanada en la losa y un anfiteatro orientado hacia la pista con el fin de organizar eventos de carácter masivo desde esta disciplina.



Ubicación Pista Bicicross



Pista Bicicross y Volumen de Servicios

## Complejo Central. Futbol - Multicanchas

Al centro del parque se ha propuesto una explanada que incorpora tres canchas de futbol y dos canchas menores al centro que se destinan para multicanchas. Esta área central esta delimitada hacia el poniente con un edificio de servicios. En su fachada oriente se construye a modo de graderías que enfrentan a las canchas y por la fachada poniente un recorrido en torno de las áreas húmedas, salones de encuentro y calle principal del parque.

Hacia el oriente (gradas) el edificio se extiende a lo largo de las tres áreas de canchas configurando una unidad. El volumen en este sector considera una estructura de cubierta sobre la losa del edificio.

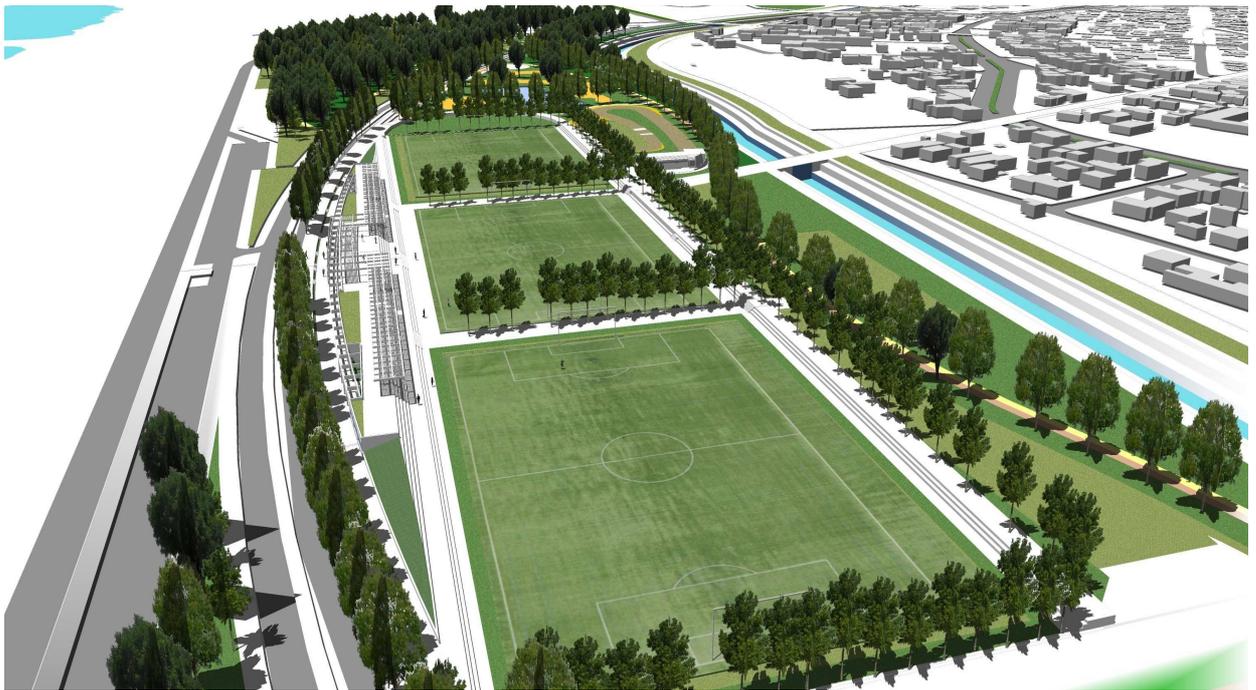
Dados los requerimientos de la comunidad se ha optado por dividir esta gran explanada en tres áreas como ya se menciona. Se han dispuesto tres canchas con medidas oficiales de 105x68m. que podrán ser administradas por las dos asociaciones de futbol existentes en la ciudad . La delimitación entre una cancha y otra se ha propuesto de modo vegetal (apoyada con una malla en baja altura). Esta línea vegetal o línea de árboles delinearía una cubierta virtual para estos recintos, el cielo.

La capacidad de público para cada cancha será de 1200 personas aprox. ubicadas tanto en las gradas proyectadas al oriente y al poniente (sobre edificio central)

Un elemento que remata este conjunto hacia el norte es una semicircunferencia que delimita una explanada de entrenamiento y otras actividades asociadas al futbol tales como juegos de niños, fitness y otros.



Ubicación Complejo Central. Futbol y Multicanchas



Vista area central. Izq. Edificio central



Vista area central. Izq. Gradas – cubierta y canchas. Der. Salones junto a calle central

## Canchas de Béisbol

Se han propuesto dos diamantes el primero con las medidas oficiales y el otro de menor superficie destinado para niños y entrenamientos. Este conjunto queda confinado hacia el sur por un volumen que alberga los servicios y salones para la asociación y hacia el norte por un talud que se construye con gradas, inmediatamente detrás del área de bateo tal como se dispone en este tipo de complejos. Cabe destacar que la actual cancha de béisbol es a única de carácter pública en la Región de Valparaíso



Ubicación canchas Beisbol

## Jardín Botánico

Hacia el sur se construye una zona destinada a jardín botánico y recorridos de contemplación. Este sector se organiza a partir de un talud artificial que por un lado deja una zona resguardada al interior del parque y por otro construye un mirador de avistamiento hacia el jardín los humedales circundantes. Este talud se ubica junto al eje central del parque y podrá ser construido con el reciclaje de los escombros que se ubican cercanos al sector.



Ubicación borde Jardín Botánico

## Borde Estero el Sauce

El proyecto en su etapa de diseño definitivo deberá contemplar las obras de encauzamiento fluvial del estero. En ambas laderas se deberán considerar aterrazamientos y jardines asociados a estas. En la ladera poniente se considera un sendero peatonal, hacia el oriente se deberá estudiar la alternativa de construcción de una calle vehicular que conecte la Plaza Schneider – Puente Lolloo con la caleta Boca del Maipo.

El trazado culmina pasando el Estero el Sauce y remata en una plaza ubicada en la zona donde hoy se encuentra el embarcadero de la caleta Boca del Maipo. Se trata de un mejoramiento integral de la Caleta que debe ser tratado como un proyecto de interés a nivel de ciudad, igual caso para la plaza Rene Schneider por cuanto son los dos elementos articuladores que permitirán que el parque quede integrado a la estructura urbana y cotidiana de la ciudad y no como un lugar terminal o confinado.



Ubicación borde Estero el Sauce



Vista Borde Estero y Parque