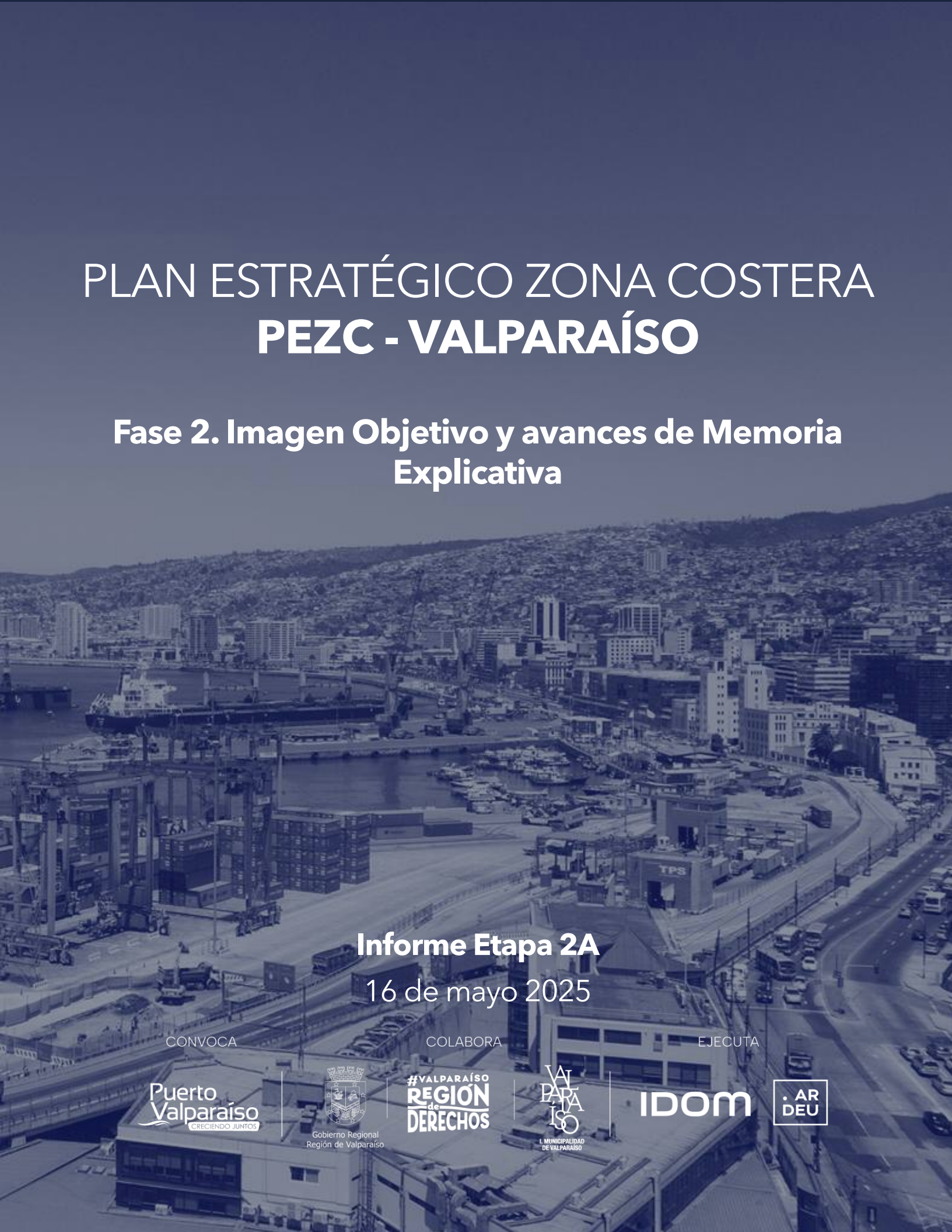
PLAN ESTRATÉGICO ZONA COSTERA
PEZC - VALPARAÍSO

Fase 2. Imagen Objetivo y avances de Memoria Explicativa



Informe Etapa 2A

16 de mayo 2025

CONVOCA

Puerto Valparaíso
CRECIENDO JUNTOS

Gobierno Regional
Región de Valparaíso

COLABORA

#VALPARAÍSO REGIÓN de DERECHOS

I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO

EJECUTA

IDOM

.ARDEU

IDOM

PuertoValparaíso
CRECIENDO JUNTOS

CONTENIDO

1. Introducción 10

2. Marco Estratégico 11

2.1. Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera 11
2.1.1. Resumen Síntesis Territorial Actual 12
2.1.2. Desafíos y Oportunidades según Dimensión 17

2.2. Estructura Plan Estratégico Zona Costera Valparaíso 28
2.2.1. Visión de Desarrollo 29
2.2.2. Objetivos Estratégicos y Componentes del Plan 29
2.2.3. Síntesis Objetivos Estratégicos 35

3. Cartera preliminar de iniciativas de inversión 37

3.1. Proceso de definición de Iniciativas de Inversión 37

3.2. Cartera de Iniciativas de Inversión para la Zona Costera 38
3.2.1. Acceso al Mar 40
3.2.2. Regeneración Urbana 41
3.2.3. Infraestructura Productiva y Portuaria 43
3.2.4. Movilidad y Espacio Público 45
3.2.5. Imagen Objetivo 11 kilómetros Zona Costera de Valparaíso 46

3.3. Desarrollo Iniciativas de Inversión 48

3.4. Relación de Iniciativas con Desafíos identificados 57

3.5. Sistema de Priorización de la Cartera de Iniciativas de Inversión 70
3.5.1. Paso 1: Definición de Criterios de Priorización 71
3.5.2. Paso 2: Determinación de la importancia relativa de Criterios (pesos) 74
3.5.3. Paso 3: Evaluación de las Iniciativas 77
3.5.4. Paso 4: Procesamiento y aplicación de filtro 87

3.6. Evolución de Indicadores 89
3.6.1. Distancias a plazas públicas 92
3.6.2. Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros) 94
3.6.3. Distancia a parques públicos 94
3.6.4. Superficie de parques públicos por habitantes que cumple estándar de distancia (3.000 metros) 96
3.6.5. Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas 96
3.6.6. Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos 97
3.6.7. Superficie de áreas verdes públicas por habitante 97
3.6.8. Distancia a paraderos de transporte público mayor 99
3.6.9. Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías 99
3.6.10. Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento 100
3.6.11. Conclusiones 102

4. Análisis de Referentes 104

4.1. Componente 1 - ACCESO AL MAR 105
4.1.1. Tipología de Balneario 105
4.1.2. Tipología de Espacios Públicos Costeros 108
4.1.3. Tipología de Pasarelas Urbanas 113
4.1.4. Tipología de Miradores 115
4.2. Componente 2 – REGENERACIÓN URBANA 117
4.2.1. Tipología de Equipamiento Mixto 117
4.2.2. Tipología de Estacionamientos 123
4.2.3. Tipología de Construcción en Terrenos Baldíos en Zona Patrimonial 125
4.2.4. Tipología de Renovación Urbana 129
4.3. Componente 3 – INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA 131
4.3.1. Tipología de Caletas y Varaderos 131
4.4. Componente 4 – MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO 134
4.4.1. Tipología de Ejes Urbanos (Pasajes, Bordes y Bulevares) 134
4.4.2. Tipología de Estación Intermodal 138
4.4.3. Tipología Transporte Marítimo 140
4.5. Matriz Multicriterio de Valoración de Referentes 141
4.6. Referentes Priorizados 146
4.7. Conclusiones 169
5. Avance Anteproyecto esquemático Balneario San Mateo 170
5.1. Antecedentes y Caracterización Sector Playa San Mateo 171
5.1.1. Antecedentes Históricos 172
5.1.2. Caracterización Urbana Sector San Mateo 180
5.1.3. Estado actual Playa San Mateo 187
5.2. Imaginario de Balneario 190
5.2.1. Tipologías 190
5.2.2. Estudio de Referentes 193
5.3. Condicionantes del Anteproyecto 215
5.3.1. Condicionantes Geográficas 215
5.3.2. Condicionantes Sociales 222
5.3.3. Alternativas Explanada de Contenedores 230
6. Reporte de Participación 250
6.1. Ideas Fuerza 250
6.1.1. Acceso al mar, el componente que articula el anhelo de las personas para la Zona Costera 250
6.1.2. Disensos y contraposiciones en las visiones de la comunidad 250
6.2. Procesamiento de datos 250
6.3. Puntos Interactivos 252
6.3.1. Metodología 252
6.3.2. Resultados 255

6.4. Taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera" 259
6.4.1. Convocatoria 259
6.4.2. Metodología 265
6.4.3. Resultados 268
6.5. Reunión con Funcionarios Públicos 273
6.5.1. Comentarios Generales 274
6.6. Encuentros Ciudadanos 275
6.7. Consultas Virtuales 277
6.8. Materiales Gráficos 278
6.9. Conclusiones 281
7. Anexos 282

Listado de Ilustraciones

Ilustración 1 Esquema Flujo Metodológico construcción PEZC 11
Ilustración 2 Esquema Estructura Plan Estratégico 28
Ilustración 3 Esquema Primer Objetivo Estratégico 30
Ilustración 4 Esquema Primer Objetivo Estratégico 31
Ilustración 5 Esquema Tercer Objetivo Estratégico 32
Ilustración 6 Esquema Cuarto Objetivo Estratégico 33
Ilustración 7 Esquema relación entre desafíos y componentes del Plan 34
Ilustración 8 Síntesis esquemática 36
Ilustración 9 Esquema construcción Cartera de Iniciativas de Inversión 37
Ilustración 10 Esquema proceso definición de iniciativas de inversión 38
Ilustración 11 Mapa localización Iniciativas de Inversión 39
Ilustración 12 Esquema tipo de usuario 40
Ilustración 13 Esquema tipo de usuario 42
Ilustración 14 Esquema tipo de usuario 44
Ilustración 15 Esquema tipo de usuario 45
Ilustración 16 Imagen Objetivo de los 11 kilómetros de la Zona Costera de Valparaíso 47
Ilustración 17 Formato ficha de detalle – Ejemplo Iniciativa "Nuevo equipamiento y espacio público en sector Mirador Viento Sur" 50
Ilustración 18 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Medio Natural 57
Ilustración 19 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Conectividad 60
Ilustración 20 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Brechas Urbanas 62
Ilustración 21 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Necesidad Regeneración 64
Ilustración 22 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Transversales Mínimos 66
Ilustración 23 Esquema relación Desafío - Iniciativa 69
Ilustración 24 Esquema Sistema de Priorización 70
Ilustración 25 Ficha para la evaluación de criterios de priorización 75
Ilustración 26 Ejemplo de sistematización para determinar la importancia relativa (pesos) de los criterios 75
Ilustración 27 Ejemplo de Sistematización y Normalización de las Evaluaciones de las iniciativas 87
Ilustración 28 Evolución de indicador Distancia a Plazas Públicas, con proyección de iniciativas 93
Ilustración 29 Aumento de superficie de plazas públicas por habitante 94
Ilustración 30 Evolución de indicador: Distancia a Parques Públicos, con proyección de iniciativas 95
Ilustración 31 Mapa de áreas verdes públicas, con iniciativas proyectadas 98
Ilustración 32 Mapa influencia de ciclovías 100
Ilustración 33 Situación actual de pavimentos 101
Ilustración 34 Situación proyectada de pavimentos 102
Ilustración 35 Proyectos de Ampliación Portuaria Valparaíso 170
Ilustración 36 Síntesis de la Historia de los Balnearios en Chile 172
Ilustración 37 Localización Balnearios Valparaíso - 11 km 174
Ilustración 38 Baños de San Mateo 1904 176
Ilustración 39 Piscina Recreo 1931 178
Ilustración 40 Viña del Mar, Balneario Recreo 1930 179
Ilustración 41 Infraestructura en Sector San Mateo: ASMAR (izquierda) y GANAMAR (derecha) 180
Ilustración 42 Jurisdicción de Gobernación Marítima en el Sector de San Mateo 181
Ilustración 43 Esquema síntesis de las amenazas asociadas para el Sector San Mateo 182

Ilustración 44 Programa actual Playa San Mateo 187
Ilustración 45 Entorno deteriorado Playa San Mateo 188
Ilustración 46 Elementos histórico en Sector San Mateo 188
Ilustración 47 Usos informales Playa San Mateo 189
Ilustración 48 Actividad de la Armada en Playa San Mateo 189
Ilustración 49 Infraestructura de GANAMAR en Playa San Mateo 190
Ilustración 50 Deportes en la costa de Valparaíso (1) Stand Up Paddle (2) Kayak 192
Ilustración 51 Centros de Deportes Náuticos (1) GANAMAR y (2) Puerto Deportivo 193
Ilustración 52 Grilla Batimétrica y Modelo 3D de batimetría 215
Ilustración 53 Altimetría y Batimetría del Área de Influencia Directa 216
Ilustración 54 Batimetría, Sector San Mateo 217
Ilustración 55 Registro de Mareas Valparaíso, diciembre 2024 218
Ilustración 56 Valparaíso 218
Ilustración 57 Puerto de Valparaíso 219
Ilustración 58 Simulación Transferencia Espectral 220
Ilustración 59 Granulometría Playa San Mateo 221
Ilustración 60 Localización del cuadrante de análisis 222
Ilustración 61 Profundidad de Inundación por Tsunami, Sector San Mateo 223
Ilustración 62 Vías de evacuación, Sector San Mateo 224
Ilustración 63 Modelamiento de trayecto hacia Playa San Mateo 225
Ilustración 64 Superposición de trayecto hacia Playa San Mateo 226
Ilustración 65 Mapa de movilidad de la Zona Costera de Valparaíso 227
Ilustración 66 Servicios de buses, Sector San Mateo 228
Ilustración 67 Paraderos de micro en Av. Altamirano, entre el Molo de Abrigo y Caleta El Membrillo 228
Ilustración 68 Clasificación de vías, Sector San Mateo 229
Ilustración 69 Alternativa 1-A 230
Ilustración 70 Propuesta 1-A 231
Ilustración 71 Accesibilidad Propuesta 1-A 232
Ilustración 72 Equipamiento Propuesta 1-A 233
Ilustración 73 Áreas de playa Propuesta 1-A 234
Ilustración 74 Alternativa 1-B 235
Ilustración 75 Propuesta 1-B 236
Ilustración 76 Accesibilidad Propuesta 1-B 237
Ilustración 77 Equipamiento Propuesta 1-B 238
Ilustración 78 Áreas de playa Propuesta 1-B 239
Ilustración 79 Alternativa 2 240
Ilustración 80 Propuesta 2 241
Ilustración 81 Accesibilidad Propuesta 2 242
Ilustración 82 Equipamiento Propuesta 2 243
Ilustración 83 Áreas de playa Propuesta 2 244
Ilustración 84 Alternativa 3 245
Ilustración 85 Propuesta 3 246
Ilustración 86 Accesibilidad Propuesta 3 247
Ilustración 87 Equipamiento Propuesta 3 248
Ilustración 88 Áreas de playa Propuesta 3 249
Ilustración 89 Comprobante aprobación permiso uso BNUP 253

Ilustración 90 Díptico informativo 254
Ilustración 91 Registro Puntos Interactivos 258
Ilustración 92 Folleto 260
Ilustración 93 Difusión redes sociales Empresa Portuaria Valparaíso 261
Ilustración 94 Difusión a través de la web 261
Ilustración 95 Formulario de inscripción taller 262
Ilustración 96 Matriz de seguimiento interno convocatoria taller 263
Ilustración 97 Afiche convocatoria taller 264
Ilustración 98 Escala Likert 266
Ilustración 99 Distribución y rotación de mesas taller 267
Ilustración 100 Implementación taller participativo 267
Ilustración 101 Ejemplo resultado Escala Likert 268
Ilustración 102 Afiche convocatoria reunión con funcionarios público 273
Ilustración 103 Registro fotográfico Reunión con funcionarios públicos 274
Ilustración 104 Consultas virtuales web 277
Ilustración 105 Materiales gráficos diseñados 279

Listado de Tablas

Tabla 1 Resumen Síntesis Territorial Actual 12
Tabla 2 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Relación con el Medio Natural 17
Tabla 3 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Conectividad 19
Tabla 4 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Brechas Urbanas 22
Tabla 5 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Necesidad de Regeneración 24
Tabla 6 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Temas Transversales 26
Tabla 7 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Acceso al Mar 40
Tabla 8 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Regeneración Urbana 42
Tabla 9 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Infraestructura Productiva y Portuaria 44
Tabla 10 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Movilidad y Espacio Público 45
Tabla 11 Actores e Instituciones identificadas 53
Tabla 12 Identificación de Programas de Inversión y financiamiento público 55
Tabla 13 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión relación con el medio natural 58
Tabla 14 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Conectividad 60
Tabla 15 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Brechas Urbanas 62
Tabla 16 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Necesidad Regeneración 64
Tabla 17 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Transversales Mínimos 66
Tabla 18 Descripción de Criterios de Priorización 71
Tabla 19 Escala de valoración de Criterio 1: Relación con dimensiones de análisis 72
Tabla 20 Escala de valoración de Criterio 2: Relación con temas transversales 72
Tabla 21 Escala de valoración de Criterio 3: Opinión Ciudadana, Puntos Interactivos 73
Tabla 22 Escala de valoración de Criterio 3: Opinión Ciudadana, Taller participativo 73
Tabla 23 Escala de valoración de Criterio 4: Factibilidad de Desarrollo 74
Tabla 24 Importancia relativa (pesos) de los criterios de priorización 76
Tabla 25 Evaluación de iniciativas del Componente de Acceso al Mar 77
Tabla 26 Evaluación de iniciativas del Componente de Regeneración urbana 79
Tabla 27 Evaluación de iniciativas del Componente de Infraestructura Productiva y Portuaria 82

Tabla 28 Evaluación de iniciativas del Componente de Movilidad y Espacio Público 84
Tabla 29 Ranking de priorización 87
Tabla 30 Indicadores SIEDU 89
Tabla 31 Matriz Componente Acceso al Mar 90
Tabla 32 Matriz Componente Regeneración Urbana 91
Tabla 33 Matriz Componente Movilidad y Espacio Público 92
Tabla 34 Síntesis Indicador N°1 92
Tabla 35 Síntesis Indicador N°2 94
Tabla 36 Síntesis Indicador N°3 95
Tabla 37 Síntesis Indicador N°4 96
Tabla 38 Síntesis Indicador N°5 96
Tabla 39 Síntesis Indicador N°6 97
Tabla 40 Síntesis Indicador N°7 97
Tabla 41 Síntesis Indicador N°8 99
Tabla 42 Síntesis Indicador N°9 99
Tabla 43 Síntesis Indicador N°10 100
Tabla 44 Síntesis proyección de los indicadores con el PEZC 103
Tabla 45 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Balneario 105
Tabla 46 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Espacios Públicos Costeros 108
Tabla 47 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Pasarelas Urbanas 113
Tabla 48 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Miradores 116
Tabla 49 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Equipamiento Mixto 118
Tabla 50 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Estacionamientos 123
Tabla 51 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Construcción en Terrenos Baldíos en Zona Patrimonial 126
Tabla 52 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Renovación Urbana 129
Tabla 53 Referentes Componente 3: Infraestructura Productiva y Portuaria, Tipología de Caletas y Varaderos 132
Tabla 54 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Ejes Urbanos 134
Tabla 55 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Estación Intermodal 138
Tabla 56 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Transporte Marítimo 140
Tabla 57 Matriz multicriterio de Valoración de Referentes 141
Tabla 58 Síntesis Territorial sector San Mateo – Dimensiones Diagnósticas 184
Tabla 59 Síntesis Referentes Balneario San Mateo 194
Tabla 60 Valores armónicos 218
Tabla 61 Programa puntos interactivos 255
Tabla 62 Priorización por género puntos interactivos 256
Tabla 63 Priorización por rango etario puntos interactivos 256
Tabla 64 Resultados priorización de iniciativas Puntos Interactivos 257
Tabla 65 Programa taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera" 268
Tabla 66 Priorización grupal taller 269

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe corresponde al primer producto de la etapa 2 (2A) de la consultoría para la elaboración del **"Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso",** etapa llevada a cabo entre noviembre de 2024 y abril de 2025. Esta consultoría es parte de un proceso de planificación urbana sobre la Zona Costera de la ciudad de Valparaíso, la cual, históricamente ha estado en la mira de diferentes actores públicos y privados, en la que se han realizado diversas propuestas que responden a las necesidades marítimas, turísticas, de desarrollo urbano y de preservación del patrimonio.

Esta etapa contempla la elaboración de la imagen objetivo para el PEZC y avance de la memoria del Anteproyecto del Balneario San Mateo, incluyendo la información base y condicionantes para el desarrollo del anteproyecto esquemático. En síntesis, el presente informe está estructurado de la siguiente forma:

1. **Marco Estratégico:** estructura del Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso.
2. **Cartera preliminar de Iniciativas de Inversión del PEZC:** proceso de definición y desarrollo de iniciativas de inversión, sistema de priorización de la cartera y evolución de indicadores.
3. **Análisis de referentes:** alineado con las iniciativas de la cartera de inversión.
4. Avance **Anteproyecto esquemático Balneario San Mateo**: correspondiente al avance de memoria explicativa del anteproyecto Balneario San Mateo, que incluye: síntesis territorial del sector, estudio de referentes e identificación de condicionantes de diseño del anteproyecto.
5. **Reporte de Participación**, respecto a las actividades y talleres realizados durante el desarrollo de la etapa.
6. **Anexos** que complementan y respaldan el desarrollo de la etapa.

El desarrollo y productos correspondientes al Anteproyecto Balneario San Mateo se expondrán en un segundo informe de esta etapa de la consultoría (2B).

Por último, es importante mencionar que, a partir de esta etapa, se deja de utilizar la diferenciación de la Zona Costera por tramos, utilizada en la etapa 1 (proveniente de Valparaíso Dialoga), adoptando en su lugar una concepción integrada de los 11 kilómetros de la Zona Costera.

2. MARCO ESTRATÉGICO

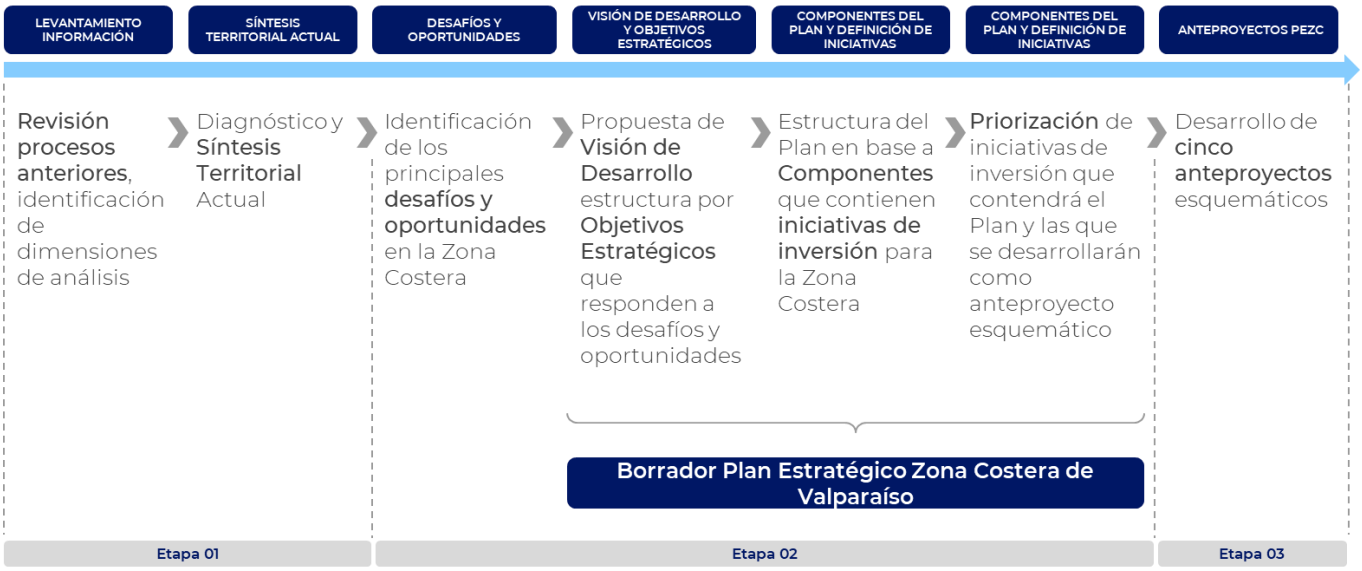
El presente capítulo aborda la concepción de un Marco Estratégico para la construcción del borrador del Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso. Este marco establece los objetivos y prioridades que orientarán el desarrollo de la Zona Costera en el mediano y largo plazo.

Como se muestra en el siguiente esquema, el flujo metodológico para definir el Marco Estratégico comenzó en la etapa 1 con la revisión de procesos anteriores realizados en Valparaíso, y continuó con el diagnóstico del área de estudio e influencia, el cual permitió sintetizar la situación territorial actual de la Zona Costera. A partir de dicha síntesis, se identificaron los principales desafíos y oportunidades de la zona, con el fin de proponer una visión de desarrollo y objetivos estratégicos que respondieran a estas condiciones.

Con base en estos objetivos, se estructura el Plan mediante componentes que agrupan iniciativas de inversión para la Zona Costera, respondiendo de diferente forma a los desafíos identificados. Estas iniciativas serán sometidas a un sistema de priorización para determinar cuáles se desarrollarán como anteproyectos esquemáticos en la siguiente etapa.

En resumen, la propuesta de una visión de desarrollo, objetivos estratégicos e iniciativas de inversión, conforman el borrador del Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso.

Ilustración 1 Esquema Flujo Metodológico construcción PEZC



Fuente: IDOM

2.1. Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera

La identificación de desafíos y oportunidades es fundamental para comprender las dinámicas y problemáticas principales del territorio, así como las ventajas y potencialidades que pueden aprovecharse para guiar el desarrollo de la Zona Costera de Valparaíso. Este análisis proporciona una base sólida para posteriormente definir objetivos estratégicos alineados con las necesidades del área de estudio, estructurar componentes con iniciativas concretas que aborden los desafíos identificados y orientar las oportunidades hacia un desarrollo integrado y sostenible.

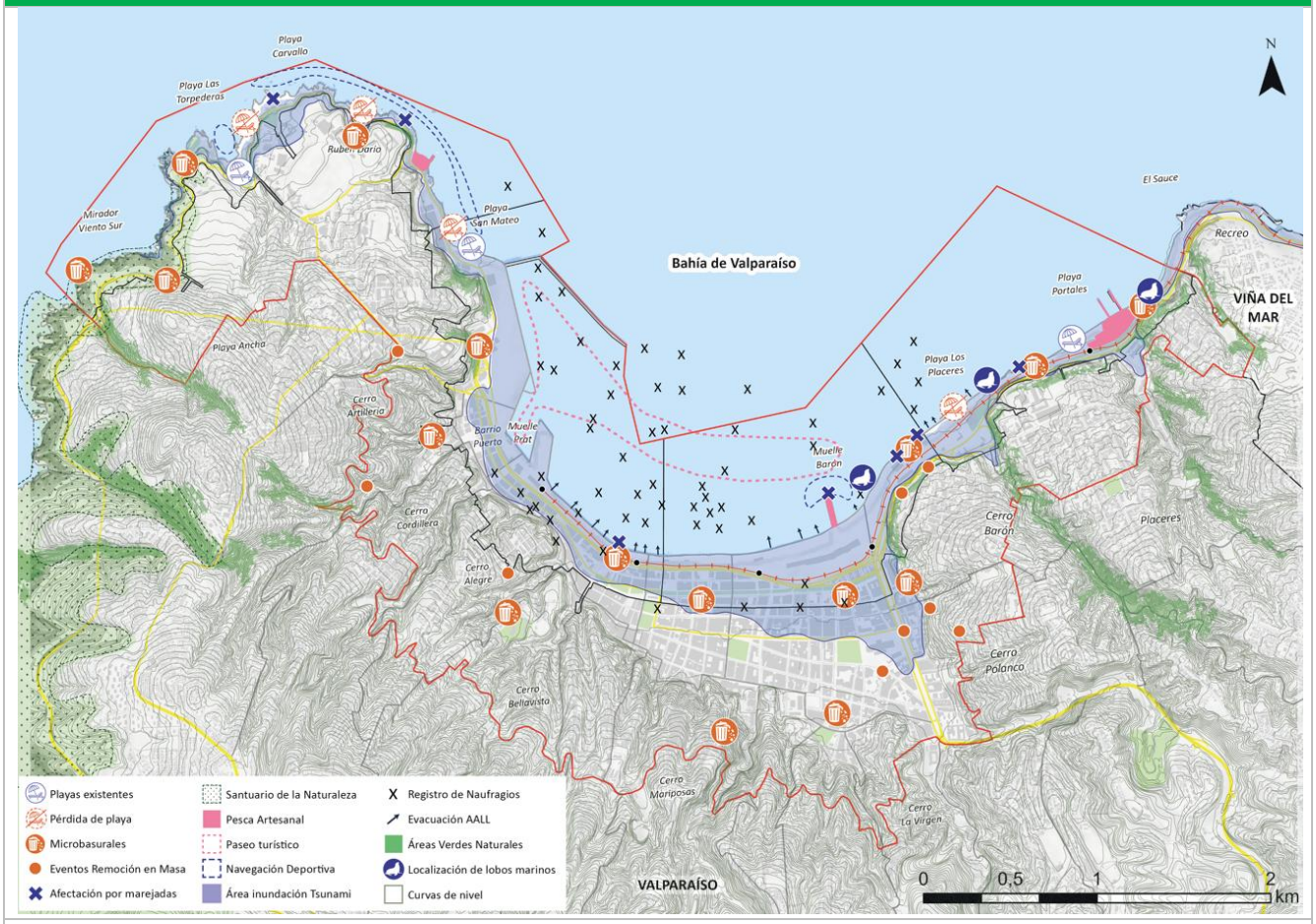
2.1.1. Resumen Síntesis Territorial Actual

El análisis del Territorio Actual se abordó a partir de 4 dimensiones y temas transversales mínimos, con el objetivo de proporcionar información suficiente y sistematizada para posteriormente generar la propuesta del Plan Estratégico Zona Costera de Valparaíso, lo que permitirá estructurar la propuesta, generar y priorizar iniciativas, y finalmente desarrollar las iniciativas a nivel de anteproyecto esquemático.

A continuación, se presenta un resumen de la síntesis territorial actual desarrollado en la etapa de diagnóstico de la presente consultoría.

Tabla 1 Resumen Síntesis Territorial Actual

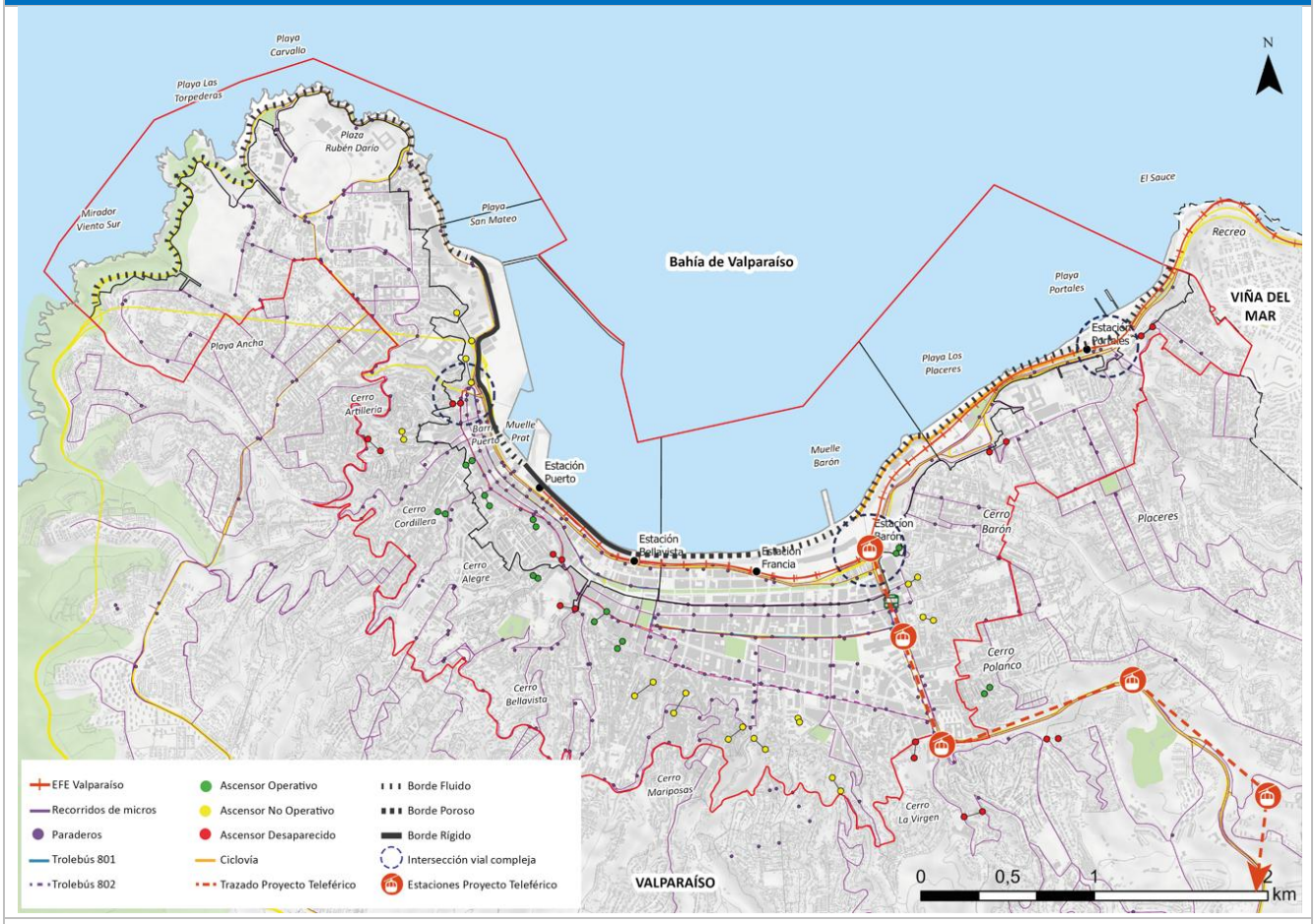
1. Relación con el Medio Natural



- El **área de inundación por tsunami** afecta casi la totalidad de la Zona Costera definida, por lo que se requiere de vías de evacuación accesibles desde cualquier punto del área.
- El aumento del nivel del mar atribuido al cambio climático constituye una amenaza constante en la Bahía de Valparaíso, generando **pérdida total o parcial de playas**. Las playas más afectadas son Playa Carvallo, Playa San Mateo y Playa Los Placeres.
- Deterioro de infraestructura costera producto del **aumento de frecuencia e intensidad de marejadas**, perjudicando la seguridad del peatón y el desarrollo de actividades.
- Riesgo de prestación de **servicios ecosistémicos de quebradas y acantilados**, producto de la alta construcción en los cerros y el uso como microbasurales. Se destaca la existencia del Santuario de la Naturaleza "Acantilados Federico Santa María".

- Presencia de **microbasurales en zonas urbanas**, los cuales representan focos de riesgo debido a las condiciones insalubres que generan y probabilidad de propagación de incendios.
- Desarrollo de **actividades náuticas** (navegación deportiva, pesca artesanal y paseos turísticos) en Muelle Barón, Playa San Mateo, Playa Las Torpederas, Caleta El Membrillo y Caleta Portales.
- **Baja tasa de arborización** en los espacios públicos que contribuya a la infraestructura verde y a la habitabilidad urbana.
- **Evacuación directa de aguas pluviales** en la Bahía de Valparaíso, alguno de estos casos se produce en torno al Muelle Barón y al norte de la Tornamesa.
- Identificación de **eventos de remoción en masa**. Si bien son reducidos, su consideración es fundamental al momento de planificar intervenciones en la Zona Costera
- Registro de **naufragios** que contribuyen al **patrimonio marítimo** de la ciudad.
- Presencia de **fauna marina** en puntos específicos de la zona costera (lobos marinos, chungungos, aves, peces).

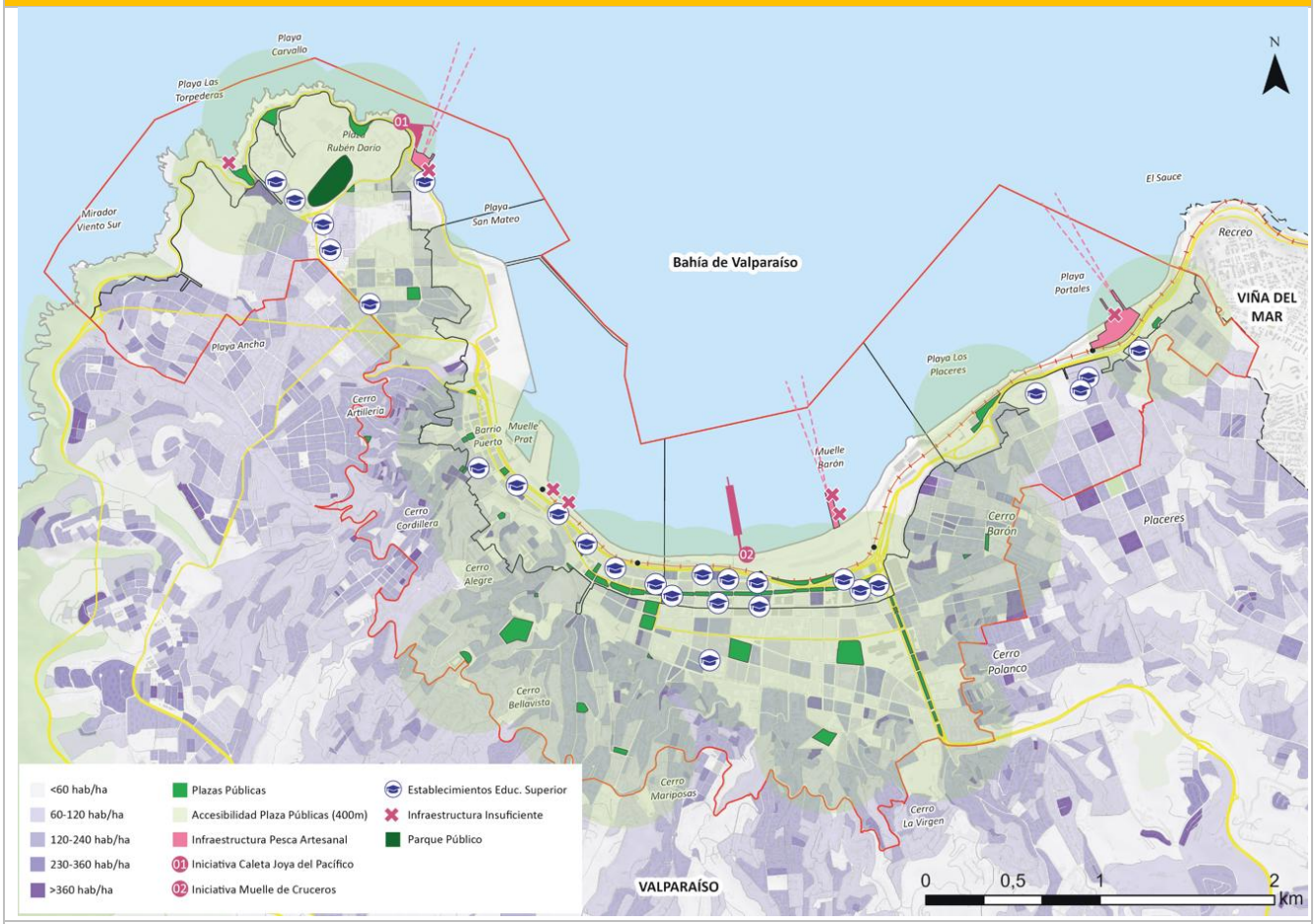
2. Conectividad



- El **trazado del Tren Limache-Puerto** es un elemento clave para la movilidad metropolitana, pero el tramo que opera en superficie configura una barrera física para la conexión ciudad-mar.
- Otros medios de transporte público son los **buses urbanos (micros)** que permiten la conectividad y movilidad entre los cerros y el Plan de Valparaíso y **buses interurbanos** que prestan servicios de conectividad con zonas rurales. La cobertura de paraderos de micros es mayor en sector Playa Ancha, el Sitio Patrimonio Mundial y el Plan de Valparaíso, y menor en torno a Caleta Portales y zona alta de los cerros. Cabe destacar que, no todos los paraderos cuentan con infraestructura adecuada.

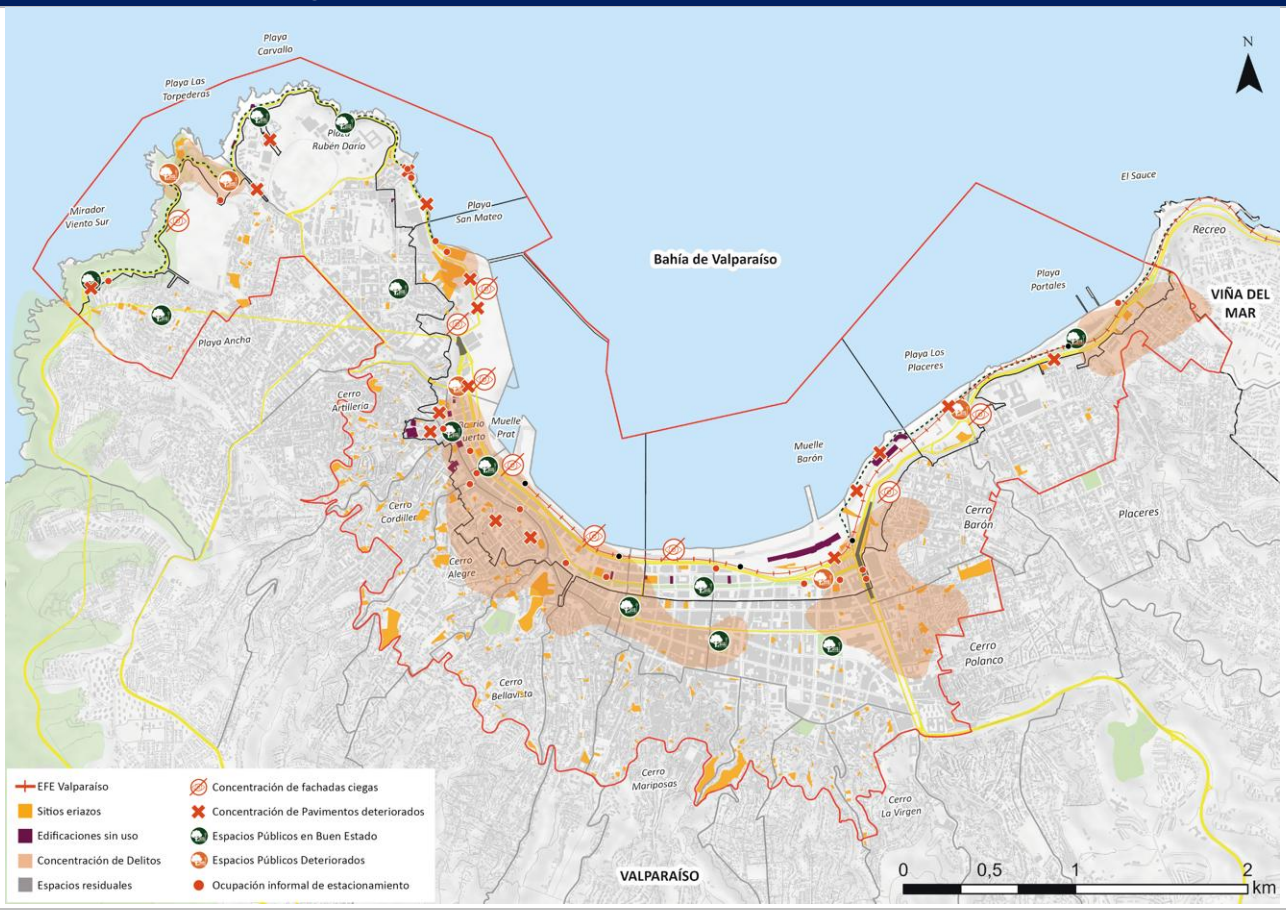
- Los **ascensores** son un medio de transporte identitario de la ciudad que permite la conexión del Plan de Valparaíso con los cerros. En la Zona Costera se localizan 11 ascensores, de los cuales 4 están operativos, 3 no operativos (requieren reparación) y 5 desaparecidos.
- La movilidad en el Plan de Valparaíso también se produce por medio del **Trolebús**, medio de transporte patrimonial de la ciudad.
- Existe sólo una **ciclovía** para toda la Zona Costera (tramo paseo Wheelwright), pese a ser un medio de transporte utilizado en otros sectores del borde costero.
- Se estudió la conectividad peatonal entre el territorio y el mar (línea de costa) a través de los **cruces peatonales**. En esta línea, se destacan las siguientes situaciones: gran distancia entre el cruce Mirador viento Sur y Playa Torpederas dado la presencia del cementerio; en Av. Errázuriz los cruces son con semáforo y tienen mayor frecuencia en Muelle Prat, lo que favorece la conectividad y acceso al mar; en Av. España los cruces se realizan por medio de pasarelas (cada 500m).
- Se realizó una **categorización de bordes** (rígido, poroso y fluido), para identificar la relación entre las funciones portuarias y las actividades urbanas. En este caso, se produce borde rígido en áreas de actividad portuaria con muros ciegos sin acceso al público; borde poroso en zonas de acceso eventual al público por temporada de cruceros; y borde fluido en zonas de playas, muelles y paseos costeros, éstos últimos no se encuentran conectados lo que impide una integración del paseo en su totalidad.
- **Iniciativa Teleférico Valparaíso-Placilla**, el cual en su estudio de prefactibilidad considera una estación terminal en sector de Barón y recorrido sobre Av. Argentina.
- Desarrollo de **proyecto Parque Barón**, que aumentará la necesidad de garantizar una conexión fluida en este sector, entre la ciudad y la línea de costa.
- Sector camino costero cercano a **Mirador Viento Sur**, presenta oportunidades para aumentar conectividad con zonas urbanas circundantes.
- Se identifican **intersecciones viales complejas** (Plaza Wheelwright, Barón y Portales), definidas debido a las dinámicas y circulaciones que confluyen actualmente en cada sector.

3. Brechas Urbanas



- **Baja densidad de habitantes en Zona Costera**, relacionado a una disminución considerable de vivienda en el Plan de Valparaíso y falta de vivienda nueva. En el área de estudio se identifican zonas como Barrio Puerto donde prácticamente no hay habitantes, lo que genera una serie de problemas urbanos. En otros casos, la densidad poblacional aumenta puntualmente en lugares donde se emplaza vivienda en altura.
- **Déficit de áreas verdes públicas** de escala metropolitana, comunal y barrial, principalmente en extremos de la Zona Costera y en Borde Costero. En esta línea, se identifica en zona **Mirador Viento Sur** terrenos con potencial para área verde, espacio público o equipamiento.
- Deterioro y déficit de **infraestructura para actividades náuticas**, donde se identifican las necesidades de mejoras y construcción de nueva infraestructura. Algunos lugares donde se concentran estas actividades y que cuentan con infraestructura para ello son: Caleta el Membrillo, Caleta Portales, Muelle Barón, Playa torpederas y Playa San Mateo. Se destaca la iniciativa de inversión **Construcción Caleta Joya del Pacífico**, lo que presenta una oportunidad para consolidar el sector para la pesca artesanal.
- Existen diversas **iniciativas de inversión en la Bahía de Valparaíso** que tienen relación con los soportes productivos para el desarrollo económico, entre los que destaca: Construcción Caleta Joya del Pacífico, Construcción de Muelle de Cruceros y proyectos de ampliación portuaria.
- Existe gran cantidad de **establecimientos de educación superior**, lo que genera oportunidades de consolidar y generar nuevos polos universitarios. Se identifica mayor concentración de ellos en torno a Caleta El Membrillo y Estación Barón.

4. Necesidad de Regeneración



- Presencia de **sitios eriazos y edificaciones sin uso** que en muchos casos conservan solo su fachada. Estos lugares generalmente adquieren uso de estacionamiento o foco de microbasurales. Esto se ejemplifica en el Plan de Valparaíso, principalmente en Barrio Puerto y Cerro Cordillera, también se destaca la presencia de ruinas de edificaciones en sector Playa Carvallo y contiguo a Playa Las Torpederas.
- Identificación de zonas con **concentración de delitos** por robo. Se determinaron lo siguientes sectores críticos: Mirador Viento Sur, Playa Las Torpederas, Av. Altamirano entre Playa Carvallo y Plaza Rubén Darío, frente a recinto portuario, sitio Patrimonio Mundial, parte del sector San Mateo y en zonas de sector Barón y conexión del Plan con el cerro del mismo nombre, también en caleta Portales y al nororiente de ella.
- Existen **bordes o fachadas ciegas** que generan un límite rígido, afectando la sensación de seguridad en el lugar, debido a la presencia de grandes predios sin acceso como el cementerio, terreno de la Armada y recinto portuario, presencia de línea férrea y por propia geografía del sector.
- **Pavimentos deteriorados** en el espacio público, que perjudican su uso y la movilidad peatonal.
- Si bien la Zona Costera cuenta con ciertas áreas de estacionamientos formales y casos donde una pista de la circulación vial es utilizada para ello, se identifica una alta **ocupación informal de estacionamientos sobre el espacio público**, acelerando el deterioro del lugar afectado (plazas y aceras) y perjudica el uso del espacio público por parte de la población.
- **Espacios residuales** bajo puentes y viaductos, como espacio bajo el paso nivel que conecta Av. España con Av. Argentina, actualmente utilizado como estacionamiento con presencia de microbasurales.

Fuente: IDOM

2.1.2. Desafíos y Oportunidades según Dimensión

A continuación, se enlistan los desafíos y oportunidades identificados en la Zona Costera de Valparaíso, los que serán la base para estructurar y plantear el Plan Estratégico.

2.1.2.1. Relación con el Medio Natural

Esta dimensión se relaciona con aspectos de conexión e impactos entre la Zona Costera y su medio natural, referido principalmente al mar, así como también a elementos como las quebradas y la gestión del riesgo.

En este sentido, algunos temas abordados son las amenazas naturales (tsunamis, aumento del nivel del mar y remoción en masa); amenazas antropogénicas (incendios, actividad logística e industrial); el patrimonio natural (quebradas y acantilados); y, por último, la gestión de residuos. Por lo tanto, los desafíos y oportunidades identificados en esta materia en la Zona Costera de Valparaíso son los siguientes:

Tabla 2 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Relación con el Medio Natural

Desafíos	Oportunidades
1. Inexistencia de vías de evacuación desde la línea costa por las barreras físicas (Infraestructura portuaria, vías férreas y viales)	**1. Creación de nuevas vías de evacuación asociadas a nuevos proyectos y a espacios públicos actuales localizados hacia la línea de costa.**
Una de las amenazas geofísicas más relevantes de la Zona Costera de Valparaíso es el desencadenamiento de tsunamis producto de sismos. Debido al riesgo constante se han establecido vías de evacuación que permiten a la población desplazarse de manera segura hacia áreas más elevadas (zona segura), estas rutas deben tener una señalización clara y visible. Si bien el área de estudio cuenta con señaléticas de vías de evacuación, se identifica una inexistencia de ellas desde la línea costa (Paseo Wheelwright), debido a barreras físicas como infraestructura portuaria, vías férreas y viales.	La Zona Costera de la Bahía de Valparaíso enfrenta una oportunidad de poner en valor la relación con el medio natural y robustecer las medidas ante riesgo de desastre. En este sentido, es fundamental considerar vías de evacuación, tanto en los nuevos proyectos como en los espacios públicos actuales, localizados hacia la línea de costa; de manera que se integren al plan de evacuación de la ciudad, permitiendo a la población desplazarse de manera segura desde cualquier punto de la zona costera hacia una zona segura.
2. Problemas con residuos sólidos urbanos y existencia de microbasurales por basureros en mal estado	**2. Construcción de puntos limpios, aumento de la fiscalización, programas de limpieza y de educación.**
Actualmente existen diversos sectores en la Zona Costera con presencia de residuos sólidos en el área urbana, generando microbasurales, y con ello, condiciones de insalubridad. Algunas de estas situaciones ocurren en torno al Mercado El Cardonal, Paseo Wheelwright y Paseo Altamirano, este último debido principalmente a la falta de basureros en buen estado.	Ante la presencia de residuos sólidos urbanos en el espacio público y la existencia de microbasurales, se presenta la oportunidad de combinar esfuerzos entre los distintos actores de la Zona Costera, por medio de la construcción de infraestructura adecuada (puntos limpios en lugares estratégicos y basureros en buen estado), gestión de educación ambiental y conciencia ciudadana sobre la correcta disposición de desechos.
3. Falta de programas de protección de quebradas y acantilados, generando pérdidas de biodiversidad y amenazas de desastre	**3. Puesta en valor y protección de quebradas y acantilados.**
Inadecuado uso de quebradas y acantilados. Las prestaciones de servicios ecosistémicos de estas zonas se ven afectadas por el constante uso de la	Las quebradas y acantilados de la Zona Costera de Valparaíso son áreas verdes de gran valor ecológico, con potencial de ser valorizadas mediante su

Desafíos	Oportunidades
población, generando en ciertos sectores microbasurales. Al ser áreas de difícil acceso, se dificulta su limpieza y mantenimiento, lo que constituye focos de riesgo debido a las condiciones insalubres y probabilidad de propagación de incendios. En la Zona Costera tal problemática se identifica en "Los Acantilados Federico Santa María", acantilados del cerro Artillería, Santo Domingo y Cordillera.	integración a la planificación urbana, apuntando a su recuperación y regeneración, complementándolo con medidas de prevención y gestión adecuadas, como la limpieza regular, fortaleciendo la normativa de residuos y la educación comunitaria sobre la correcta disposición de desechos.
4. Presencia de contaminantes en cursos de aguas pluviales que llegan a la bahía	**4. Construcción de emisarios y control de efluentes ilegales.**
En Valparaíso se han canalizado muchos de los cursos naturales de las aguas, en este ámbito se han realizado obras de canalización que conducen el agua lluvia hasta el mar. La presencia de contaminantes en cursos de aguas pluviales que llegan a la Bahía de Valparaíso representa un riesgo para la salud pública y para la biodiversidad. Alguno de estos ejemplos se produce en torno al Muelle Barón, siendo el colector Av. Argentina el más relevante, también se identifican una serie de descargas hacia el norte de la Tornamesa, contiguo al Paseo Wheelwright.	Para proteger la Zona Costera de la Bahía de Valparaíso y disminuir los efectos adversos de descarga de aguas pluviales contaminadas sobre el mar, se plantea la oportunidad de construcción de emisarios cuando los puntos de descarga estén cercanas a áreas sensibles de la costa, tales cómo, áreas de pesca, actividades náuticas o playas aptas para el baño. En complemento debe existir un control de efluentes ilegales.
5. Baja presencia de cobertura vegetal y arbolado en áreas urbanas de la zona costera	**5. Ampliar cobertura vegetal e implementar planes de arborización.**
Los espacios públicos de Valparaíso juegan un rol fundamental en la trama urbana y su identidad, asegurar su buen estado es esencial para promover la movilidad peatonal, actividades recreativas y proporcionar servicios ecosistémicos. En este sentido, los espacios públicos de la Zona Costera poseen una baja presencia de cobertura vegetal y arbolado urbano, lo que repercute de forma negativa en el medio ambiente y la calidad de vida de los habitantes, por ejemplo, aumenta el efecto de isla de calor urbana, reduce la calidad del aire, disminuye la biodiversidad, aumenta la escorrentía, entre otros.	Ampliar la cobertura vegetal e implementar planes de arborización es una oportunidad para apuntar hacia una zona costera más resiliente, permitiendo a su vez, incentivar la peatonalización y mejorar la vivencia del espacio público. Algunos de los beneficios están asociados a una mejor calidad del aire y regulación climática, reducción de contaminación acústica, mejor experiencia turística, mayor cohesión social y mejor salud mental de los habitantes, aumento de la biodiversidad y mayor capacidad para mitigar los efectos del cambio climático.
6. Déficit de oferta en infraestructura para deportes y actividades náuticas	**6. Aumento en la oferta de infraestructura para la realización de deportes y actividades náuticas.**
Uno de los modos de habitar el paisaje de la Zona Costera de la Bahía de Valparaíso es "llegar al mar" a través de una interacción directa con él. Esto se ejemplifica con el desarrollo de diversas actividades náuticas, tales como: navegación deportiva, pesca artesanal y paseos turísticos. El desarrollo de estas actividades se produce en Muelle Barón, Playa San Mateo y Playa Torpederas; donde la infraestructura existente es insuficiente para su óptimo desarrollo.	Para potenciar la diversificación de usos que existe en la Zona Costera de la Bahía de Valparaíso se plantea la oportunidad de aumentar la oferta de infraestructura para la realización de deportes y actividades náuticas. Atender el déficit de infraestructura beneficiará a la población y promoverá la realización de deportes relacionados con el acceso al mar.
7. Deterioro de infraestructuras costeras por efecto de marejadas	**7. Mejoramiento y construcción de infraestructuras adaptadas a efectos de**

Desafíos	Oportunidades
	marejadas, incluyendo soluciones basadas en naturaleza.
El aumento de frecuencia e intensidad de marejadas, sumado al aumento del nivel del mar atribuido al cambio climático, ha acelerado el deterioro de la infraestructura costera, tales como, infraestructura portuaria, playas y espacios públicos (paseos), perjudicando la seguridad del peatón en el desarrollo de actividades. Los puntos críticos asociados al deterioro del espacio público son sector frente a plaza Rubén Darío, sector frente a plaza de los loros, Muelle Barón y sectores del Paseo Wheelwright cercano a la Tornamesa.	Los desafíos asociados a los efectos del cambio climático acentúan la necesidad de implementar medidas de adaptación y resiliencia de la infraestructura costera. El área de estudio es un espacio estratégico para la intervención e implementación de iniciativas que permitan el funcionamiento continuo del Puerto de Valparaíso y de espacios públicos asociados a las dinámicas urbanas propias de la zona costera, incorporando soluciones innovadores y sostenibles basadas en la naturaleza, frente al cambio climático.
8. Impacto acústico asociado a tránsito de vehículos de carga	**8. Incorporación de medidas para mitigar impacto acústico en zonas urbanas y naturales**
El puerto de Valparaíso es un eje clave para el transporte marítimo y terrestre, lo que aumenta el flujo de vehículos de carga y, en consecuencia, el nivel de ruido en las áreas cercanas. La calidad ambiental debido al ruido se ve indirectamente afectada, lo que disminuye la calidad de vida de residentes cercanos, afecta el ecosistema de fauna costera, y perjudica la experiencia turística.	La mitigación de los efectos asociados al impacto acústico que genera el alto tránsito de vehículos de carga se puede abordar desde la planificación urbana, mediante la zonificación de áreas de amortiguamiento entre las vías de mayor tránsito y el área afectada (zonas residenciales, turísticas, de movilidad peatonal o áreas naturales de valor ecosistémico), a modo de atenuar el nivel de ruido.
9. Pérdida de superficie de playas	**9. Construcción de equipamientos tipo balnearios y protección de playas actuales.**
El aumento de frecuencia e intensidad de marejadas, sumado al aumento del nivel del mar atribuido al cambio climático, ha provocado la pérdida parcial o total de zonas de playas, escazas en la Bahía de Valparaíso. Un ejemplo de ello es la pérdida parcial de Playa Carvallo y Playa San Mateo, y pérdida total de Playa Los Placeres, en esta última quedan vestigios de escaleras que podrían significar un riesgo para el peatón.	En zonas con pérdida de superficie de playa, la construcción de equipamiento tipo balnearios representa una oportunidad de mantener el acceso a actividades recreativas acuáticas. Un ejemplo de ello es la construcción de piscinas artificiales, como una alternativa para el baño, de forma segura y controlada para la población.

Fuente: IDOM

2.1.2.2. Conectividad

Esta dimensión se relaciona con aspectos de conexión entre la ciudad, el puerto y el mar. Entre las subdimensiones identificadas están las barreras físicas existentes que impiden o limitan el acceso al mar, incluyendo también los flujos urbanos y de cargas, y las dificultades en la conexión y movilidad plan-cerros. Por lo tanto, los desafíos y oportunidades identificados en esta materia en la Zona Costera de Valparaíso son los siguientes:

Tabla 3 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Conectividad

Desafíos	Oportunidades
10. Discontinuidad y baja oferta de infraestructura para ciclos	**10. Construcción de ciclovía por el borde mar, Av. Altamirano-Errázuriz-España, e infraestructura asociada (estacionamientos).**
En la Zona Costera de Valparaíso, se identifica una discontinuidad y baja oferta de infraestructura	La construcción de una ciclovía por el borde mar de la Zona Costera de Valparaíso representa una

Desafíos	Oportunidades
destinada a la movilidad en bicicleta. Actualmente, la única ciclovía oficial existente se encuentra en el Paseo Wheelwright, una vía bidireccional que recorre de forma paralela la línea de metro y de playa. Esta carece de integración a otras áreas de la ciudad, incluidas zonas residenciales y áreas verdes cercanas. Además, posee áreas con el pavimento deteriorado, principalmente debido al impacto de las marejadas. Estas condiciones dificultan su uso continuo y seguro, y restringen el potencial de la ciclovía como un eje clave para la movilidad sostenible en el Plan de Valparaíso.	oportunidad para integrarla a un sistema mayor para promover la movilidad sostenible y fortalezca la relación de la ciudad con su entorno costero-marítimo. Esto requiere mejorar la ciclovía existente en el Paseo Wheelwright, así como construir nuevas ciclovías paralelas a las avenidas Altamirano, Errázuriz y España, además de desarrollar infraestructura asociada que garantice su uso adecuado. Estas intervenciones permitirán conectar los 11 kilómetros de la Zona Costera con Viña del Mar y otras áreas de la ciudad.
11. Existencia de barreras físicas entre las zonas urbanas y la línea de costa (barrancos, vías férreas, calles e infraestructura portuaria)	**11. Mejoramiento de la conectividad peatonal mediante la construcción de pasarelas y pasos soterrados.**
En diferentes sectores de la Zona Costera, la conexión entre la línea de costa y las áreas residenciales se ve interrumpida y limitada por barreras físicas que impiden el paso de un lado a otro. En el área de estudio se identifican barreras por la existencia de la vía férrea, también por la infraestructura portuaria, y el eje vial de Avenida España y Errázuriz. Actualmente existen escasos pasos peatonales sobre la línea férrea y pasarelas sin accesibilidad universal que dificultan y perjudican la integración urbana de la zona costera con su patrimonio marítimo.	Para mejorar la relación entre la ciudad y su patrimonio marítimo, es fundamental generar condiciones que faciliten la creación de pasos peatonales seguros y con accesibilidad universal a lo largo de la Zona Costera, que permitan garantizar su uso inclusivo por parte de toda la población.
12. Falta de optimización de rutas sistemas de buses de transporte público	**12. Reordenamiento del espacio vial, privilegiando y optimizando el uso del transporte público.**
La Zona Costera cuenta con ejes estructurantes posee una serie de elementos claves para la movilidad metropolitana, como la red ferroviaria (metro) y los recorridos de buses urbanos e interurbanos. La configuración del Plan provoca la concentración de flujos elevados de buses del transporte público en los ejes viales principales del área de estudio, lo que genera desafíos como saturación de la vialidad, ruido y elevada ocupación del espacio. Esto hace necesario optimizar las rutas del transporte público.	El Plan de Valparaíso, que incluye la Zona Costera, concentra equipamientos de escala local y metropolitana, lo que genera una importante atracción de viajes y una significativa población flotante. Esto da cuenta de la necesidad de proporcionar una movilidad eficiente tanto a nivel local como metropolitano. En este contexto, surge la oportunidad de optimizar los ejes viales, priorizando el uso del transporte público, mejorando la conectividad entre el paseo costero, el Plan y sectores residenciales.
13. Baja cantidad de ascensores operativos	**13. Restauración y reconstrucción de ascensores.**
Los ascensores de Valparaíso son parte integral del sistema de transporte urbano y de movilidad peatonal de la ciudad, además de constituir un patrimonio único en el país. Su función es esencial para la conectividad y la movilidad peatonal entre los cerros y el Plan de Valparaíso, adaptándose a la geomorfología de la ciudad, y complementando la intermodalidad con otros medios de transporte. En la Zona Costera, existen 11 ascensores, de los cuales solo 4 están operativos.	Gran parte de los ascensores no operativos en la Zona Costera, requieren actualmente de reparaciones o mejoramiento de su infraestructura. Su restauración y reconstrucción son una oportunidad de poner en valor la identidad de Valparaíso, ya que son un testimonio de cómo la ciudad se ha adaptado a su singular topografía, facilitando la conectividad y movilidad urbana de la ciudad.

Desafíos	Oportunidades
14. Saturación de áreas utilizadas como estacionamiento de vehículos particulares.	**14. Restricción de áreas para estacionamiento en superficie y construcción de nuevos estacionamientos subterráneos o en altura.**
Gran parte de la Zona Costera de Valparaíso cuenta con una oferta considerable de estacionamientos públicos en diversos sectores, como miradores y vías. Sin embargo, en el Plan de Valparaíso estos espacios se encuentran altamente saturados, lo que ha llevado a ocupar de manera informal el espacio público como estacionamiento, como plazas y veredas, perjudicando la movilidad y uso peatonal y daño de la infraestructura asociada a estos espacios. Entre los espacios públicos afectados por el uso de estacionamiento informal se encuentran: sector de Caleta El Membrillo, zona posterior de Plaza de los Loros y del Cementerio, Plaza Sotomayor, sector de San Mateo, Plaza Cívica, Av. Brasil cercano al Mercado El Cardonal, Av. Argentina y en sector de Barón, comienzo del sector Paseo Juan Saavedra, entre otros.	Con el objetivo de recuperar los espacios públicos de la Zona Costera para los peatones y garantizar su funcionalidad, prolongando la vida útil de infraestructura urbana, surge la oportunidad de regular las áreas destinadas a estacionamiento. Esto implicaría restringir y reducir el uso de estacionamientos en superficie y promover la construcción de nuevos estacionamientos subterráneos o en altura, ubicados en lugares estratégicos que permitan optimizar y ampliar el uso del espacio público, contribuyendo no solo a mejorar la movilidad peatonal, sino también recuperar la calidad de los espacios con un enfoque más sostenible e integrado.
15. Bajo porcentaje de carga transportada por modo ferroviario.	**15. Construcción de infraestructuras que permitan optimizar las vías y espacios existentes para aumentar carga al puerto por ferrocarril**
En el puerto de Valparaíso, y en Chile en general, la mayoría de las cargas se transportan mediante camiones hacia sus destinos finales, dado que se ha priorizado el desarrollo de infraestructura vial sobre el ferroviario. En este contexto, la infraestructura ferroviaria de Valparaíso no está modernizada y la logística existente no está optimizada para el transporte de carga pesada o grandes volúmenes. El bajo porcentaje de carga transportada por modo ferroviario reduce la eficiencia que podría tener el Puerto de Valparaíso para el traslado de cargas en largas distancias, entre otros.	Aumentar el porcentaje de carga transportada por ferrocarril en Valparaíso permitirá mejorar la competitividad de la región, promover la sostenibilidad y disminuir los efectos negativos asociados al excesivo traslado de cargas por camión. Para ello se requiere la construcción de infraestructura que permita optimizar las vías y mejorar la eficiencia logística portuaria-ferroviaria.
16. Capacidad portuaria limitada para la demanda logística de la región y el país	**16. Construcción de proyectos de ampliación portuaria**
El Puerto de Valparaíso actualmente enfrenta la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria, con el fin de duplicar la cantidad de transferencia de carga y, además, incorporar infraestructura mixta para la atención de naves de pasajeros. Esta necesidad viene incorporada en el Acuerdo por Valparaíso, el cual tiene por objetivo impulsar una nueva relación entre la ciudad, el puerto y la región aumentando la capacidad de su infraestructura portuaria.	La ampliación del Puerto de Valparaíso presenta la oportunidad de ofrecer a la macrozona central del país una alternativa competitiva, sostenible, eficiente y segura para el comercio exterior. Además, este tipo de proyecto gatilla la realización de medidas de compensación que pueden ser una oportunidad para generar intervenciones urbanas de espacio público que mejoren la relación e integración del puerto con la ciudad.
17. Falta de inversiones y coordinación entre proyectos de movilidad escala metropolitana	**17. Implementación gobernanza metropolitana para coordinar y acelerar proyectos de inversión en transporte público.**
La Conectividad y Movilidad del área Metropolitana del Gran Valparaíso se encuentra conectada a través	Dada las dinámicas de desplazamiento que se producen en el Área Metropolitana del Gran

Desafíos	Oportunidades
de la infraestructura vial existente (Ruta 68, Ruta 60, Ruta 64, Ruta 78) y el transporte público mediante el Tren Limache – Puerto, conectado con otros modos de transporte como buses locales, urbanos e interurbanos, colectivos, trolebuses y ascensores. Los distintos procesos de diálogo y documentos analizados previamente manifiestan la falta de inversión y necesidad de mejoras en la gestión y coordinación entre los proyectos de movilidad de escala metropolitana.	Valparaíso, donde el Plan de Valparaíso es un atractor y generador de viajes para el resto de las comunas, es fundamental que exista una gobernanza metropolitana que permita la coordinación de los distintos actores, tanto públicos (gobiernos regionales y municipales) como privados (empresas administradoras de los distintos medios de transporte) y que permita acelerar los proyectos de inversión en la materia; apuntando a la optimización, eficiencia y cobertura del transporte.

Fuente: IDOM

2.1.2.3. Brechas Urbanas

Esta dimensión se relaciona con el déficit de equipamientos, espacios públicos o soportes de distintos tipo, algunos de ellos relacionados con estándares urbanos mínimos que requieren inversiones para poder garantizarlos. En consecuencia, los desafíos y oportunidades identificados en esta materia en la Zona Costera de Valparaíso son los siguientes:

Tabla 4 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Brechas Urbanas

Desafíos	Oportunidades
18. Déficit de infraestructura para pesca artesanal	**18. Mejoramiento de infraestructura en Caletas existentes y construcción de nueva Caleta Joya del Pacífico.**
Los distintos procesos analizados revelan la necesidad de generar espacios físicos para el desarrollo de diversas actividades productivas, destacando la pesca artesanal, referida a la pesca de pequeña escala. En este contexto, se identifica un deterioro y déficit en la infraestructura destinada al desarrollo de la actividad. Los espacios donde se lleva a cabo la pesca artesanal y que requieren ampliar y ordenar su infraestructura son: caleta El Membrillo, Caleta Portales y ex Caleta Sudamericana.	El estado de deterioro de la infraestructura para pesca la pesca artesanal y su alto nivel de uso representa una oportunidad para generar iniciativas de inversión enfocadas en su mejoramiento y construcción de nueva infraestructura, lo cual permitirá impulsar el desarrollo económico asociado a esta actividad. Además, la iniciativa para la Construcción Caleta Joya del Pacífico (en curso), proporcionará un espacio definitivo para los pescadores de la ex Caleta sudamericana, mejorando las condiciones para la actividad pesquera en la zona.
19. Déficit de infraestructura para pesca y navegación deportiva	**19. Mejoramiento y aumento de infraestructura para deportes náuticos y pesca deportiva.**
Una de las actividades recreativas que se desarrolla en la Bahía de Valparaíso es la navegación deportiva, que puede incluir uso de veleros y yates. Las áreas destinadas para este uso son Muelle Barón, donde se desarrolla pesca, cursos de buceo, kayak, stand up paddle, arqueología marina, entre otros; Playa San Mateo con la presencia del Club Náutico GANAMAR y el desarrollo de nado en aguas abiertas, buceo, kayak, stand up paddle, canoa polinésica, snokeling y volley playa; y Playa Torpederas, única playa apta para el baño en la ciudad. Todas ellas con infraestructura en deterioro y/o insuficiente.	La relación que establecen las personas con el mar se configura como un modo de habitar identitario de la Zona Costera, sin embargo, el estado actual de deterioro e insuficiencia de infraestructura que da soporte a las actividades dificulta su desarrollo. En este sentido, el mejoramiento y aumento de infraestructura para deportes náuticos y pesca deportiva, es una oportunidad de poner en valor la identidad de la Zona Costera y mejorar la calidad de vida de los habitantes, a través del aumento de actividades deportivas y el contacto con el medio natural.

Desafíos	Oportunidades
20. Déficit de áreas verdes	**20. Construcción de nuevas áreas verdes en zonas deficitarias.**
Desde el PLADECO se hace mención del déficit de áreas verdes y espacios públicos, una situación además respaldada por los indicadores analizados en el diagnóstico. En él se identifica que una de las brechas urbanas más relevantes está relacionada con la falta de áreas verdes urbanas y espacios públicos en la Zona Costera y en su contacto con el patrimonio marítimo. Las áreas verdes que predominan son las naturales, asociadas a quebradas y pendientes de los cerros que limitan el Plan de Valparaíso, mientras que las áreas verdes urbanas, aunque presentes, son escasas y cumplen más un rol ornamental y ecosistémico que recreativo.	En la Zona Costera se identifican una serie de espacios residuales y vacíos urbanos que representan una oportunidad de atender el déficit de áreas verdes, a través de iniciativas de inversión que consideren la implementación de cobertura vegetal con integración a la infraestructura verde de la ciudad, de tal modo de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población, aumentando el uso de suelo destinado a activades recreativas y de esparcimiento, como también aportando a la sostenibilidad del territorio.
21. Baja densidad poblacional y oferta de nueva vivienda	**21. Construcción de proyectos de vivienda pública para distintos tipos de usuarios.**
El déficit de vivienda es uno de los factores más críticos en el Gran Valparaíso. Uno de los efectos ha sido la proliferación de asentamientos informales, muchos de ellos ubicados en zonas expuestas a amenazas naturales. Por otro lado, se ha producido un despoblamiento de las áreas centrales de la ciudad. La Zona Costera en general tiene una baja densidad poblacional, a excepción de pocas manzanas con viviendas en altura. La zona más crítica es el Plan de Valparaíso, principalmente en los barrios Almendral y Puerto.	La vinculación entre el puerto y la ciudad, también integra el desafío de abordar el déficit de vivienda que afecta a la Zona Costera. En este sentido, para reducir el desafío asociado a la falta de vivienda y despoblamiento del Plan, es necesario reconocer la oportunidad de desarrollar proyectos de vivienda pública que respondan a las necesidades y modos de habitar de distintos tipos de usuarios.
22. Falta de consolidación de polos universitarios como El Membrillo o Barón	**22. Inversiones en espacio público y en equipamientos para fortalecer núcleos Barón y Membrillo.**
Una de las vocaciones identificadas en el proceso de Valparaíso Dialoga es la universitaria, respaldada por la presencia de múltiples establecimientos de educación superior, como la Universidad de Valparaíso, Universidad de Playa Ancha, Universidad Federico Santa María, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, además institutos y centros de formación técnica. Sin embargo, los sectores universitarios en la Zona Costera como El Membrillo y Barón no están consolidados como polos universitarios, por lo que no cuentan con infraestructura que potencie la dinámica urbana en los espacios cercanos.	La concentración de establecimientos de educación superior en sectores de la Zona Costera constituye un importante atractor de población, especialmente durante el periodo escolar, a lo que se suma la presencia del turista y trabajadores. La consolidación de nuevas centralidades asociadas a barrios universitarios representa una oportunidad para el desarrollo económico local. En este contexto, se identifican los núcleos de Barón y El Membrillo, los cuales, para alcanzar este objetivo, requieren de iniciativas de inversión en el espacio público y dotación de equipamiento.
23. Déficit de equipamientos deportivos	**23. Construcción de equipamientos deportivos en la zona costera.**
El deporte recreativo tiene múltiples beneficios para la población, entre ellos, la mejora de la salud física, mental y cohesión social. La Zona Costera, a pesar de que tiene potencial para albergar el desarrollo de tales actividades, el análisis de uso de suelo da	El déficit actual de equipamiento deportivo, junto a la disponibilidad de suelos, generan una oportunidad para reducir esta brecha. Esto contribuirá a mejorar la calidad de vida de los habitantes y la experiencia de turistas y visitantes, a

Desafíos	Oportunidades
cuenta que existe un déficit de equipamiento deportivo.	través de la construcción de equipamientos deportivos que permitan la práctica de actividades físicas durante todo el año.

Fuente: IDOM

2.1.2.4. Necesidad de Regeneración

Esta dimensión identifica elementos físicos actuales dentro de la zona costera que presentan grados de deterioro en espacios públicos, edificaciones en desuso y su consecuente afectación al paisaje urbano – natural e incremento de la inseguridad en diferentes sectores. En consecuencia, los desafíos y oportunidades identificados en esta materia en la Zona Costera de Valparaíso son los siguientes:

Tabla 5 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Necesidad de Regeneración

Desafíos	Oportunidades
24. Presencia de terrenos vacíos y antiguas estructuras de edificios abandonados	**24. Convertir en espacio útiles y atractivos para la población, para el desarrollo de proyectos de vivienda o equipamiento, por medio de compra o fomento de inversión privada.**
Según información proporcionada por SECPLA en la Zona Costera existen 66 sitios eriazos utilizados principalmente como estacionamientos. Además, durante el diagnóstico se identificaron 21 edificaciones sin uso en el Plan de Valparaíso, las cuales en muchos casos se encuentran abandonadas manteniendo solo su fachada. La presencia de estos vacíos urbanos representa un desafío ante el despoblamiento que afecta el área de estudio y, a su vez, se configura como potencial de regeneración urbana. Los sitios eriazos y edificaciones sin uso se concentran en el Plan de Valparaíso, principalmente en Barrio Almendral y Puerto.	La alta presencia de sitios categorizados como eriazos en la Zona Costera, supone una oportunidad de ser utilizados para proyectos de vivienda o equipamiento, atendiendo la problemática de despoblamiento que afecta la zona. De igual forma, las antiguas estructuras de edificios abandonados constituyen una oportunidad de rehabilitación para equipamiento complementario a su respectivo sector. La regeneración urbana en este caso apunta a mejorar la calidad de vida, convirtiendo espacios subutilizados en lugares útiles y atractivos para la población.
25. Presencia de espacios públicos deteriorados	**25. Programa de inversión y mantención constante de espacios públicos y fachadas.**
Los espacios públicos en la ciudad de Valparaíso están determinados por su carácter histórico de ciudad puerto y por la cualidad de anfiteatro. En la Zona Costera existen diversas tipologías de espacios públicos, asociadas a parques, plazas, miradores, escaleras, paseos, alamedas, ascensores, paseos costeros y playas. Actualmente, la mayoría de los pavimentos y elementos del espacio público se encuentran deteriorados, dificultando la movilidad peatonal y el uso de ellos.	Dado el alto grado de deterioro de los espacios públicos se requiere de programas de inversión y mantención constante de estos espacios y fachadas. Estas iniciativas son una oportunidad para desarrollar de manera adecuada la interacción social cotidiana, favoreciendo la recreación, esparcimiento y disfrute.
26. Concentración de delitos en diferentes sectores de la zona costera y baja sensación de seguridad	**26. Inversión en elementos para disminuir sensación de inseguridad y aumentar vigilancia, promoviendo mayor vida urbana y gestión integral.**
La percepción de seguridad influye de manera directa en la movilidad peatonal y en el uso del espacio público. En Valparaíso, donde el espacio público es un recurso valioso debido a la topografía	La Zona Costera de Valparaíso presenta una oportunidad clave para fomentar espacios públicos seguros que inviten a la comunidad a participar en actividades recreativas, culturales y sociales,

Desafíos	Oportunidades
y la densidad urbana, garantizar la seguridad es fundamental para maximizar su uso. El sitio web S.T.O.P de Carabineros ha identificado una concentración de delitos en diferentes puntos de la Zona costera, entre ellos Mirador Viento Sur, Playa Las Torpederas, Av. Altamirano (entre Playa Carvallo y Plaza Rubén Darío), Plan de Valparaíso (frente al recinto portuario), en Sitio de Patrimonio Mundial, entre otros. Estos sectores tienen en común que son áreas de gran tránsito y de interés turístico.	fortaleciendo así el tejido social y mejorando la calidad de vida. Pese a que la seguridad ciudadana es un desafío sistémico y complejo de abordar, se pueden implementar intervenciones estratégicas enfocadas en elementos físicos que impacten positivamente en la percepción y gestión de seguridad, tales como iniciativas que activen los espacios mediante su diseño y programa, incentivando el uso constante para que aumente el control social y disminuya el abandono.
27. Alta presencia de fachadas ciegas y baja calidad urbana en bordes rígidos hacia infraestructuras navales y portuarias.	**27. Proyecto de intervención de fachadas aumentando permeabilidad, mejorando aislamiento acústico y presencia vegetal.**
En la Zona Costera de Valparaíso predominan los bordes ciegos, constituyendo el 56% del área de estudio. En esta categoría se consideran las fachadas monótonas con pocas o ninguna apertura (puertas), uniformes y sin interés visual, también taludes o bordes de cerro. La predominancia de bordes ciegos genera una baja calidad urbana, dado que produce sensación de inseguridad, desincentiva la movilidad peatonal y da pie al uso del espacio público para estacionamiento. Esta situación en muchos casos ocurre dado la geografía del sector, en otros por la existencia de grandes predios sin acceso (cementerio, terreno de la Armada, recinto portuario) y la presencia de línea ferroviaria.	La mejora de la calidad del espacio público y la promoción de su uso activo en las zonas de bordes rígidos representan una oportunidad clave para el desarrollo de la Zona Costera. Esto puede lograrse mediante iniciativas que intervengan las fachadas de predios de gran tamaño que actualmente carecen de accesos intermedios, generando mayor permeabilidad y conexión con el entorno urbano. Además, se requiere implementar acciones que mitiguen la contaminación acústica proveniente de infraestructuras portuarias, como la incorporación de barreras naturales con cobertura vegetal, las cuales no solo reducirían el impacto del ruido, sino que también contribuirían a la estética del espacio y al bienestar ambiental
28. Deficiente estado y gestión de uso en Muelle Prat y Plaza Sotomayor	**28. Reconfiguración espacial disminuyendo espacio para vehículos, organizando actividad turística y aumentando superficie de espacio público.**
El Muelle Prat, desde su construcción, ha sido un punto estratégico para el desarrollo comercial y marítimo, desempeñando un rol clave en el comercio internacional. Al mismo tiempo, es uno de los pocos muelles que permite el acceso a peatones y turistas, convirtiéndose en un lugar de interacción ciudadana constante. El muelle, junto con la Plaza Sotomayor (y otros inmuebles) conforman la denominada "Zona Típica Plaza Sotomayor". Actualmente, ambos se configuran como un nodo de importancia para la ciudad, sin embargo, su conexión se ve obstaculizada por el paso de vehículos al puerto. En este contexto, con el respaldo de Recomendaciones UNESCO, PLADECO y diversas instancias de participación ciudadana se identifica como un desafío la regeneración urbana del sector, dado el deficiente estado de ambos y la gestión de sus usos.	Como oportunidad, se destacan las iniciativas de inversión en curso para este importante sector: "Mejoramiento y puesta en valor del conjunto Plaza Sotomayor" y "Mejoramiento sector Muelle Prat", que se configuran como un potencial para mejorar el diseño urbano de estos lugares, disminuyendo espacio para vehículos, organizando la actividad turística y aumentado la superficie de espacio público. En este sentido, la primera iniciativa apunta a devolver el valor de la Plaza Sotomayor, considerando su integridad arquitectónica, espacial, ornamental, estructural e histórica; y la segunda iniciativa contempla el mejoramiento de pavimentos y elementos de seguridad peatonal.

Fuente: IDOM

2.1.2.5. Temas Transversales

Los temas transversales se les denomina a aquellos temas que trascienden a uno o más dimensiones mencionadas anteriormente, y que son de especial relevancia en la zona costera. Entre estos temas se encuentra el patrimonio cultural e identitario, la necesidad de abordar holísticamente el cambio climático a través de estrategias de adaptación y mitigación, desarrollo inclusivo que considere el enfoque de género, infancias, población de bajos ingresos, población migrante, movilidad reducida y capacidades distintas en las personas. En consecuencia, los desafíos y oportunidades identificados en esta materia en la Zona Costera de Valparaíso son los siguientes:

Tabla 6 Desafíos y Oportunidades de la Zona Costera – Temas Transversales

Desafíos	Oportunidades
29. Alta vulnerabilidad social y de infraestructuras a efectos del cambio climático	**29. Programa de mejora de edificaciones, aumento de superficies verdes y rediseño de infraestructuras costeras.**
La Zona Costera está altamente expuesta a los efectos del cambio climático, presentando condiciones de vulnerabilidad. Alguna de las principales problemáticas que enfrenta incluyen el aumento de la temperatura, la disminución de las precipitaciones, aumento del nivel del mar y las marejadas, entre otros. Estos factores afectan tanto las condiciones de visa de los habitantes como a la biodiversidad existente.	Bajo el escenario del Cambio Climático, es importante implementar estrategias de adaptación para mitigar sus efectos en el corto, mediano y largo plazo, con el objetivo de proteger la infraestructura costera, los espacios públicos, la población y biodiversidad en general. Algunas de estas estrategias podrían ser programas de mejora de edificaciones que sean afectadas por marejadas u oleaje extremos; aumento de superficies verdes para crear barreras naturales y rediseño de infraestructura costera, con un diseño sostenible que reduzca el riesgo de vulnerabilidad.
30. Bajo dinamismo de la economía local, con altos índices de desempleo y déficit en soportes productivos	**30. Construcción de proyectos de ampliación portuaria, conectividad ferroviaria de carga y espacios para el desarrollo de actividades productivas diversas**
La Zona Costera de Valparaíso enfrenta un bajo dinamismo de su economía local, con altos índices de desempleo y déficit de soportes productivos. Además, las principales actividades económicas, como la portuaria, el turismo y la educación universitaria, carecen de una integración efectiva entre sí. En este contexto, la planificación debe enfocarse en la integración de la comunidad local, garantizando oportunidades de empleo y desarrollo social, respetando los sitios históricos y culturales de Valparaíso.	Ante el escenario actual, surge la oportunidad de implementar iniciativas que activen la economía local, favoreciendo la integración de las distintas actividades productivas de la Zona Costera. Para ello, es esencial desarrollar infraestructura urbana y equipamientos adecuados que alojen actividades clave como la portuaria, turística y universitaria, entre otras. En particular, frente al aumento de la demanda en la actividad portuaria, se presenta la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria, lo que a su vez ofrece la oportunidad de mejorar la conectividad ferroviaria para el transporte de carga.
31. Presencia de Patrimonio físico con grados importantes de deterioro	**31. Inversión en proyectos de estabilización y restauración.**
Una de las vocaciones de Valparaíso es el patrimonio. En la Zona Costera existen diferentes grados de protección patrimonial, como el Sitio Patrimonio Mundial (SPM), Zonas e Inmuebles de Conservación Histórica, Monumentos Históricos, Zonas Típicas y Monumentos Públicos. A pesar de esto, no existen garantías de protección y	Con el objetivo de seguir valorando el patrimonio físico e identitario de Valparaíso, se identifica la oportunidad de promover el conocimiento histórico, cultural y arquitectónico, y contribuir al desarrollo turístico sostenible a través de la recuperación, rehabilitación y restauración del patrimonio físico

Desafíos	Oportunidades
recuperación por parte del Estado, lo que se ha traducido en un permanente estado de deterioro del patrimonio físico. En este sentido, es un desafío su recuperación, conservación y mantenimiento, con el objetivo revalorizar el carácter patrimonial de Valparaíso en su Zona Costera.	deteriorado y/o abandonado presente en la Zona Costera.
32. Excesiva concentración de actividad turística en puntos específicos de la ciudad, con riesgo de saturación y deterioro.	**32. Desarrollo de nuevos polos de atracción y circuitos turísticos. Construcción de nuevo muelle de cruceros.**
La Región de Valparaíso es una de las más visitadas de Chile, siendo la Ciudad de Valparaíso destino turístico consolidado, reconocido a nivel nacional e internacional por su historia, cultura y arquitectura. En la Zona Costera, la actividad turística se concentra principalmente en el Sitio Patrimonio Mundial, y en menor medida en Caleta Portales, Sector Barón y Playa Ancha. La alta afluencia de visitantes a estos atractivos turísticos genera una demanda constante de mantención y mejora en la calidad de sus espacios públicos, enfrentando riesgos de deterioro y saturación que deben ser gestionados para garantizar su conservación y funcionalidad.	Si bien el atractivo turístico principal de la Zona Costera es el Sitio de Patrimonio Mundial, también existen diversas zonas que cuentan con características potenciales de atractivos turísticos, en el ámbito natural, patrimonial y cultural. Potenciar estos sectores permitirá expandir la industria turística a diferentes sectores de la ciudad y de la zona costera, generando ingresos y empleos para la comunidad local. En esta línea, la construcción de un Muelle Cruceros es una oportunidad para proporcionar infraestructura que potencie el turismo.
33. Deficiente accesibilidad universal en los espacios públicos de la zona costera.	**33. Construcción de nuevos espacios públicos que promuevan la accesibilidad universal y desarrollo inclusivo.**
En general, los espacios públicos de la Zona Costera de Valparaíso presentan una deficiente accesibilidad universal, lo que limita su uso por parte de personas de la tercera edad y con movilidad reducida. Además, diversos antecedentes señalan una percepción generalizada de inseguridad para la movilidad peatonal de mujeres. En este sentido, es fundamental que los espacios públicos se diseñen e intervengan considerando criterios de accesibilidad universal y enfoque de género. Esto implica incorporar rampas con pendientes adecuadas, mobiliario urbano inclusivo, iluminación eficiente, pavimentos en buen estado, ancho suficiente de aceras para propiciar una movilidad segura y cómoda para todos los usuarios.	En el marco del Plan Estratégico Zona Costera, y considerando el estado actual de los espacios públicos en relación con la accesibilidad universal y el desarrollo inclusivo, se identifica la oportunidad de incorporar estos criterios de manera transversal en las iniciativas de inversión. Esta acción contribuiría a mejorar la movilidad peatonal, beneficiando tanto a los habitantes como a los turistas.

Fuente: IDOM

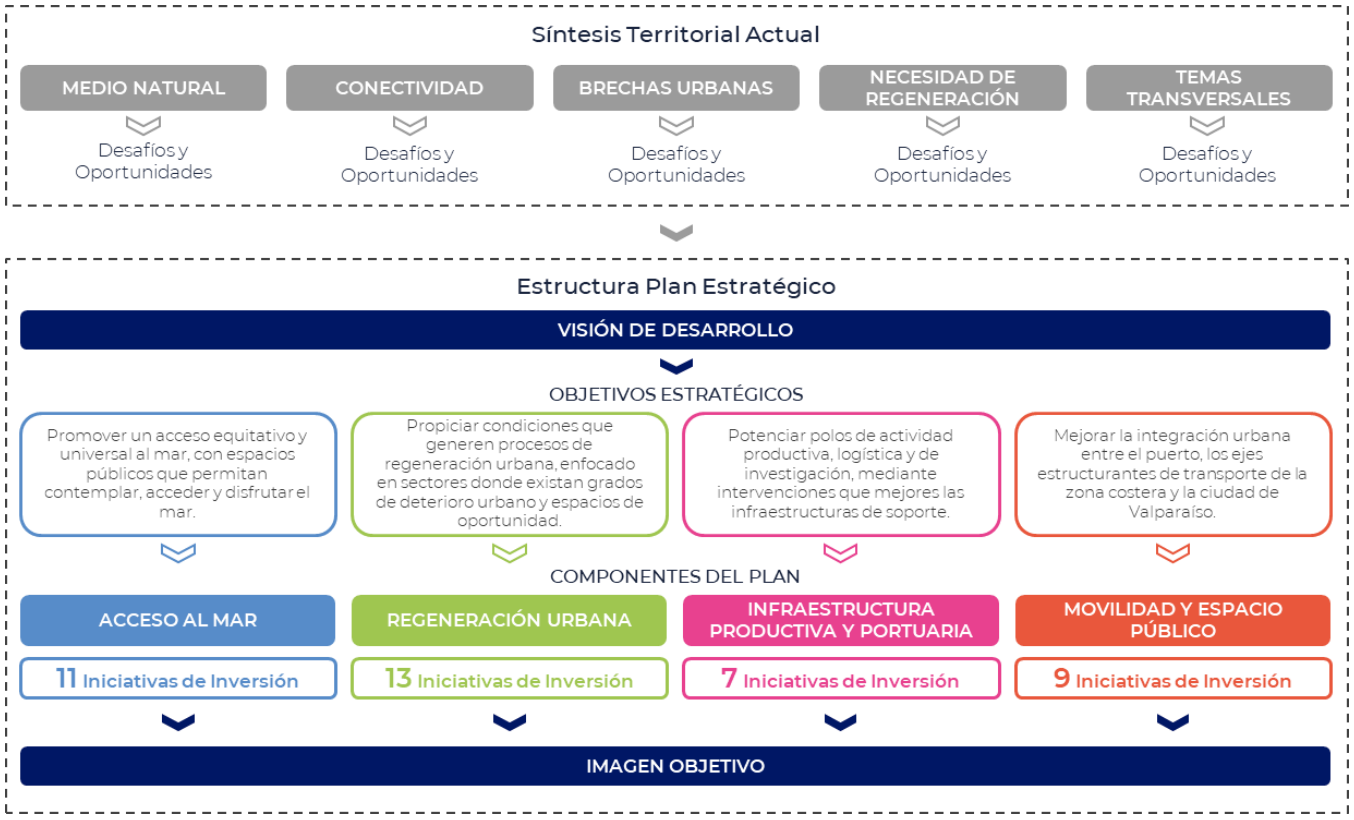
2.2. Estructura Plan Estratégico Zona Costera Valparaíso

El presente apartado describe el borrador de estructura para el Plan Estratégico Zona Costera de Valparaíso. Esta propuesta ha sido construida a partir de la síntesis territorial actual del área de estudio, realizada en la etapa de diagnóstico. A partir de ello, como se mencionó en el capítulo anterior, se identificaron una serie de desafíos y oportunidades para ser considerados en el desarrollo del Plan.

La estructura está orientada para dar respuesta a los desafíos y oportunidades identificados. En este sentido, se diseñó una Estrategia que inicia con la construcción de una Visión de Desarrollo de largo plazo, estructurada por 4 objetivos estratégicos referidos al ¿QUÉ? se quiere hacer, y sintetizados en 4 componentes relacionados al ¿CÓMO? se va a hacer. Esta estructura adquiere relevancia debido a que genera una base que sustenta y da orden a las futuras inversiones de la Zona Costera.

Para consolidar el Plan, cada objetivo estratégico, y respectivo componente, se materializa en una cartera de iniciativas de inversión diseñadas para disminuir los desafíos socioterritoriales actuales de la Zona Costera de Valparaíso.

Ilustración 2 Esquema Estructura Plan Estratégico



Fuente: IDOM

A continuación, se detalla cada elemento que compone la estructura del Plan Estratégico. Cabe mencionar, que las iniciativas de inversión serán detalladas en el siguiente capítulo.

2.2.1. Visión de Desarrollo

A partir de los desafíos y oportunidades identificados en el capítulo anterior y complementado con los lineamientos planteados en el Acuerdo por Valparaíso, se redactó el borrador de Visión estratégica para guiar su desarrollo hacia una transformación integral de los 11 kilómetros de la Zona Costera de Valparaíso:

Visión de Desarrollo

***"Avanzar hacia una transformación integral de la Zona Costera de Valparaíso**, **que ayude a revertir el largo proceso de deterioro de la ciudad**, **por medio de iniciativas de inversión que fortalezcan la relación ciudad-mar** y el **desarrollo portuario.** **Incorporando en la definición y diseño de las inversiones la búsqueda de un desarrollo inclusivo**, **la puesta en valor del patrimonio** y **estrategias para mitigar y adaptarse a los efectos del cambio climático**.*
*Avanzando además en el desarrollo de una **gobernanza** para la zona costera, que permita acelerar los procesos de inversión de manera **eficiente y participativa**."*

Esta visión busca, por medio de una serie de iniciativas de inversión factibles para Valparaíso, fortalecer la relación entre la ciudad (plan-cerros) con el mar y el desarrollo portuario (así como su futura ampliación), como uno de los ejes principales e identitarios de la ciudad. Para ello es fundamental dar respuesta a las necesidades del territorio desde diferentes aspectos, entre ellos la preservación del patrimonio cultural y natural, el fomento de actividades económicas y turísticas, el desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente, que gatillen en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Además, para lograr esta visión, es importante que el Plan Estratégico venga acompañado de una gobernanza efectiva que permita coordinar a los distintos actores involucrados en el proceso de transformación de la Zona Costera (autoridades locales, comunidades, sector privado, ONGs, entre otros).

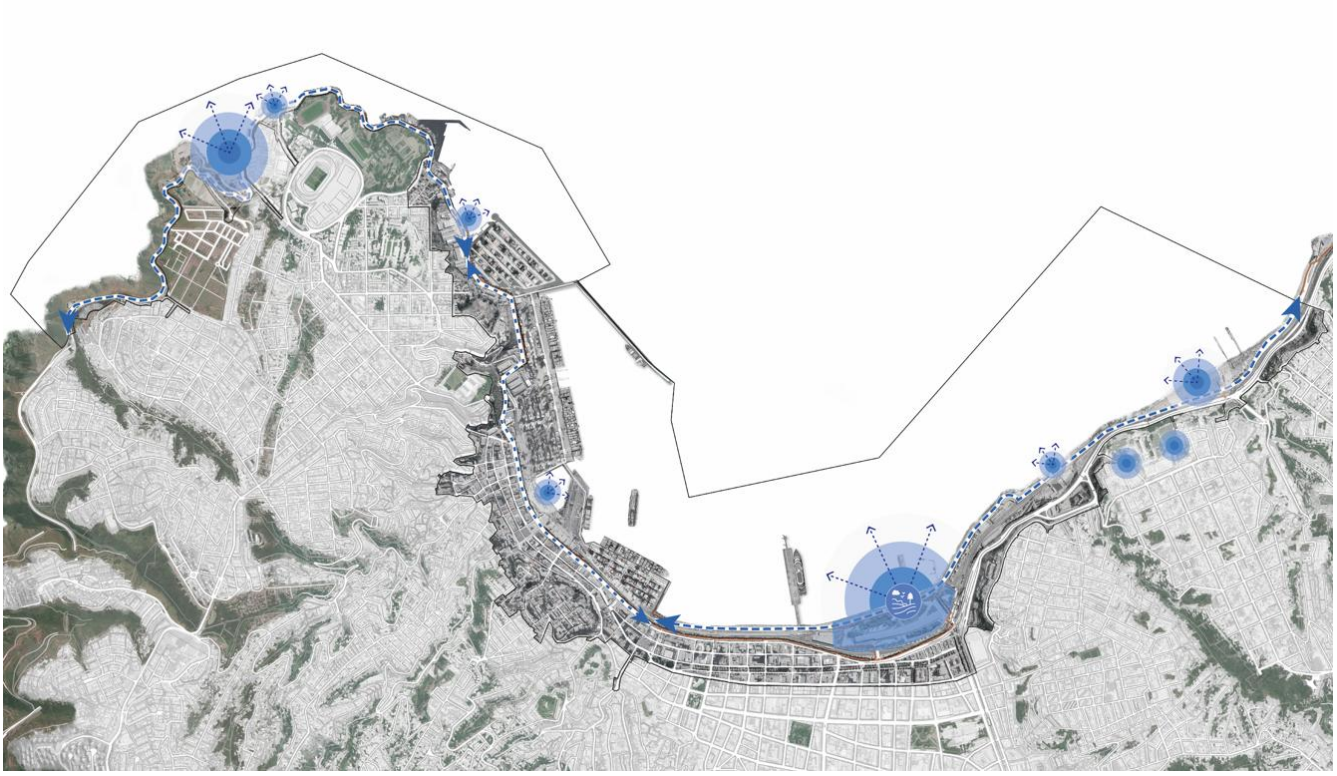
2.2.2. Objetivos Estratégicos y Componentes del Plan

Los Objetivos Estratégicos responden al ¿Qué? se quiere realizar en la Zona Costera de Valparaíso en línea con la Visión de Desarrollo. A continuación, los componentes del Plan que responden al ¿Cómo? se materializará la Visión de Desarrollo de la Zona Costera de Valparaíso, a través de una propuesta de cartera de iniciativas de inversión orientadas a reducir los desafíos socioterritoriales existentes en la Zona Costera de Valparaíso.

2.2.2.1. Acceso al Mar

N°	Objetivo Estratégico	Componente
1	**Promover un acceso equitativo y universal al mar,** con espacios públicos que permitan contemplar, acceder y disfrutar del mar, bajo un enfoque de inclusión, sostenibilidad y resiliencia al **cambio climático.**	**ACCESO AL MAR** Espacios públicos resilientes y accesibles para llegar, pasear y mirar al mar.

Ilustración 3 Esquema Primer Objetivo Estratégico



Fuente: IDOM

La Zona Costera de Valparaíso presenta un potencial significativo para consolidar el espacio de conexión entre la ciudad (plan-cerros) y el mar, a través de la construcción y mejoramiento de espacios públicos que permitan el acceso equitativo, inclusivo y universal al mar en diferentes puntos de los 11 kilómetros de la Zona Costera. En este contexto, este objetivo y componente busca desarrollar espacios públicos tipo balnearios, áreas recreativas, paseos costeros y miradores integrados y conectados entre sí, que faciliten a todas las personas, independiente de su edad o capacidad física, la posibilidad de llegar, pasear y mirar al mar.

Para ello, es importante que los espacios públicos existentes y nuevas intervenciones creen un entorno inclusivo con criterios de sostenibilidad ambiental, soluciones innovadoras de resiliencia frente al cambio climático, uso de materiales sostenibles, entre otros, acompañado de condiciones que favorezcan la seguridad ante emergencias mediante vías de evacuación.

Por último, es importante destacar que este objetivo estratégico reconoce los modos de habitar la Zona Costera proveniente de los diálogos del proceso de Valparaíso Dialoga, enfocado en las diferentes maneras de relacionamiento entre las personas y los elementos constitutivos que las vinculan al mar.

2.2.2.2. Regeneración Urbana

N°	Objetivo Estratégico	Componente Plan
2	**Propiciar condiciones que generen procesos de regeneración urbana en la zona costera de Valparaíso,** enfocados en sectores donde existan grados de deterioro urbano y espacios de oportunidad, aportando a la puesta en valor del **patrimonio existente.**	**REGENERACIÓN URBANA** Nuevos equipamientos e Intervención Integral de lugares con grados de deterioro urbano y espacios de oportunidad.

Ilustración 4 Esquema Primer Objetivo Estratégico



Fuente: IDOM

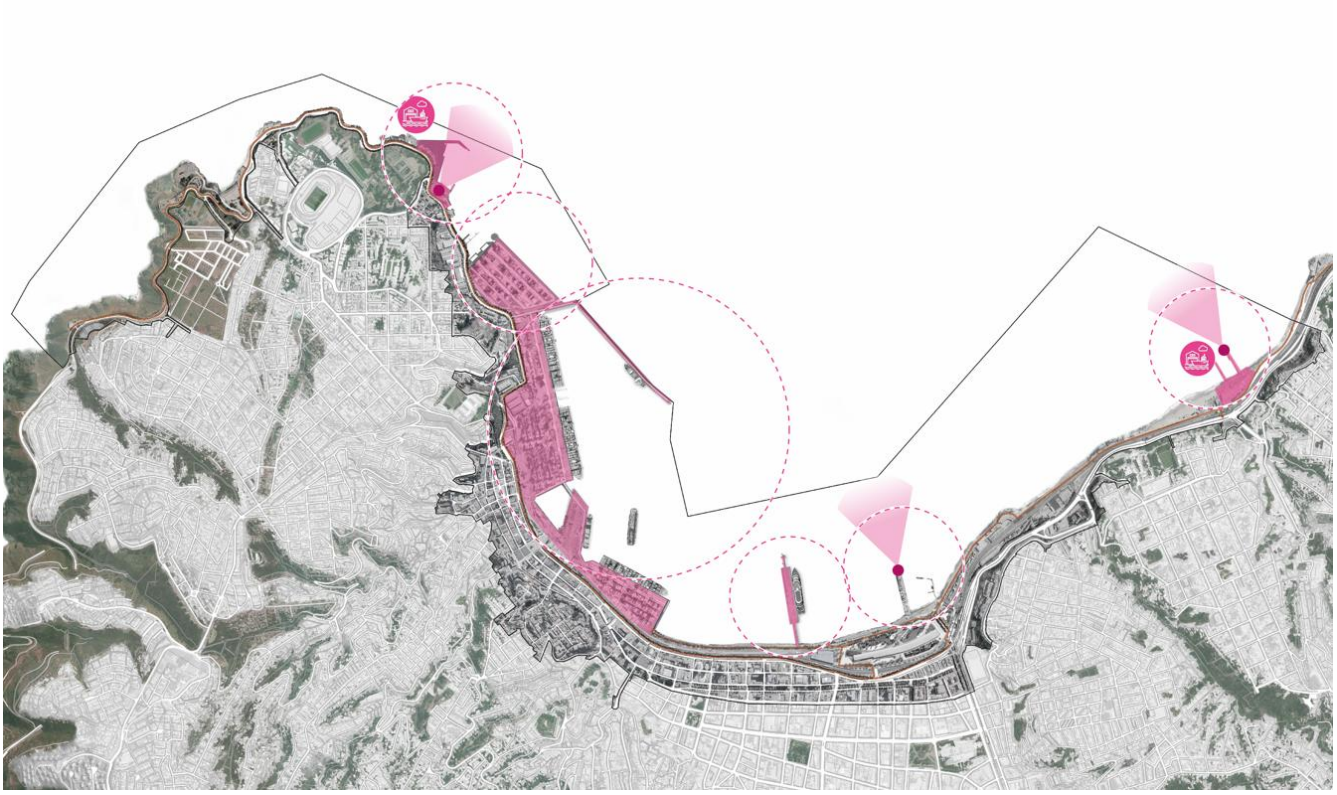
El concepto de regeneración urbana se presenta como una oportunidad clave para revitalizar sectores deteriorados y aprovechar espacios subutilizados en diferentes puntos de los 11 kilómetros de la Zona Costera de Valparaíso, contribuyendo a la transformación de sectores vulnerables del territorio en un entorno más funcional, atractivo e inclusivo, acorde a las necesidades actuales de la población. En este sentido, este objetivo estratégico tiene como propósito promover intervenciones y nuevos equipamientos que actúen como catalizadores para la reactivación económica y social en un determinado sector, impulsando procesos de mejora integral en áreas afectadas por el desgaste físico, social y económico, para que los distintos sectores puedan integrarse a la dinámica urbana de manera activa y sostenible.

La regeneración incluye la puesta en valor del patrimonio existente, ya sea interviniendo el entorno urbano, o bien, rehabilitando antiguas estructuras en desuso. Esto se traduce en intervenciones que respeten los elementos patrimoniales significativos, integrándolos a nuevos usos, espacios públicos atractivos y actividades que promuevan la identidad local.

2.2.2.3. Infraestructura Productiva y Portuaria

N°	Objetivo Estratégico	Componente Plan
3	**Potenciar polos de actividad productiva, logística y de investigación** en la Zona Costera de Valparaíso, mediante intervenciones que mejoren las infraestructuras de soporte bajo una visión de **desarrollo inclusivo.**	**INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA** Soportes para actividades productivas, logísticas y de investigación.

Ilustración 5 Esquema Tercer Objetivo Estratégico



Fuente: IDOM

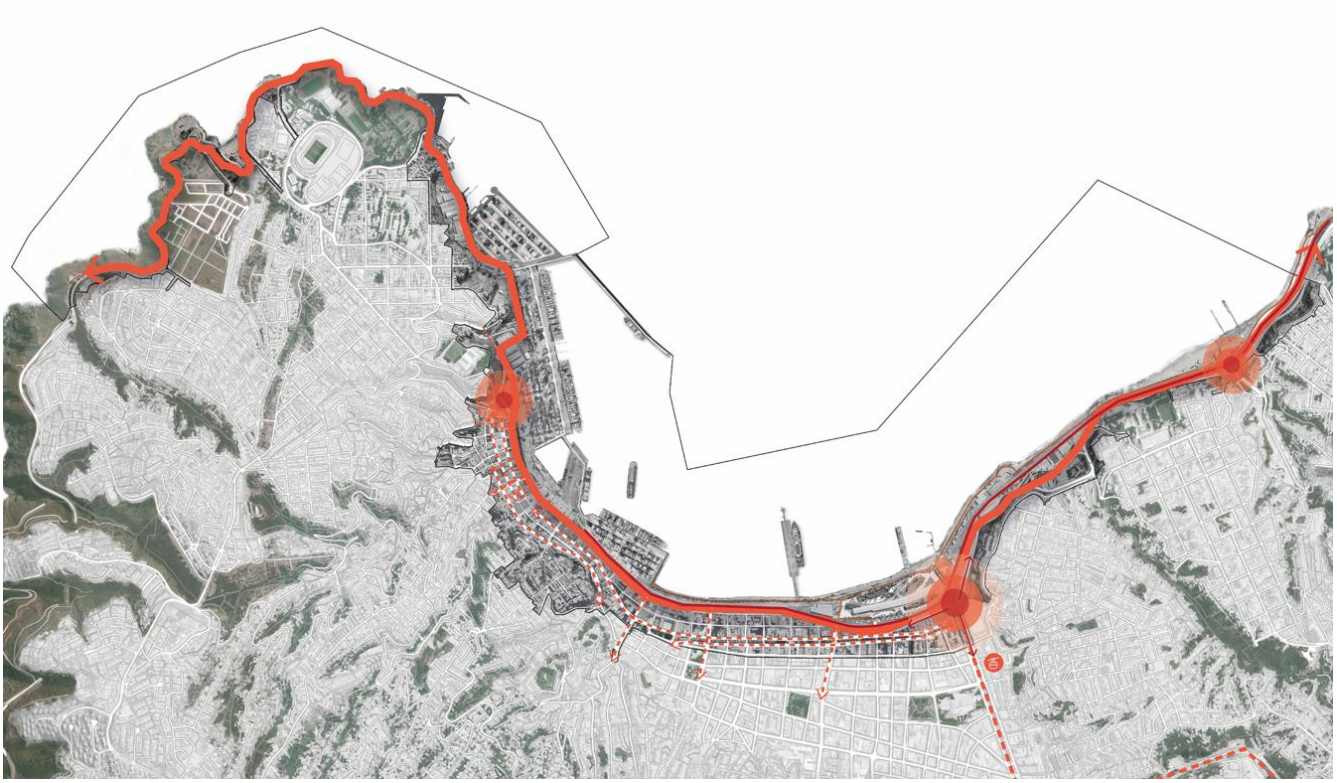
Debido al carácter productivo y portuario que representa la Zona Costera de Valparaíso, que incluye las caletas de pesca artesanal y el desarrollo portuario, este objetivo estratégico se enfoca en potenciar polos que promuevan un desarrollo económico equilibrado. Aprovechando la ubicación estratégica y la tradición portuaria de Valparaíso, se busca consolidar áreas que fortalezcan tanto actividades económicas tradicionales (portuaria, productiva) como otras emergentes (investigación), permitiendo mejorar la eficiencia operativa y competitividad del puerto. En resumen, las intervenciones en infraestructura de soporte apuntan a consolidar la Zona Costera en un motor de desarrollo económico que integre tradición, innovación y sostenibilidad, impulsando su proyección a nivel regional e internacional.

El desarrollo inclusivo de este objetivo busca que la modernización de la Zona Costera no solo responda a intereses económicos y logísticos, sino que también sean accesibles y beneficiosos para toda la comunidad, sin exclusión, promoviendo que las iniciativas generen empleo y oportunidades económicas, que integren al entorno urbano evitando la segregación física o funcional y promoviendo un uso compartido y accesible del espacio público por parte de la población.

2.2.2.4. Movilidad y Espacio Público

N°	Objetivo Estratégico	Componente Plan
4	**Mejorar la integración urbana entre el puerto, los ejes estructurantes de transporte de la Zona Costera y la ciudad de Valparaíso;** mediante intervenciones que busquen optimizar los ejes viales, promoviendo la movilidad activa y el transporte público; además de mejorar y aumentar los espacios públicos y áreas verdes de la Zona Costera de Valparaíso.	**MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** Optimización de ejes viales para la movilidad activa, el transporte público y la integración ciudad-puerto.

Ilustración 6 Esquema Cuarto Objetivo Estratégico



Fuente: IDOM

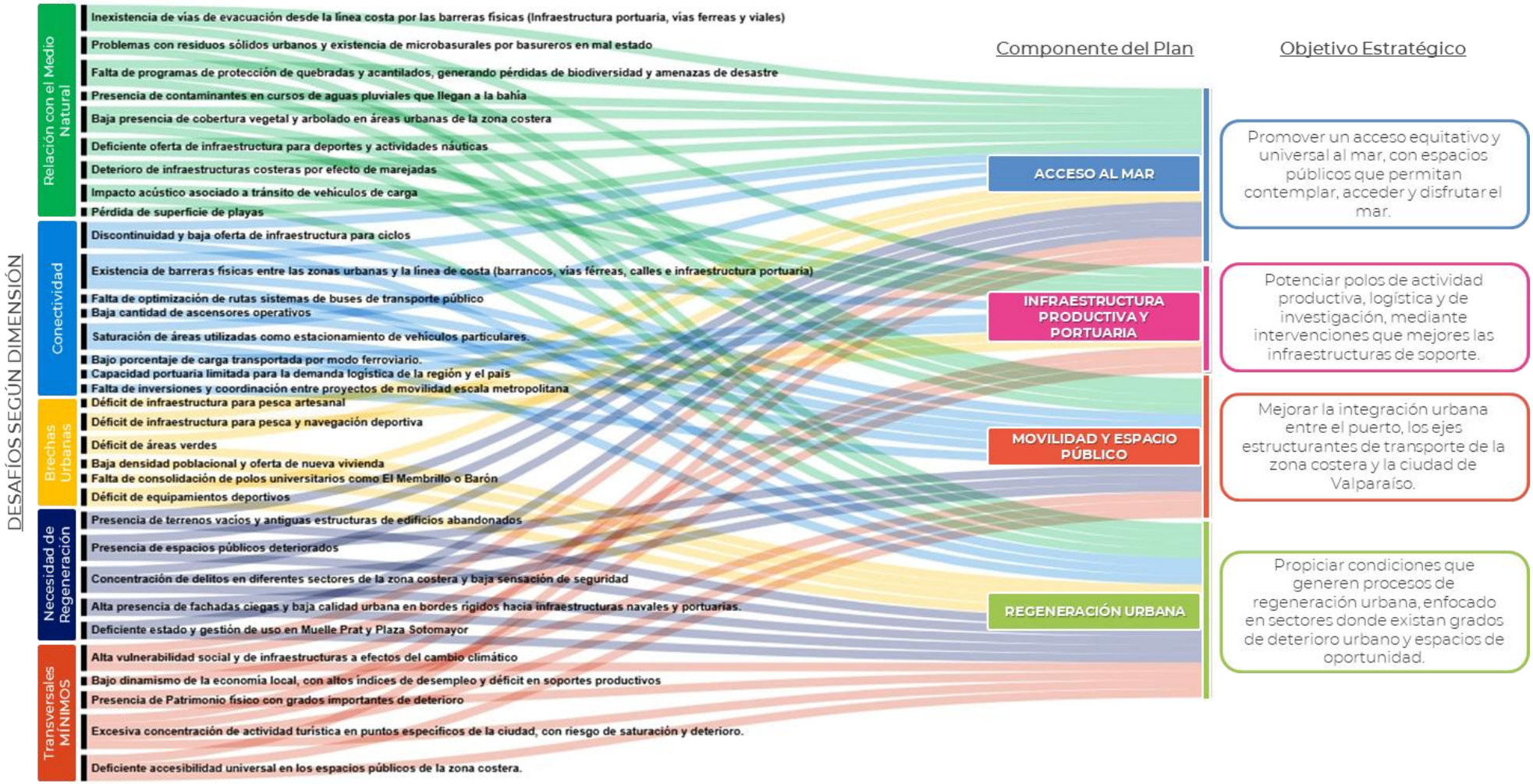
La integración urbana entre el puerto, los principales ejes de transporte y la ciudad, es fundamental para potenciar su funcionalidad, habitabilidad y conexión con el entorno. Este objetivo estratégico busca mejorar dicha relación mediante intervenciones que optimicen los ejes viales estructurantes de la Zona Costera, promoviendo alternativas de movilidad activa, como caminatas (paseos) y el uso de la bicicleta, y fomentando un sistema de transporte público eficiente y sostenible que facilite el desplazamiento de residentes, turistas, trabajadores, entre otros.

Las intervenciones que vayan de la mano con este objetivo y componente del plan se orientarán no solo en disminuir los desafíos relacionados a la conectividad, sino también a transformar la experiencia urbana a lo largo de la Zona Costera, especialmente entre el límite entre la ciudad y la línea de costa, para convivir con el entorno marítimo. Asimismo, contribuir al aumento de áreas verdes y espacios públicos entorno a los ejes viales contribuirá con diversos servicios ecosistémicos (mitigar efectos del cambio climático) generando un impacto positivo en la salud y bienestar de los habitantes.

2.2.2.5. Relación de Objetivos y Componentes con Desafíos identificados

El siguiente esquema da cuenta la relación entre los objetivos estratégicos y componente, con los diferentes desafíos socioterritoriales de cada dimensión. Aquellos componentes que están relacionados con la totalidad de dimensiones son Acceso al Mar y Regeneración Urbana.

Ilustración 7 Esquema relación entre desafíos y componentes del Plan



Fuente: IDOM

2.2.3. Síntesis Objetivos Estratégicos

En síntesis, *"El **Plan Estratégico de la Zona Costera de Valparaíso** busca promover una transformación integral del espacio costero, fortaleciendo la integración urbana entre la ciudad, el puerto y el mar a lo largo de los 11 kilómetros que comprenden desde el Mirador Viento Sur hasta el Paseo Juan de Saavedra.*

El acceso al mar se establece como un principio fundamental del Plan, enfocado en diversificar el espacio costero mediante áreas públicas diseñadas para contemplar, disfrutar y conectar con el mar, bajo un enfoque de resiliencia frente al cambio climático. En paralelo, la regeneración urbana busca propiciar condiciones para transformar sectores deteriorados en espacios atractivos, activos y funcionales, integrándolos a la dinámica urbana y, en algunos casos, poniendo en valor el patrimonio cultural de Valparaíso. Estas acciones buscan combinar actividades económicas, sociales y culturales para fortalecer la identidad de la ciudad.

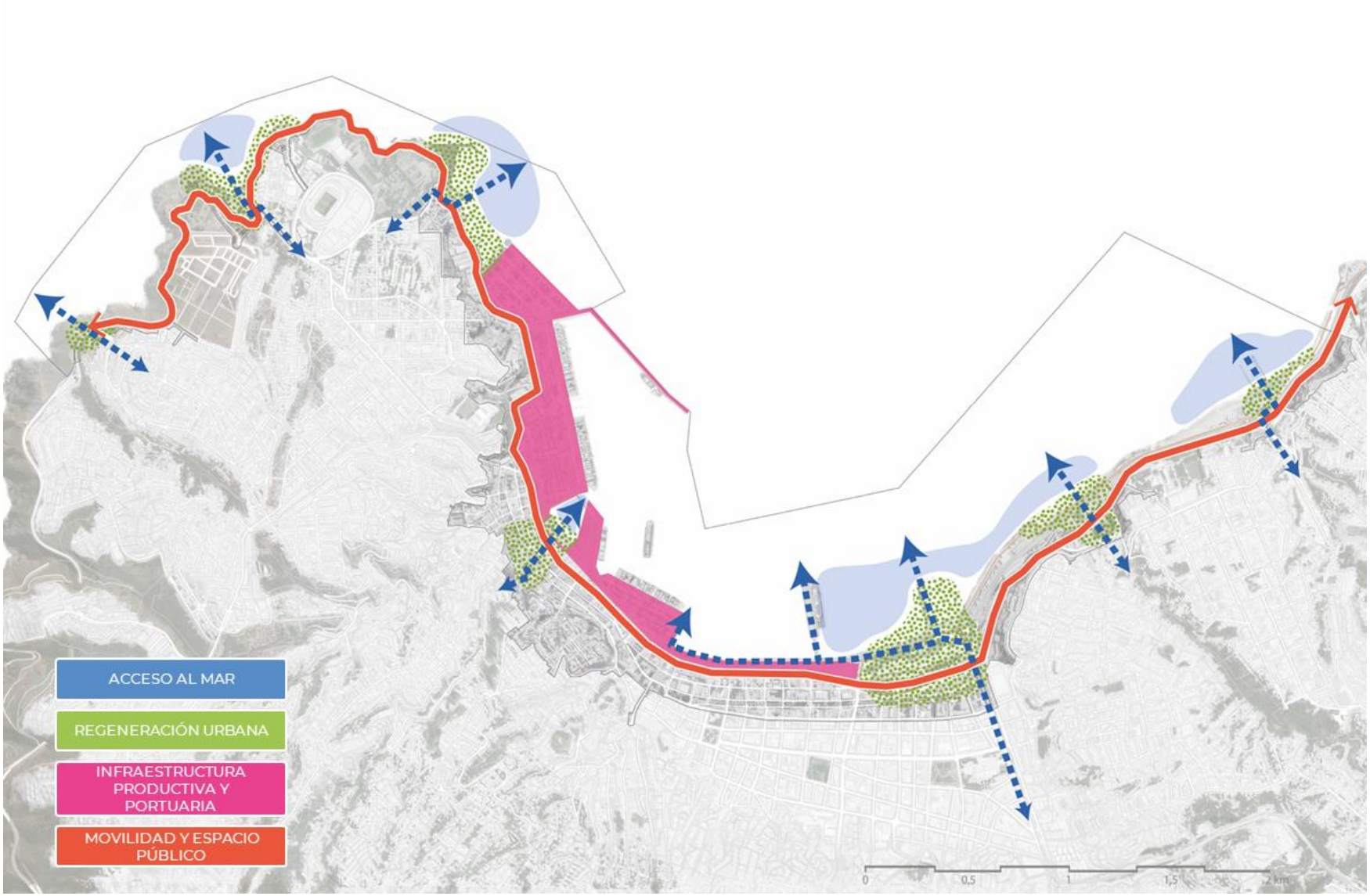
Respetando la vocación histórica como ciudad portuaria y productiva, el Plan apunta a potenciar polos de actividad productiva y logística mediante la modernización de infraestructuras. Esto permitirá fortalecer el desarrollo portuario y fomentar actividades emergentes, contribuyendo a diversificar la economía local, mejorar la competitividad del puerto y posicionar a Valparaíso como un nodo clave de la actividad económica en la región y el país.

La integración de estos elementos es esencial para mejorar la relación funcional y visual entre los distintos componentes del territorio. Esto incluye intervenciones destinadas a optimizar la conexión entre el puerto, los ejes viales estructurantes y la ciudad, promoviendo la movilidad activa, el transporte público eficiente y la creación de nuevos espacios públicos y áreas verdes.

En definitiva, el Plan Estratégico de la Zona Costera de Valparaíso ofrecerá una propuesta integral que ayude a mitigar los desafíos socioterritoriales del área, reconociendo las distintas necesidades e intereses de la comunidad y aprovechando las oportunidades que ofrece el territorio, permitiendo avanzar hacia una zona costera inclusiva e integrada con la ciudad y el patrimonio marítimo".

Lo anterior se representa en la siguiente imagen esquemática:

Ilustración 8 Síntesis esquemática



Fuente: IDOM

3. CARTERA PRELIMINAR DE INICIATIVAS DE INVERSIÓN

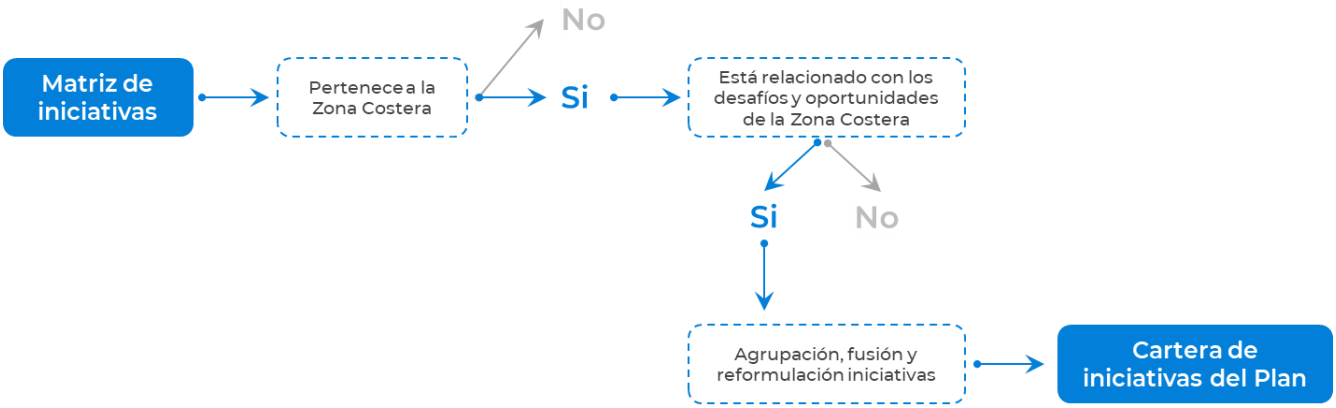
En el presente capítulo se revisará el procedimiento en que se elaboró el listado preliminar de iniciativas de inversión para el Plan Estratégico de la Zona Costera de Valparaíso. Además, se describirá la cartera de iniciativas por componente y su relación con los desafíos y oportunidades identificados.

3.1. Proceso de definición de Iniciativas de Inversión

En el presente apartado se revisará el proceso en que se elaboró el listado de iniciativas de inversión pertenecientes al Plan Estratégico para la Zona Costera de Valparaíso, los que después serán considerados en la priorización.

Para su definición, primero se armó una matriz con las 97 iniciativas de inversión identificadas en la etapa 1, las cuales tienen distintos estados de desarrollo y responsabilidad por parte de diferentes instituciones. Además, se incorporaron 16 nuevas iniciativas a partir del diagnóstico realizado y procesos participativos (recorridos guiados), los cuales responden a desafíos no abordados en las iniciativas identificadas previamente. En total, se conformó una matriz inicial de 113 iniciativas de inversión.

Ilustración 9 Esquema construcción Cartera de Iniciativas de Inversión



Fuente: IDOM

Con la matriz construida se realizó un proceso de tres partes para establecer un listado final de iniciativas de inversión para el PEZC. El primero corresponde a un filtro binario (si/no) para determinar "iniciativas localizadas en la Zona Costera de Valparaíso", con el objetivo de concentrar esfuerzos en el área de estudio definida para el Plan, pasando de un total de 113 a 98 iniciativas.

El segundo filtro (si/no) se enfoca en si las iniciativas "responden o están relacionados con los desafíos y oportunidades identificados". También deja fuera aquellas que ya se hayan realizado. En este sentido, pasa de 98 a 74 iniciativas.

Por último, para conformar un listado de iniciativas de inversión robusto, se agruparon, fusionaron y/o reformularon aquellas iniciativas que tuvieran relación entre ellas, y que en conjunto pudiesen formar una iniciativa fortalecida, evitando a su vez, que en un mismo sitio existan múltiples iniciativas no vinculantes. De esta forma, se obtuvo un listado de **40 iniciativas de inversión** que posee trazabilidad e integración en la zona costera, disgregadas en los cuatro Componentes del Plan.

Ilustración 10 Esquema proceso definición de iniciativas de inversión



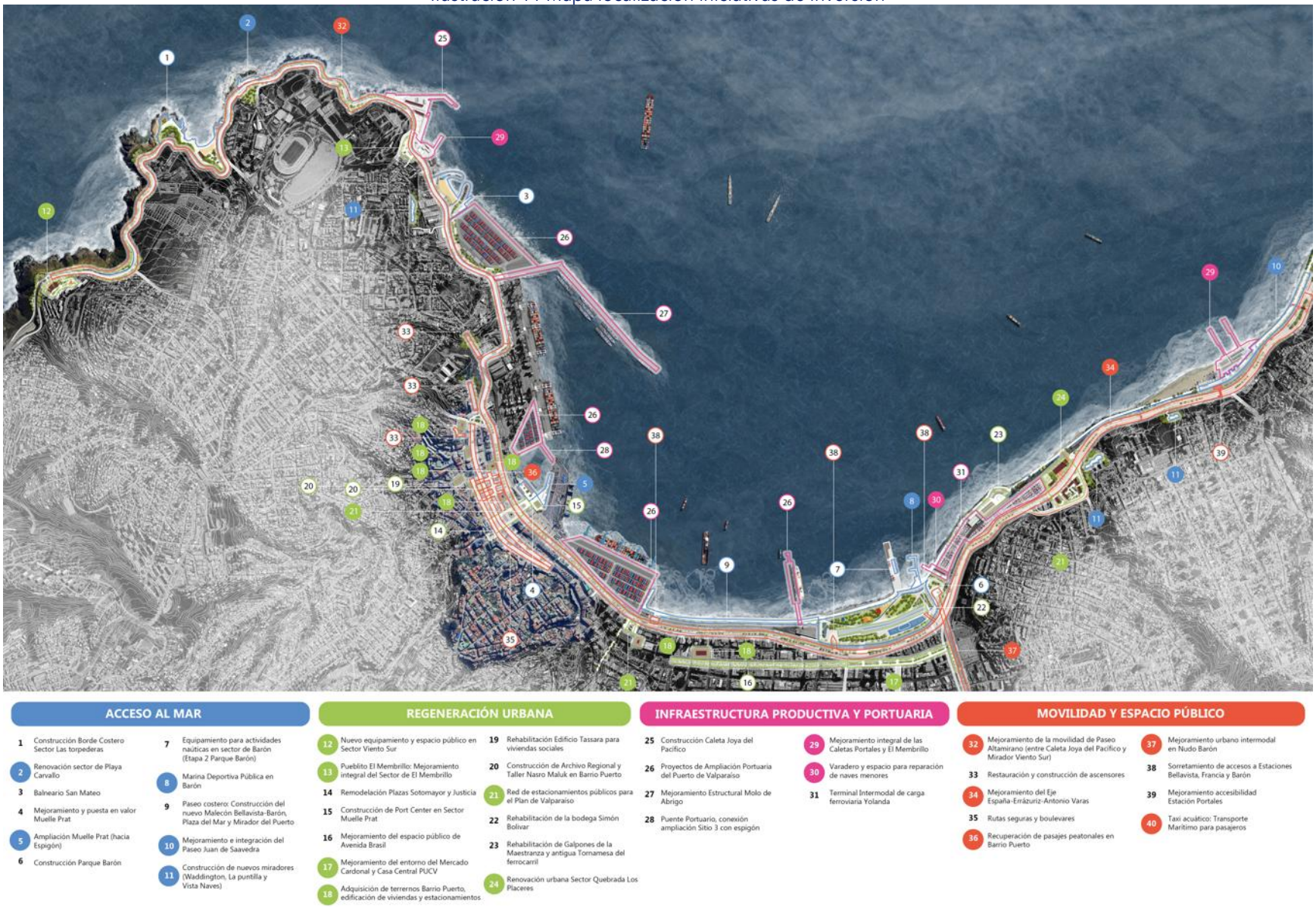
Fuente: IDOM

Estas 40 iniciativas resultantes integran el borrador del Plan Estratégico Zona Costera de Valparaíso, de las cuales, **22 iniciativas son parte de la "Base del Plan" y 18 iniciativas se considerarían en el proceso de priorización participativa,** debido a que están solo en fase de idea. Las iniciativas consideradas "Base", son aquellas consolidadas con un grado de avance, que incluyen proyectos en construcción, con diseño definitivo o en proceso de evaluación o aprobación, a cargo de alguna entidad o institución para su ejecución, tales como: el Parque Barón, proyectos de ampliación portuaria, mejoramiento de la Plaza Sotomayor, Muelle Prat, entre otros. Por lo tanto, aquellas iniciativas sin ningún grado de avance, es decir, en "idea", se someterán al proceso de priorización participativa.

3.2. Cartera de Iniciativas de Inversión para la Zona Costera

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, se estableció una cartera preliminar compuesta por 39 de iniciativas de inversión con distintas escalas y objetivos, disgregadas en los cuatro componentes del Plan y distribuidos en los 11 kilómetros de la Zona Costera.

Ilustración 11 Mapa localización Iniciativas de Inversión



Fuente: IDOM

3.2.1. Acceso al Mar

El componente de Acceso al Mar contiene 11 iniciativas de inversión, enfocadas en proporcionar espacios públicos con accesibilidad universal, que permitan llegar, pasear y mirar al mar. En este sentido, las iniciativas guardan relación con espacios públicos como paseos costeros, equipamiento para actividades náuticas, balnearios, parques y miradores. Estas iniciativas están diseñadas para ser utilizadas por la comunidad en general, al usuario deportista de actividades náuticas, visitantes de balnearios, ciclistas y turistas.

Ilustración 12 Esquema tipo de usuario



Fuente: IDOM

En definitiva, las 11 iniciativas que forman parte del componente de Acceso al Mar son las siguientes:

Tabla 7 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Acceso al Mar

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 01	**Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas**	Mejoramiento completo del sector de Playa Las Torpederas y su entorno costero, generando un paseo peatonal de borde accesible al balneario, e incorporando infraestructura adecuada para el desarrollo de actividades recreativas y náuticas.	**X**
INI 02	**Renovación sector de Playa Carvallo**	Iniciativa enfocada en aumentar el uso y seguridad de Playa Carvallo, mediante intervenciones que recuperen la estructura existente, y mejoren el acceso peatonal y paseo al mar.	
INI 03	**Balneario San Mateo**	Esta iniciativa busca compensar las modificaciones que afectarán al sector San Mateo con la ampliación portuaria, mediante intervenciones que permitan pasear, acceder y disfrutar del mar. La propuesta incluye una rampa multiuso orientada a deportes náuticos y necesidades de ASMAR y la Armada.	**X**
INI 04	**Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat**	Proyecto que considera el mejoramiento y remodelación del espacio público del Muelle Prat y los locales comerciales existentes, junto a la reparación del muelle de embarcación turística.	**X**
INI 05	**Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)**	Iniciativa para extender el Muelle Prat mediante un paseo peatonal por el borde poniente del Espigón, para ampliar el espacio público y las actividades que ahí se realizan, además de interactuar visualmente con la actividad portuaria y el Port Center.	
INI 06	**Construcción Parque Barón**	Construcción de un parque urbano (11,5 ha) de encuentro y esparcimiento para los habitantes y visitantes de Valparaíso, que contará con juegos infantiles, juegos de agua, sendas peatonales, mobiliario urbano, iluminación, entre otros.	**X**
INI 07	**Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón** (Etapa 2-Parque Barón)	Diseño y construcción de edificaciones destinadas a la actividad náutica (del proyecto del Parque Barón), así como su interacción y bajada al mar. Esta iniciativa permite abordar el déficit de infraestructura asociada a la navegación deportiva o actividades náuticas.	**X**

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 08	**Marina Deportiva Pública en Barón**	Consiste en proporcionar aguas abrigadas y un espacio accesible para la recepción, amarre y servicio de embarcaciones menores de recreo, promoviendo el turismo náutico y facilitando la práctica de actividades deportivas y recreativas en el sector de Barón.	
INI 09	**Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto**	Construcción de tres espacios públicos dentro del recinto portuario, para pasear y mirar al mar hacia la línea de costa: Paseo Malecón, Plaza del Mar, Paseo Mirador del puerto. Esto como medida de compensación del puerto.	**X**
INI 10	**Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra**	Mejoramiento del actual Paseo Juan de Saavedra, considerando su integración al Paseo Wheelwright y a la futura ciclovía de Viña del Mar para dar continuidad al paseo costero. Considera también acceso de servicio vehicular y extensión de pasarela sobre línea férrea y Av. España.	
INI 11	**Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)**	Construcción de tres nuevos miradores: en calle Waddington (Playa Ancha), La Puntilla y Vista Naves (Cerro Los Placeres), con el objetivo de ampliar la oferta de miradores en el anfiteatro de Valparaíso y desconcentrar la actividad turística de Cerro Cordillera y Cerro Concepción.	

Fuente: IDOM

De las 11 iniciativas, 6 son parte de la "Base del Plan", estas son:

- Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas: iniciativa impulsada por la Dirección de Obras Portuaria del MOP. Actualmente se encuentra adjudicada la etapa de diseño a Aguas Consultores, la cual considera un ordenamiento territorial del sector de Playa Las Torpederas y talleres de participación ciudadana.
- Balneario San Mateo: la formulación y ejecución de esta iniciativa tiene como entidad responsable a la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), debido a que está condicionada a las modificaciones que se realicen en este sector en caso de ejecutar la construcción de una explanada para apilar contenedores, proyecto perteneciente a la ampliación portuaria del Puerto de Valparaíso.
- Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat: iniciativa cuya entidad responsable es la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). Actualmente cuenta con diseño definitivo para la remodelación de su espacio público, a la espera de obtención de financiamiento para su ejecución.
- Construcción Parque Barón: proyecto en fase de construcción de su primera etapa, a finalizar en 2026. Las entidades responsables son el MINVU, SERVIU, IMV y EPV.
- Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón: iniciativa perteneciente a la segunda etapa del Parque Barón, cuyas entidades responsables son el MINVU, SERVIU, IMV y EPV.
- Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto: iniciativas que forman parte de las medidas de compensación por la ampliación portuaria del Puerto de Valparaíso. En este sentido, su entidad responsable es la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV).

3.2.2. Regeneración Urbana

El componente de Regeneración Urbana contiene 13 iniciativas de inversión, enfocados en generar nuevos equipamientos hacia Viento Sur, Muelle Prat, Barón y sector Los Placeres, además de intervenciones en lugares con grados de deterioro urbano y presencia de espacios de oportunidad como Barrio Puerto. Estas iniciativas están diseñadas para ser utilizadas por la comunidad en general, potenciando y mejorando el uso por parte de visitantes y turistas, estudiantes y niños, trabajadores y oficinistas.

Ilustración 13 Esquema tipo de usuario



Fuente: IDOM

En definitiva, las 13 iniciativas que forman parte del componente de Regeneración Urbana son las siguientes:

Tabla 8 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Regeneración Urbana

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 12	**Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur**	Construcción de espacios públicos y un nuevo equipamiento comunitario con espacio de bienestar en sector Mirador Viento Sur. Equipamiento que incorpore además un centro de interpretación sobre acantilados y servicios para deportistas y turistas.	
INI 13	**Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo**	Esta iniciativa busca mejorar integralmente el entorno urbano de la Caleta El Membrillo, permitiendo consolidar este sector como polo de actividad productiva y turística. La intervención consideraría mejoras en vialidad, espacios público e intervenciones en edificaciones existentes.	
INI 14	**Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia**	Proyecto de intervención de las Plazas Sotomayor y Justicia, mediante recambio de pavimentos, elementos de seguridad, mobiliarios y reorganización espacial.	X
INI 15	**Construcción de Port Center en Sector Muelle Prat**	Equipamiento que ofrecerá al público la posibilidad de descubrir, experimentar y comprender las actividades portuarias y su relación con la ciudad. A través de exposiciones, animaciones educativas, salas de reunión, capacitación y salas multiuso.	X
INI 16	**Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil**	Mejoramiento integral del bandejón central de la Avenida Brasil, entre Av. Argentina y Bellavista, orientado a mejorar sus pavimentos, paisajismo, iluminación, mobiliario urbano y accesibilidad universal con respeto de los valores urbanos, sociales, espaciales, culturales e históricos.	X
INI 17	**Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV**	Mejoramiento del espacio público y calzada asociada a Av. Brasil y Av. Argentina, con el objetivo de promover la movilidad activa, ampliar la cobertura de áreas verdes y reducir la ocupación informal de estacionamientos en superficie.	
INI 18	**Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos**	Iniciativa orientada a adquirir sitios eriazos y edificaciones sin uso existentes en el Plan de Valparaíso, para construir vivienda y equipamientos para la población.	
INI 19	**Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales**	El proyecto consiste en la rehabilitación del Edificio Tassara, con la construcción de 24 departamentos para modalidad subsidio de arriendo, 7 locales comerciales y 2 locales para centros comunitarios.	X
INI 20	**Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto**	Construcción de 2 equipamientos en Barrio Puerto: Archivo Regional en los terrenos del Palacio Subercaseaux y Recuperación y construcción de Escuela de Artes y Oficios en el Edificio Nasro Maluk.	X

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 21	**Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso**	Construir estacionamientos públicos en puntos estratégicos del Plan de Valparaíso (en altura y/o subterráneo), con el fin de disminuir estacionamiento en superficie y evitar la ocupación informal, permitiendo aumentar los espacios públicos y la infraestructura para movilidad activa.	
INI 22	**Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar** (Etapa 3-Parque Barón)	Rehabilitación del edificio Bodega Simón Bolívar, en el sector de Barón, incorporando usos como: Espacio de Bienestar, oficinas, equipamientos públicos, áreas comerciales, Sede Secretaría Tratado de los Océanos (BBNJ), Hotel, etc.	X
INI 23	**Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril**	Iniciativa busca dar un uso de carácter histórico y/o cultural a la antigua Tornamesa del Ferrocarril (Monumento Histórico), con el fin de convertirla en un espacio útil y atractivo para la población local y/o turistas.	X
INI 24	**Renovación urbana sector quebrada Los Placeres**	Intervención integral incluyendo construcción de viviendas, equipamientos, espacios públicos, pasarelas peatonales y nuevos cruces peatonales en superficie en Avenida España.	

Fuente: IDOM

De las 13 iniciativas, 7 son parte de la "Base del Plan", estas son:

- Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia: iniciativa impulsada por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV). Actualmente cuenta con diseño definitivo del proyecto y aprobación del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), a la espera de financiamiento.
- Construcción de Port Center: iniciativa impulsada por la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). Cuenta con la etapa de diseño finalizada, a la espera de autorización para su construcción.
- Mejoramiento del espacio público de Av. Brasil: formulada por la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV).
- Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales: iniciativa a cargo de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV). Actualmente, se encuentra en proceso de ingreso al SNI para su ejecución, cuenta con diseño, permiso de edificación municipal y del CMN.
- Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto: la iniciativa del Archivo Regional en el Palacio Subercaseaux es impulsada por la Dirección Regional de Valparaíso del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, la cual cuenta con RS de diseño, a la espera de financiamiento para su ejecución. Por su parte, el edificio Nasro Maluk es impulsada por la Corporación Municipal de Sitio Patrimonio Mundial, cuyos próximos pasos son el diseño de arquitectura y especialidades.
- Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar: forma parte de la tercera etapa del Parque Barón, cuyas entidades responsables son SERVIU, MINVU, IMV y EPV.
- Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril: iniciativa en etapa de diagnóstico, cuya entidad responsable es la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

3.2.3. Infraestructura Productiva y Portuaria

El componente de Infraestructura Productiva y Portuaria contiene 7 iniciativas de inversión, enfocados en iniciativas para potenciar polos de actividad productiva asociado a la infraestructura de las Caletas para pesca artesanal y, proyectos relacionados a la ampliación portuaria del Puerto de Valparaíso. Estas iniciativas tienen principalmente como beneficiarios empresas y trabajadores de transporte de carga, profesionales de la Armada de Chile y pescadores.

Ilustración 14 Esquema tipo de usuario



Fuente: IDOM

En definitiva, las 7 iniciativas que forman parte del componente de Infraestructura Productiva y Portuaria son las siguientes:

Tabla 9 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Infraestructura Productiva y Portuaria

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 25	**Construcción Caleta Joya del Pacífico**	Proyecto para la construcción de nueva caleta de pescadores en Sector de Roca la Baja, Valparaíso. La iniciativa considera zonas de recreación, de comercio, camarines, oficinas para los sindicatos y la construcción de un molo de abrigo.	**X**
INI 26	**Proyectos de Ampliación Portuaria del Puerto de Valparaíso**	La iniciativa incluye la construcción del Terminal Sitio Costanera, Ampliación Sitio 3 del Terminal 1 hacia la Poza, construcción de Muelle de Cruceros y una zona para el acopio de contenedores en San Mateo.	**X**
INI 27	**Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo**	Estabilización estructural y modernización de la infraestructura del Molo de Abrigo del Puerto de Valparaíso.	**X**
INI 28	**Puente Portuario, conexión ampliación Sitio 3 con Espigón**	Construcción de un puente entre la futura ampliación del Sitio 3 y el Espigón, orientado al tránsito interno de camiones de carga, permitiendo eliminar el tránsito en la zona del Muelle Prat.	**X**
INI 29	**Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo**	Iniciativa para la ampliación, reordenamiento y mejora de la infraestructura de las Caletas El Membrillo y Portales, incluyendo áreas comerciales, operativas y públicas.	
INI 30	**Varadero y espacio para reparación de naves menores**	Construcción de un varadero e infraestructura para la reparación y mantenimiento de naves menores.	
INI 31	**Terminal Intermodal de carga ferroviaria Yolanda**	La iniciativa busca aumentar el porcentaje de transferencia de carga ferroviaria y mejorar la performance logística del puerto hacia nuevos mercados, permitiendo conectar al puerto con su hinterland a través de todos los modos de transporte.	**X**

Fuente: IDOM

De ellos, 5 iniciativas son parte de la "Base del Plan":

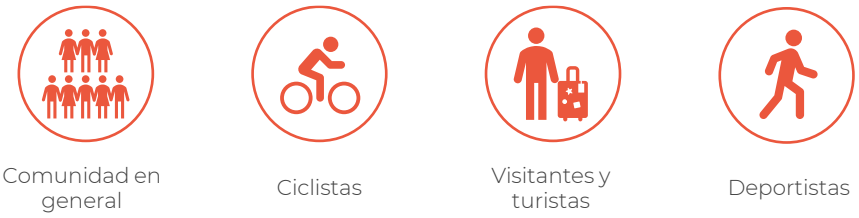
- Construcción Caleta Joya del Pacífico: iniciativa cuya entidad responsable es la Dirección de Obras Portuarias del MOP de Valparaíso. Actualmente se encuentra en etapa de diseño.
- Proyectos de Ampliación Portuaria: iniciativa impulsada por la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). Actualmente se encuentra en etapa de factibilidad, esto considera estudios de terreno, desarrollo de ingeniería básica, ambiental, modelo físico, estudio de impacto ambiental, entre otros, que permitan desarrollar la licitación para la concesión de construcción y operación de los proyectos.

- Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo: esta iniciativa constituye una idea base debido a que es fundamental ejecutarla para garantizar la seguridad de la actividad portuaria, así como también usos para la Defensa Nacional. Su entidad responsable es la Armada de Chile.
- Puente Portuario, conexión ampliación Sitio 3 con Espigón: iniciativa en etapa de idea, cuya entidad responsable es la Empresa Portuaria Valparaíso, propuesta con el fin de reordenar el tránsito interno de camiones, evitando el cruce entre el Muelle Prat y Plaza Sotomayor.
- Terminal Intermodal de carga ferroviaria Yolanda: la entidad responsable de esta iniciativa es la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) en conjunto con la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

3.2.4. Movilidad y Espacio Público

El componente de Infraestructura Productiva y Portuaria contiene 9 iniciativas de inversión, enfocados en iniciativas para mejorar la integración urbana entre el puerto, los ejes estructurantes de transporte y la ciudad de Valparaíso, buscando optimizar los ejes viales y promover la movilidad activa, principalmente entorno a Av. Altamirano, Errázuriz y España. Estas iniciativas están propuestas para ser utilizadas por la comunidad en general, potenciando al ciclista, personas en patines, deportistas, visitantes y turistas.

Ilustración 15 Esquema tipo de usuario



Fuente: IDOM

En definitiva, las 9 iniciativas que forman parte del componente de Movilidad y Espacio Público son las siguientes:

Tabla 10 Descripción de Iniciativas propuestas en Componente Movilidad y Espacio Público

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
INI 32	**Mejoramiento de la movilidad de Paseo Altamirano**	Optimización y mejoramiento del eje de Av. Altamirano, entre la futura Caleta Joya del Pacífico y Mirador Viento Sur, para potenciar la movilidad activa, ampliar el espacio público y mejorar el mobiliario urbano.	
INI 33	**Restauración y construcción de Ascensores**	Restauración de Ascensores Artillería y Villaseca, incluyendo habilitación de locales comerciales en su interior y diseño con accesibilidad universal. Construcción de Ascensor Arrayán, incluyendo plaza de acceso y mirador.	**X**
INI 34	**Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas**	Mejoramiento del espacio público y calzada de Antonio Varas, Av. Errázuriz y Av. España, con el objetivo de optimizar el eje vial para promover la movilidad activa, el uso del transporte público y ampliar la cobertura vegetal y arbolado urbano.	
INI 35	**Rutas seguras y bulevares, Anfiteatro de los Sueños**	Remodelación de ejes viales incorporando más espacio para peatones, ciclos y transporte público. El proyecto considera la transformación a Bulevares de los Ejes Serrano, Bellavista, Huito y Victoria. Y las rutas seguras: Serrano-Esmeralda-Cochrane, Esmeralda-Carampangue, Condell-Esmeralda- Prat, Bellavista, Pedro Montt, Victoria, Uruguay, Brasil, 12 de Febrero, Francia.	**X**
INI 36	**Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto**	Consiste en intervenir con urbanismo táctico y mobiliario urbano los pasajes peatonales existentes en el sector de Barrio Puerto, con el fin de recuperar el	

N°	Nombre Iniciativa	Descripción	Base
		espacio público que actualmente es utilizado como estacionamiento informal de automóviles.	
INI 37	**Mejoramiento Urbano Intermodal en Nudo Barón**	Integrar de manera eficiente diversos modos de transporte en el sector de Barón, donde actualmente se encuentran la estación de metro Barón y una parada de buses, con el fin de optimizar la intermodalidad en conexión con el futuro proyecto del teleférico y la nueva estación de buses eléctricos.	
INI 38	**Soterramiento de accesos a Estaciones Bellavista, Francia y Barón**	Soterramiento de las estaciones Bellavista, Francia y Barón para reducir los riesgos sobre la línea férrea, lo que también busca dar accesibilidad universal e incluir boleterías, validadores, torniquetes y acceso a los andenes. Además, Francia y Barón conectarán con el futuro Parque Barón.	**X**
INI 39	**Mejoramiento accesibilidad Estación Portales**	Su objetivo es otorgar accesibilidad universal a la Estación Portales mediante la construcción de un ascensor asociado a cada andén.	**X**
INI 40	**Taxi acuático: Transporte Marítimo para pasajeros**	Creación de nuevas rutas marítimas para el traslado de pasajeros, conectando puntos estratégicos de la Bahía de Valparaíso, con Viña del Mar y Concón, con el objetivo de descongestionar el transporte terrestre de la ciudad y ofrecer una alternativa de viaje para los habitantes.	

Fuente: IDOM

De las 8 iniciativas, 4 son parte de la "Base del Plan":

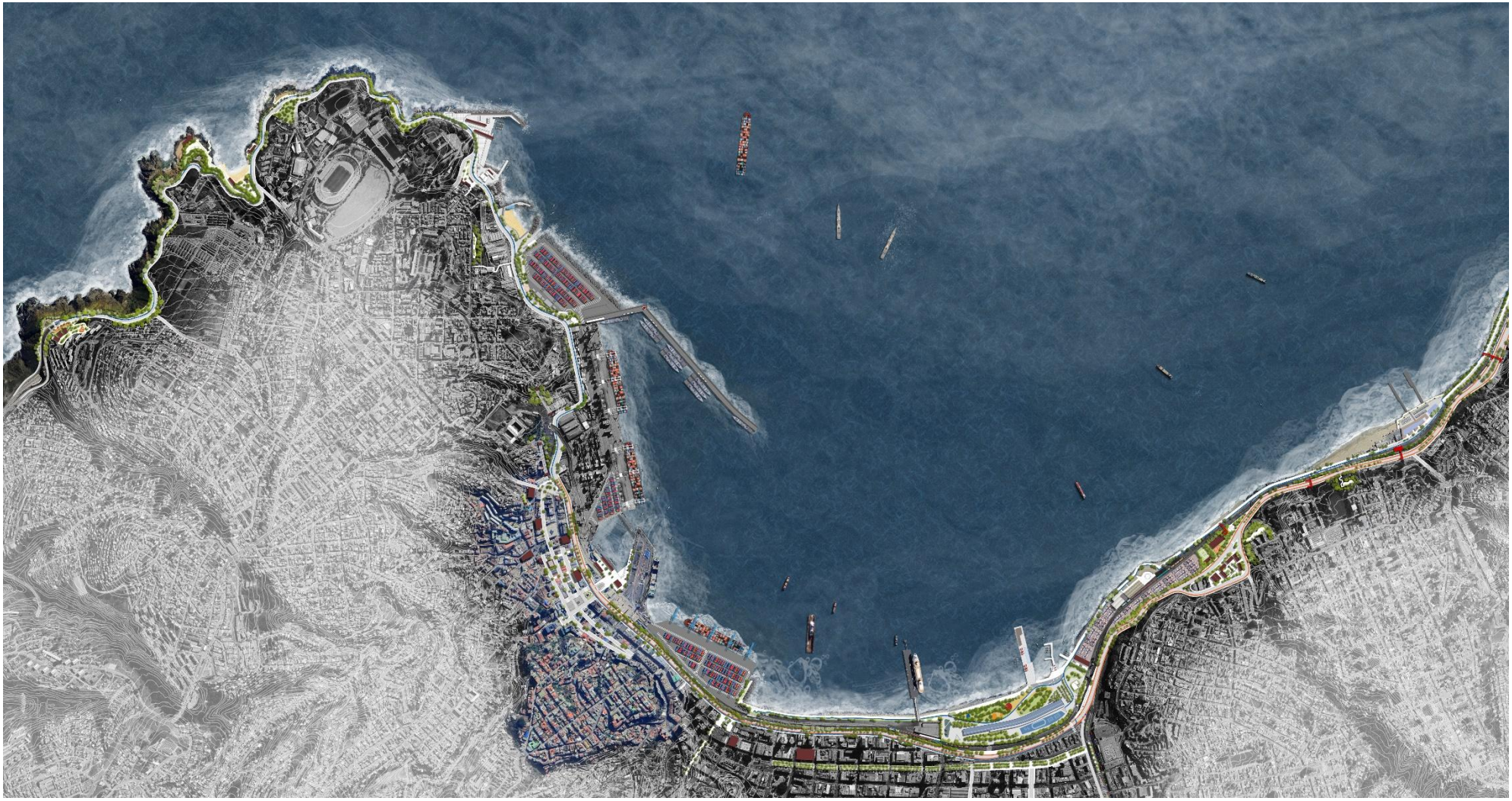
- Restauración y construcción de ascensores: iniciativa en desarrollo cuya entidad responsable es la Dirección de Arquitectura del MOP para el Ascensor Artillería y Villaseca, los cuales cuentan con diseño definitivo; y la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) para la construcción del Ascensor Arrayán, este último correspondiente a una medida de compensación por la ampliación portuaria del Sitio Costanera.
- Rutas seguras y bulevares, anfiteatro de los sueños: esta iniciativa actualmente está siendo desarrollada por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV).
- Soterramiento de accesos a Estaciones Bellavista, Francia y Barón: proyectos a cargo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), las tres en etapa de diseño e ingeniería básica y detalles.
- Mejoramiento accesibilidad Estación Portales: proyecto en etapa de diseño a cargo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

3.2.5. Imagen Objetivo 11 kilómetros Zona Costera de Valparaíso

Finalmente, la imagen objetivo para los 11 kilómetros de la Zona Costera de Valparaíso reúne las 40 iniciativas que forman parte del Plan Estratégico, desde Mirador Viento Sur hasta el Paseo Juan de Saavedra, en su límite con la comuna de Viña del Mar. Estas promueven la transformación integral del espacio costero, fortaleciendo la integración urbana entre la ciudad, el puerto y el mar, vinculando las distintas vocaciones de Valparaíso, además de transformar y aumentar sus espacios públicos.

Esta imagen objetivo se representa en la siguiente ilustración:

Ilustración 16 Imagen Objetivo de los 11 kilómetros de la Zona Costera de Valparaíso



Fuente: IDOM

3.3. Desarrollo Iniciativas de Inversión

Para cada una de las 40 iniciativas que componen el borrador del Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso, se realizó una ficha de detalle que contempla características claves para la formulación de iniciativas de inversión en relación con el Sistema Nacional de Inversiones (SNI). Es importante señalar que, para las "iniciativas base" se utilizó información secundaria y proporcionada por EPV, mientras que, para las iniciativas en fase de "idea", se planteó una propuesta desde la expertiz del consultor.

Esta ficha está estructurada de la siguiente manera:

A. Portada. Identifica la iniciativa según su colores representativos y descripción del componente al que pertenece. Además, incluye una imagen objetivo de la iniciativa.

B. Identificación de la iniciativa. Consolidación de elementos clave para la identificación de cada iniciativa.
- **Código:** identificación de la iniciativa según el componente al que pertenece (AAM: Acceso al Mar; RU: Regeneración Urbana; IPP: Infraestructura Productiva y Portuaria; MEP: Movilidad y Espacio Público).
- **Nombre iniciativa**
- **Resumen iniciativa:** breve descripción de las principales características de la iniciativa.
- **Ubicación en los 11 kilómetros:** mapa con localización de la iniciativa en la Zona Costera y área de intervención.
- **Problema:** identificación del problema que da origen a la idea de proyecto. De acuerdo con el SNI, este deberá formularse como un estado negativo, enfocándose en un problema principal que establezca las causas que lo originan y los efectos que produce. La fuente de información que permite respaldar el problema identificado es a partir de visita a terreno, diagnóstico de la etapa 1, participaciones ciudadanas realizadas en el marco del PEZC y/o revisión de información secundaria.
- **Objetivo:** enfoque de la iniciativa o idea de proyecto que soluciona el problema identificado, señalando los fines, medios y acción que pretende lograr.
- **Posibles Actores involucrados:** identificación de actores, instituciones y/o entidades que podrían tener injerencia en la iniciativa, tanto en su desarrollo (formulación, aprobación) como en su financiamiento, identificados en la siguiente tabla.
- **Posible Financiamiento:** identificación preliminar de entidades o canal de financiamiento según tipología de cada iniciativa.
- **Implementación de la iniciativa:** identifica las posibles etapas que debe cumplir la iniciativa para su materialización en el corto, mediano y largo plazo, considerando un horizonte temporal al 2036. Estas etapas consideran desarrollo de perfil, prefactibilidad-factibilidad, Plan Maestro-Diagnóstico, Diseño definitivo, Ejecución de obras, entre otros, de acuerdo con el estado de avance de las iniciativas base, y según requiera cada iniciativa en fase de "idea".

C. Justificación de la iniciativa. Enfocado en justificar el problema identificado.
- **Situación actual:** descripción del estado actual del área de intervención de la iniciativa, señalando según corresponda, importancia del sector, problemáticas asociadas y fotografía(s).
- **Desafíos y Oportunidades Socioterritoriales:** A partir del capítulo 2.1 del presente informe, se identifican los desafíos y oportunidades relacionados con el problema y objetivo de cada iniciativa, ya sea si aportan de manera directa o indirecta a solucionar el problema.

- **Diagnóstico:** resumen y síntesis de análisis territorial que sustentan la identificación del problema y relación con los desafíos socioterritoriales. Para ello se utilizó información del diagnóstico de la etapa 1.

D. Normativa relacionada. Tiene por objetivo, recopilar información asociada a las condicionantes del suelo.
- **Normativa aplicable:** menciona normativa, leyes, guías y planes que deben considerarse en el desarrollo de la iniciativa.
- **Plan Regulador Comunal (PRC):** indica el uso de suelo permitido en el área de intervención, de acuerdo con el PRC vigente de Valparaíso, con el objetivo de proponer una idea de proyecto acorde al instrumento de planificación comunal.
- **Situación del terreno:** identifica propietario del suelo del área de intervención de la iniciativa, ya sea privado, fiscal, bien nacional de uso público, entre otros.

E. Idea de Proyecto. Tiene por objetivo aproximarse a una alternativa de diseño.
- **Idea:** descripción de la idea de proyecto, en función de una propuesta urbana y arquitectónica. Para las iniciativas base se utiliza información secundaria disponible y proporcionada por EPV, mientras que, para las iniciativas en fase de "idea", es parte de la propuesta del consultor, la cual está sujeta a cambios en su desarrollo definitivo.
- **Programa arquitectónico:** propuesta de usos e infraestructura necesaria para el desarrollo de la iniciativa.
- **Usuario:** identificación de principales tipos de usuarios, tales como, comunidad general, turistas, estudiantes, pescadores, trabajadores, deportistas, entre otros.
- **Propuesta esquemática:** aproximación al diseño de la iniciativa. Según sea el estado de avance (iniciativa base) o envergadura de la iniciativa, esta incluirá un esquema que ayude a entender la propuesta descrita, además de planimetría y/o sección esquemática y fotomontaje.

En la siguiente ilustración, se evidencia el formato tipo de las fichas de detalles, la cual varía en extensión dependiendo de la envergadura y avance de cada iniciativa. El total de fichas por iniciativa se encuentra en Anexos.

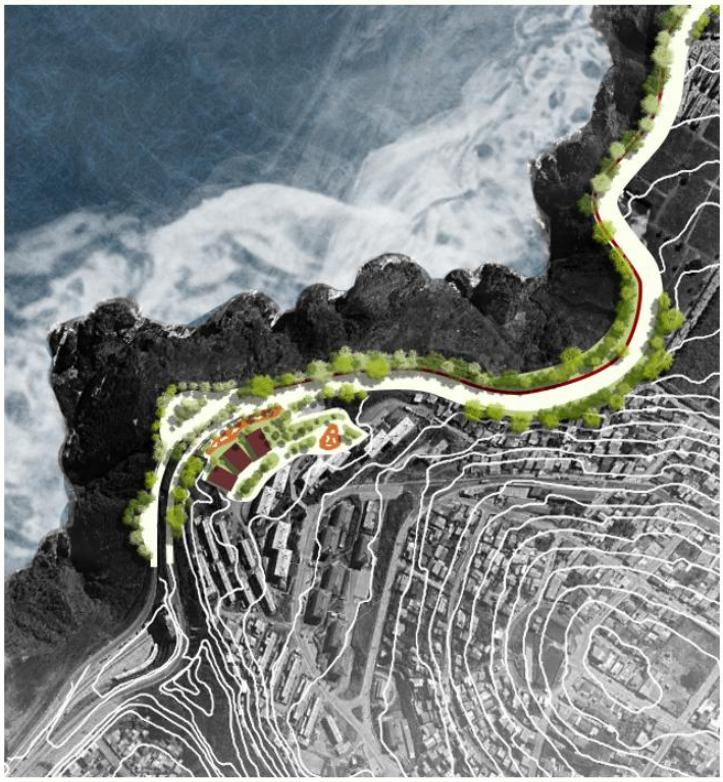
Ilustración 17 Formato ficha de detalle – Ejemplo Iniciativa "Nuevo equipamiento y espacio público en sector Mirador Viento Sur"

RU_01

Nuevo equipamiento y espacio público en sector Mirador Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

CONVOCA COLABORA



Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso

INICIATIVA PRIORIZABLE

RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

RESUMEN

Construcción de espacios públicos y un nuevo equipamiento comunitario con espacio de bienestar en sector Mirador Viento Sur. Equipamiento que incorpore además centro interpretación sobre acantilados y servicios para deportistas y turistas.

ORIGEN INICIATIVA

Iniciativa propuesta por Equipo Consultor a partir de instancia participativa (recorridos guiados), enfocado en potenciar el acceso y uso de este sector.

UBICACIÓN EN LOS 11 KILÓMETROS

Sector Viento Sur





PROBLEMA

Déficit de espacios de encuentro y equipamiento comunitario y desconexión del Mirador Viento Sur

Los residentes del Sector Viento Sur, en especial los de la zona compuesta por viviendas tipo Blocks, enfrentan un déficit de espacios de encuentro y equipamientos comunitarios, a causa de un diseño urbano que no promueve la interacción social.

Por otro lado, a pesar de que la zona residencial se encuentra cercana al Santuario de la Naturaleza Acantilados Federico Santa María y al Mirador Viento Sur, concebido como potencial espacio de encuentro, no tienen una conexión peatonal adecuada entre sí, además de que es un espacio subutilizado por el turismo.

Dicho contexto genera un debilitamiento de las relaciones comunitarias, desvinculación con el paisaje costero y desvalorización del potencial turístico en la zona asociado al Santuario de la Naturaleza.

OBJETIVO GENERAL

Fortalecimiento de relaciones comunitarias y atractivo turístico del Sector Viento Sur

La iniciativa tiene como objetivo fortalecer las relaciones comunitarias en el Sector de Viento Sur y mirador, a través de un diseño urbano que promueva la interacción social y ponga en valor el Santuario de la Naturaleza. Esto permitirá generar una mayor cohesión social, fortalecer la vinculación de los residentes con el paisaje costero e impulsar el turismo en el sector.

IMPLEMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

Actualmente esta iniciativa se encuentra en etapa de Idea. Para continuar con el proceso se requiere un mayor nivel de formulación a través del desarrollo de Perfil y estudios de Prefactibilidad.
Posteriormente Diseño de Plan Maestro y Anteproyecto, para luego continuar con diseño de arquitectura, ingeniería y especialidades. Finalmente, se estima ejecución de obras en el periodo 2031-2032.

POSIBLES ACTORES INVOLUCRADOS

Para la iniciativa se consideran diversos actores involucrados, ya sean como institución formuladores, financiera u operativa.

- **I. Municipalidad de Valparaíso**, entidad administrativa del territorio comunal.
- **Gobierno Regional de Valparaíso**, como posible entidad financiera del proyecto.
- **Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU)**, propietario del sitio eriazo propuesto para el desarrollo de la iniciativa.
- **Dirección de Arquitectura MOP**, principal unidad técnica en diseño, construcción y gestión de infraestructura pública y edificios destinados a uso público. Posible entidad financiera.
- **Juntas Vecinales** del Sector Viento Sur, al ser los principales beneficiarios del proyecto.

POSIBLE FINANCIAMIENTO

Fuentes: posible vía de financiamiento multisectorial, a través de recursos FNDR GORE y/o MOP.

Perfil – Prefactibilidad: preparación y evaluación de las posibles alternativas de solución y selección de la mejor en términos técnicos y económicos.

Plan Maestro: análisis socio-territorial, participación ciudadana, diseño de anteproyecto esquemático.

Diseño: diseño a nivel de detalle, considerando arquitectura, paisajismo, ingeniería y especialidades.

Ejecución: consiste en la construcción del proyecto, según el diseño definitivo.

Corto plazo				Mediano plazo				Largo plazo			
2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Perfil – Prefactibilidad		Plan Maestro		Diseño		Ejecución					

Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso

INICIATIVA PRIORIZABLE

RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

SITUACIÓN ACTUAL

La puerta de entrada a la Zona Costera de Valparaíso, desde el poniente, es por la zona de Viento Sur, lugar característico por los acantilados que otorgan una vista privilegiada al Océano Pacífico. Por otro lado, el lugar también se compone por la presencia de sectores residenciales con edificaciones tipo Blocks, cuya oferta de equipamiento público y áreas verdes es deficiente. Si bien, se destaca la presencia del Mirador Viento Sur, éste está focalizado para quienes se movilizan en vehículo, presentando nula conexión peatonal con la zona residencial.

El espacio de vinculación entre el Mirador Viento Sur, el Camino Costero y la zona residencial corresponde a un sitio eriazo que dificulta la vinculación de los residentes con el paisaje costero.





DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES SOCIOTERRITORIALES

RELACIÓN MEDIO NATURAL

- Desprotección de quebradas y acantilados en Viento Sur
- Baja presencia de cobertura vegetal y arbolado en áreas urbanas de la zona residencial de Viento Sur
- Impacto acústico asociado a tránsito de vehículos de carga

- Puesta en valor y protección de quebradas y acantilados en sector Viento Sur
- Ampliar cobertura vegetal e implementar planes de arborización en zona residencial de Viento Sur
- Incorporación de medidas para mitigar impacto acústico en zonas urbanas y naturales

BRECHAS URBANAS

- Déficit de áreas verdes en zona residencial de Viento Sur.

- Construcción de nuevas áreas verdes en zona residencial de Viento Sur

NECESIDAD DE REGENERACIÓN

- Presencia de espacios públicos deteriorados

- Programa de inversión y mantención constante de espacios públicos y fachadas

TEMAS TRANSVERSALES MÍNIMOS

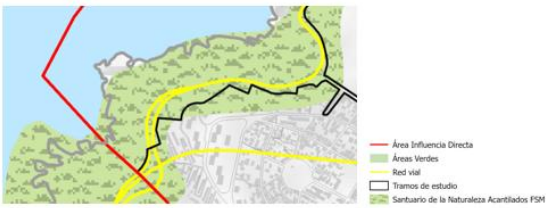
- Concentración de actividad turística en puntos específicos de la ciudad, con riesgo de saturación y deterioro.

- Desarrollo de nuevos polos de atracción y circuitos turísticos

JUSTIFICACIÓN - DIAGNÓSTICO

Patrimonio Natural Terrestre

En la Zona Viento Sur se destaca la presencia de los Acantilados Federico Santa María, valorados por su diversidad ambiental, siendo un punto estratégico para la conservación. Una de las amenazas antropogénicas a las que se enfrenta constantemente es la acumulación de basura, poniendo en riesgo su valor científico, paisajístico y ambiental.



Impacto acústico por transito camiones

El puerto de Valparaíso es un eje clave para el transporte marítimo y terrestre, lo que aumenta el flujo de vehículos de carga y, en consecuencia, el nivel de ruido en las áreas cercanas. La calidad ambiental debido al ruido se ve indirectamente afectada, lo que disminuye la calidad de vida de residentes cercanos, afecta el ecosistema de fauna costera, y perjudica la experiencia turística.





Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso

INICIATIVA PRIORIZABLE

RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

NORMATIVA APLICABLE

Para comenzar el desarrollo de la iniciativa, es necesario considerar la normativa aplicable asociada al sector Viento Sur.

Escala Nacional

- Ley General de Urbanismo y Construcciones
- Ordenanza General de Urbanismo y Construcción
- Ley N°19.300/94 de Bases Generales del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)
- Ley N°17.284 sobre accesibilidad universal
- Ley N°20.422 establece normas sobre la igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad
- Ley N°18.362 Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE)
- Normativas de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles
- Normas Chilenas Oficiales obligatorias del Instituto Nacional de Normalización.
- Diseño de estructuras en hormigón armado según ACI 218-99
- Diseño de estructuras en acero, AISC ASD, AISC LRFD y normas INN relacionadas
- Normativas de higiene ambiental, Servicio de Salud
- D.S. 686/98 MINECON que regula sobre contaminación lumínica
- Norma NCh 2369 de 2003. Diseño sísmico de estructuras
- Manual MINVU de espacio público seguro
- Manual MINVU de Accesibilidad Garantizada en el Espacio Público
- Técnicas alternativas para soluciones de Aguas Lluvias en Sectores Urbanos, del año 1996.

Escala Regional y/o comunal

- Instrumentos de Planificación Territorial (Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, Plan Regulador Comunal)
- Estrategia Regional de Desarrollo
- Estudios de Riesgos en la zona
- Plan Regional para la reducción del riesgo de desastres
- Plan Acción Regional Cambio Climático
- Plan Comunal de Emergencias
- Plan de Desarrollo Comunal

Plan Regulador Comunal (PRC)

El uso de suelo permitido en el Sector Viento Sur es ZM que corresponde a una zona residencial, mientras que para el sector de acantilados que se enfrentan al océano es "Santuario de la Naturaleza".



ZM SN

Zona	Uso permitido
ZM	Residencial. Actividades productivas inofensivas asimilables a equipamiento de comercio o servicios ya existentes. Espacio público, infraestructura.
SN	Santuario de la Naturaleza

Situación del terreno

El suelo asociado al sitio eriazo ubicado entre la zona urbana y el Mirador Viento Sur es de propiedad SERVIU V REGIÓN, sus límites prediales se señalan en la siguiente ilustración.



SERVIU – Sitio Eriazo
Privados

Nº	ROL	Destino
1	1203-0	Sitio Eriazo
2	1202-90002	Bienes Comunes

Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso
INICIATIVA PRIORIZABLE

RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

IDEA DE PROYECTO

La iniciativa se concibe como la puerta de entrada a la Zona Costera de Valparaíso y articulador entre la zona residencial Viento Sur y el Mirador del mismo nombre.

Propone un centro comunitario (1), un centro de interpretación de los Acantilados Federico Santa María (2), con espacio para investigación y educación ambiental, así como también un centro de información turística (3) que impulse el sector como un polo turístico de la Zona Costera.

Estos equipamientos se encuentran conectados mediante un espacio público y área verde accesible que se conecta hacia el sector residencial, generando plazas con juegos infantiles para la recreación y mobiliario urbano para el disfrute de la población. A su vez, se propone un paseo (4) que conecte peatonalmente los blocks de vivienda con el Mirador Viento Sur de manera accesible e inclusiva, mejorando la vinculación con el paisaje costero y poniendo en valor el patrimonio natural.

Entre las consideraciones de diseño, se establece como estándar la accesibilidad universal, movilidad activa y seguridad.

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

- Centro comunitario Viento Sur
- Centro de Interpretación Acantilados Federico Santa María
- Centro de información Turística
- Servicio para deportistas
- Áreas verdes
- Zona de juegos infantiles
- Paseos, escaleras y rampas peatonales.

POBLACIÓN OBJETIVO

Comunidad del sector Viento Sur (niñas, niños y jóvenes), así como también turistas, deportistas y personas interesadas en el patrimonio natural de los acantilados (estudiantes, investigadores, etc.).

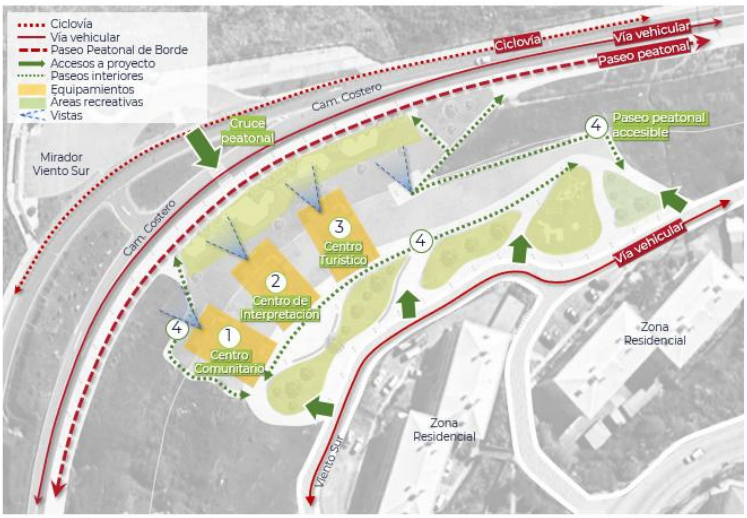
Comunidad en general | Ciclistas - deportistas | Visitantes y turistas

Escala: Comunal | **Metropolitana** | Regional

PROPUESTA ESQUEMÁTICA

Área de intervención: 9.000 m²

Propuesta conceptual:



Plan Estratégico Zona Costera PEZC – Valparaíso
INICIATIVA PRIORIZABLE

RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur

Regeneración Urbana| Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grado de deterioro urbano

PROPUESTA ESQUEMÁTICA

Planta esquemática:



Fotomontaje:



Fuente: IDOM

Para completar cada una de las fichas, se consideró la información de las siguientes tablas, la cual indica los actores e instituciones que pueden tener injerencia en las distintas iniciativas que componen el borrador del Plan Estratégico, así como también las posibles instituciones financieras.

Tabla 11 Actores e Instituciones identificadas

Actores / Institución		Descripción	Función
Gobierno Regional (GORE)	Gobierno Regional – Región de Valparaíso	Encargado de la administración superior de la Región. Tiene por objeto el desarrollo social, cultural y económico de la región.	Planificación y ejecución de políticas públicas y de la inversión regional con enfoque de derechos y perspectiva territorial, coordinando el esfuerzo público - privado. Institución financiera.
Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV)	Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV)	Entidad administrativa y autónoma encargada de la gestión y administración de los asuntos locales del territorio comunal.	Institución financiera.
Ministerio de Obras Públicas (MOP)	Dirección de Obras Portuarias (DOP)	Contribuir al desarrollo sociocultural, productivo y turístico de los territorios, mediante la construcción de infraestructura costera y portuaria, marítima, fluvial y lacustre.	Planificar y desarrollar, directamente o través de consultorías externas, proyectos de obras portuarias; supervisar, fiscalizar y aprobar todos los proyectos de obras portuarias desarrollados a nivel nacional. Institución financiera.
	Dirección de Vialidad	Proveer obras y servicios de infraestructura vial a la ciudadanía, que otorguen una mejor calidad de vida y seguridad a las personas, armonizando el desarrollo del territorio y ofreciendo una conectividad sostenible y resiliente	Realización de estudios, proyección, construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación, con eficiencia, eficacia, perspectiva de género, inclusión y participación. Institución financiera.
	Dirección de Arquitectura	Unidad técnica del Estado con mayor experiencia en diseño, construcción y gestión de infraestructura pública en el país, principalmente de edificios destinados a uso público	Edificación de nueva infraestructura en distintos ámbitos de acción del Estado, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio nacional. Asimismo, es la principal unidad técnica mandatada para la conservación y recuperación de los inmuebles patrimoniales Institución financiera.
	Instituto Nacional de Hidráulica (IDH)	Corporación autónoma que se relaciona con el gobierno a través del MOP, donde su rol es dar apoyo a todas las direcciones de dicha repartición que tienen vínculos con el agua y la infraestructura hídrica.	Desarrollar Estudios e Investigación de proyectos de Infraestructura Hidráulica, con un enfoque integral y criterios sustentables, contribuyendo con ello a dar respuestas a los desafíos del país. Institución financiera.
Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)	Ministerio de Vivienda y Urbanismo – Ciudad (MINVU)	Organismo Gubernamental encargado de mejorar la calidad de vida de las personas y fomentar el desarrollo sostenible de las ciudades y territorios del país. Diseñar, implementar y coordinar políticas, planes y programas relacionados con la vivienda, el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.	Desarrollo urbano: Fomentar la planificación y ordenamiento territorial para un crecimiento equilibrado y sostenible de las ciudades. Diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura urbana, como parques, plazas, áreas verdes y espacios públicos. Institución financiera.
	Servicio de Vivienda y Urbanización – Región de Valparaíso (SERVIU)	Garantizar el derecho a la vivienda digna y adecuada y contribuir al desarrollo de ciudades integradas, resilientes y justas, impactando positivamente la calidad de vida de las personas.	Ejecutar planes y programas que faciliten el acceso a la vivienda y la ciudad, desarrollando soluciones habitacionales y urbanas que promuevan la integración social, la sustentabilidad, la pertinencia

Actores / Institución		Descripción	Función
			territorial y la participación de las comunidades. Institución financiera.
Ministerio de Cultura, Las Artes y el Patrimonio	Consejo de Monumentos Nacionales (CMN)	El Consejo de Monumentos es el organismo encargado de la protección y tuición del patrimonio cultural y natural de Chile.	Entre otros, autorizar las intervenciones en los Monumentos Nacionales y conceder los permisos para realizar excavaciones e investigaciones de carácter arqueológico o paleontológico. Ejecutar solo o por intermedio de otro organismo trabajos de restauración, reparación, conservación o señalización de los Monumentos Nacionales. Institución financiera.
Ministerio del Medio Ambiente (MMA)	Servicio de Evaluación Ambiental (SEA)	Organismo Público que busca contribuir al desarrollo sustentable, la preservación y conservación de los recursos naturales a través de la Evaluación de Impacto Ambiental, Participación ciudadana y Consulta Indígena, Consulta de Pertinencia y Declaración o Estudio de Impacto Ambiental.	Uniformar los criterios, requisitos, condiciones, antecedentes, certificados, trámites, exigencias técnicas y procedimientos de carácter ambiental que establezcan los ministerios y demás organismos del Estado competentes.
Ministerio de transporte y telecomunicaciones	Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)	Organismo técnico especializado en planificación de transporte.	Proponer planes de desarrollo de los sistemas de transporte urbano, evaluar socialmente iniciativas de inversión en infraestructura y gestión de los sistemas de transporte y desarrollar las metodologías y modelos necesarios para su análisis. Institución financiera.
Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)	Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)	Empresa autónoma del Estado, cuya misión es entregar conectividad al país a través de un servicio ferroviario integral confiable, eficiente, seguro, inclusivo y responsable con el medio ambiente. Como también, siendo parte activa de la cadena logística.	Potenciar la conectividad del país, el bienestar humano y el desarrollo sostenible de nuestros territorios, contribuyendo al cuidado del medio ambiente. Institución financiera.
Corporación Sitio Patrimonio Mundial (SPM)	Corporación Sitio Patrimonio Mundial (SPM)	Institución Público-Privada y comunitaria sin fines de lucro encargada de administrar el "Sitio Patrimonio Mundial - Área histórica de la ciudad de Valparaíso"	Promover y fortalecer la asociación público-privada, y con la comunidad, para el desarrollo integral de programas, proyectos y acciones que aseguren el cuidado del Valor Universal Excepcional del Sitio.
Armada de Chile	Armada de Chile	Es una de las ramas de las Fuerzas Armadas de Chile, encargada de la defensa marítima del país, la seguridad de las aguas territoriales y la protección de los interés nacionales en el ámbito marítimo.	Proveer al Estado de Chile de un poder naval y un servicio marítimo con el propósito de contribuir a resguardar la soberanía e integridad territorial, mantener la seguridad de la nación, impulsar el desarrollo nacional y respaldar los intereses nacionales donde sea requerido
Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)	Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)	Empresa del Estado de Chile encargada, como autoridad portuaria, de garantizar el desarrollo sostenible del sistema portuario de Valparaíso y su zona de influencia, de coordinar las operaciones marítimas y terrestres, y de gestionar mejoras en las condiciones logísticas y de infraestructura, con el propósito de mantener y mejorar la posición	Administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Valparaíso, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario e indispensables para el debido cumplimiento de éste. Institución financiera.

Actores / Institución		Descripción	Función
		competitiva del puerto y generar valor compartido para el territorio	
Ministerio de Bienes Nacionales	Ministerio de Bienes Nacionales	Se encarga de administrar y resguardar el patrimonio fiscal del país. Su objetivo es ponerlo al servicio de la sociedad, el medio ambiente, la cultura y la economías.	Entre otros, adquiere, administra y dispone de bienes fiscales; supervisa los bienes nacionales de uso público; elabora planes y programas para la gestión de inmuebles fiscales; regulariza la posesión de inmuebles particulares, etc.

Fuente: IDOM en base a información secundaria

Tabla 12 Identificación de Programas de Inversión y financiamiento público

Actores / Institución	Programa	Descripción
MOP – Dirección de Obras Portuarias	Conservación de Infraestructura Portuaria y Costeras	Este programa permite mantener los estándares de operatividad de las obras de infraestructura construidas por la DOP, a través de aplicación de planes de conservación de obras.
	Infraestructura de Mejoramiento del Borde Costero	Este programa permite contribuir al desarrollo social, de recreación y turismo, a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre.
	Infraestructura Portuaria de Conectividad	Este programa permite asegurar la conectividad marítima de zonas aisladas y el intercambio bimodal de transporte marítimo-terrestre.
	Infraestructura Portuaria de Ribera	Este programa perite mejorar los estándares de protección de la ciudadanía de zonas ribereñas, marítimas y fluviales en riesgo por la acción de mareas y oleaje, a través de la provisión de servicios de infraestructura de protección de ribera.
	Infraestructura Portuaria para Turismo y Deportes Náuticos	Este programa permite facilitar el turismo nacional e internacional, a través de la provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares internacionales de esta industria
	Programa de Infraestructura Portuaria Pesquera Artesanal	Este programa permite mejorar las condiciones de productividad, operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal.
MOP – Dirección de Vialidad	Infraestructura vial urbana	Obras y servicios de infraestructura pública de vialidad, que permiten dar continuidad a caminos públicos que son declarados bajo tuición de la Dirección de Vialidad en Zonas Urbanas.
MINVU	Programa Espacios Públicos	Obras en el espacio público, que mejoren la confortabilidad, el disfrute y la seguridad de los espacios públicos. Entre ellas, pavimentación peatonal, iluminación, mobiliario urbano, juegos infantiles, áreas verdes y soluciones de aguas lluvias. Obras de hasta UF30.000 Obras con diseño terminado de hasta UF6.000
	Vialidad urbana	Obras que mejoran las vías urbanas abordando el espacio público completo, esto es, calzadas y aceras, rehaciendo o mejorando los pavimentos, ampliando capacidades, mejorando estándares con la implementación, por ejemplo, de vías segregadas para locomoción colectiva, paraderos, semáforos, señalización y demarcación, iluminación, ciclovías, solución para el escurrimiento de las aguas lluvia, facilidades para discapacitados, paisajismo, etc. 2 mil a 20 mil millones de pesos.
SERVIU	-	Implementar iniciativas de inversión en ciudades y barrios coordinadas intersectorialmente, colaborando con los distintos actores locales para una gestión integrada y con un enfoque sustentable de los territorios.
GORE – Región de Valparaíso	Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR)	Materialización de proyectos y obras de desarrollo e impacto regional, provincial y local. Financia todo tipo de proyectos de infraestructura social, estudios y programas de los sectores de inversión pública establecidos por MIDEPLAN siempre y cuando no infrinjan el reglamento establecido.

Actores / Institución	Programa	Descripción
	Fondo Regional de Iniciativa Local (FRIL)	El FRIL corresponde a un recurso contemplado en la Ley de Presupuestos destinado a la infraestructura pública. Pueden postular los municipios a través de diversas iniciativas, con el propósito de agilizar el desarrollo de la Región de manera armónica, eficiente, eficaz y equitativa. Hasta 2000 UTM
	Programa de Mejoramiento Urbano y Equipamiento Comunal (PMU)	Financia programas y proyectos de inversión en infraestructura menor urbana y equipamiento comunal: Equipamiento Comunitario, Habilitación Servicios Públicos, Servicios Básicos, Vialidad. Sin RS hasta $161.665.000

Fuente: IDOM en base a información secundaria

3.4. Relación de Iniciativas con Desafíos identificados

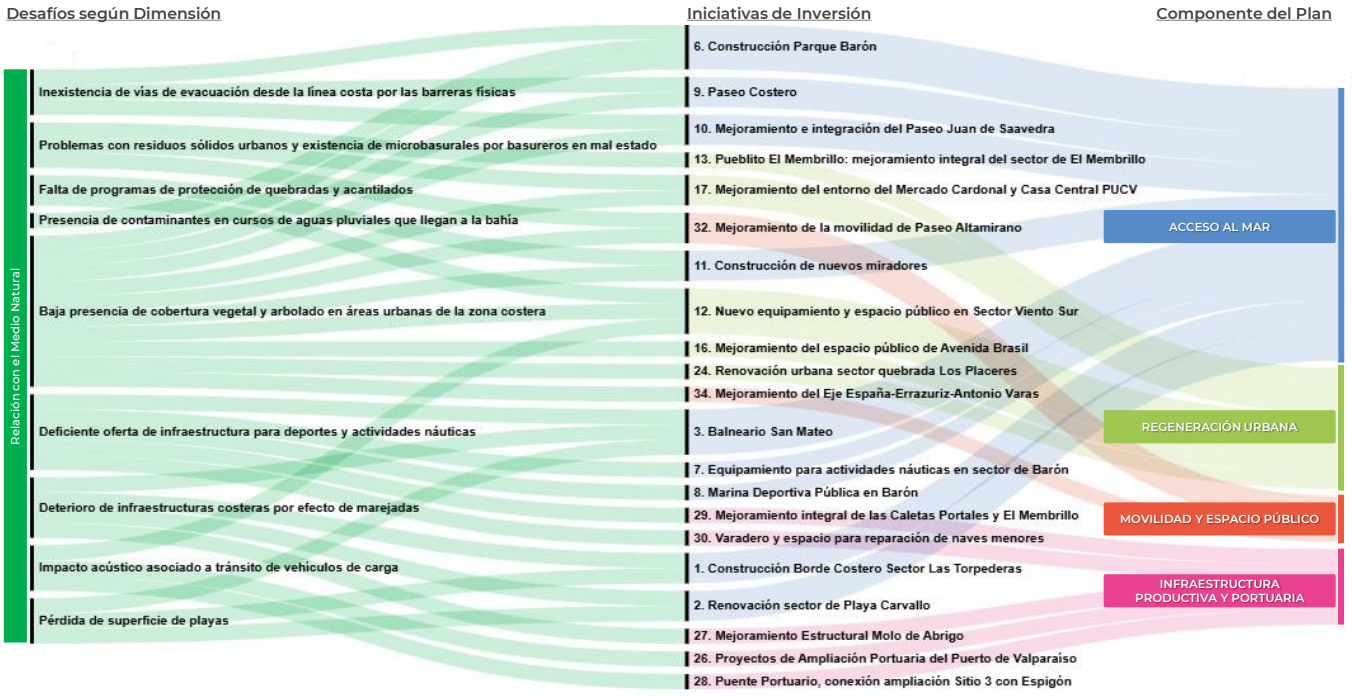
Cada iniciativa propuesta anteriormente, está relacionada y responde a diferentes desafíos respecto a cada dimensión, con incidencia directa o indirecta. La relación directa implica que la iniciativa incide o contribuye a mitigar el desafío socioterritorial como parte de su objetivo general. Mientras que, la incidencia indirecta significa que su aporte es secundario, es decir, que no es parte de su objetivo general.

A continuación, se analiza las iniciativas que contribuyen, de manera directa o indirecta, respecto a cada desafío socioterritorial identificado en el capítulo de Marco Estratégico. Esta información es fundamental para la priorización de iniciativas del Plan.

3.4.1.1. Relación con el Medio Natural

La dimensión del Medio Natural compuesta por 9 desafíos está relacionada con 21 de las iniciativas (53%), en su mayoría del componente de Acceso al Mar, seguido de Regeneración Urbana. Como se observa en el siguiente esquema, los desafíos más abordados por las iniciativas son la baja presencia de cobertura vegetal y arbolado en áreas urbanas de la zona costera, y el deterioro de infraestructuras costeras por efectos de marejadas.

Ilustración 18 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Medio Natural



Fuente: IDOM

Gran parte de los desafíos identificados en esta dimensión, son abordados de manera directa por alguna iniciativa del Plan Estratégico. Sin embargo, dos de ellas solamente son abordados de manera indirecta. Por un lado, si bien las iniciativas localizadas hacia la línea de costa y segregadas por la vía férrea deben considerar la creación de vías de evacuación, no obstante, este aspecto no constituye el objetivo principal de alguna iniciativa, por lo cual, contribuyen indirectamente a mitigar el desafío socioterritorial. Situación similar ocurre con la construcción de puntos limpios y programas de limpieza para reducir los problemas con residuos

sólidos urbanos y existencia de microbasurales, en donde las iniciativas relacionadas contribuyen indirectamente a mitigar el desafío.

Tabla 13 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión relación con el medio natural

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
1	Inexistencia de vías de evacuación desde la línea costa por las barreras físicas (Infraestructura portuaria, vías férreas y viales)	Creación de nuevas vías de evacuación asociadas a nuevos proyectos y a espacios públicos actuales localizados hacia la línea de costa.	6. Construcción Parque Barón	**Indirecta**
			9. Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto	**Indirecta**
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Indirecta**
2	Problemas con residuos sólidos urbanos y existencia de microbasurales por basureros en mal estado	Construcción de puntos limpios, aumento de la fiscalización, programas de limpieza y de educación.	13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Indirecta**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Indirecta**
			32. Mejoramiento integral Paseo Altamirano	**Indirecta**
3	Falta de programas de protección de quebradas y acantilados, generando pérdidas de biodiversidad y amenazas de desastre	Puesta en valor y protección de quebradas y acantilados.	11. Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	**Indirecta**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Indirecta**
4	Presencia de contaminantes en cursos de aguas pluviales que llegan a la bahía	Construcción de emisarios y control de efluentes ilegales.	6. Construcción Parque Barón	**Indirecta**
5	Baja presencia de cobertura vegetal y arbolado en áreas urbanas de la zona costera	Ampliar cobertura vegetal e implementar planes de arborización	6. Construcción Parque Barón	**Directa**
			9. Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto	**Directa**
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Indirecta**
			11. Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	**Directa**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Indirecta**
			16. Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Indirecta**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Indirecta**
			32. Mejoramiento integral Paseo Altamirano	**Indirecta**

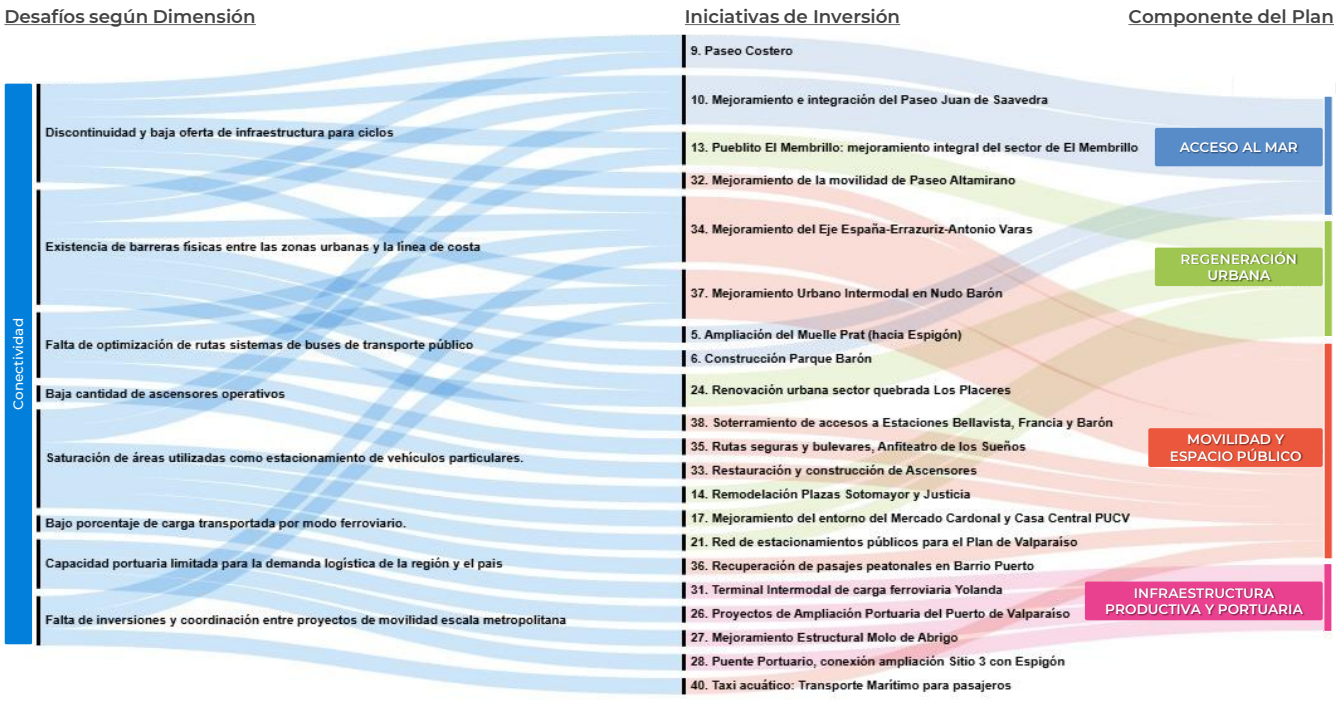
N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Indirecta**
6	Deficiente oferta en infraestructura para deportes y actividades náuticas	Aumento en la oferta de infraestructura para la realización de deportes y actividades náuticas.	3. Balneario San Mateo	**Directa**
			7. Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón (Etapa 2-Parque Barón)	**Directa**
			8. Marina Deportiva Pública en Barón	**Directa**
			29. Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	**Indirecta**
			30. Varadero y espacio para reparación de naves menores	**Indirecta**
7	Deterioro de infraestructuras costeras por efecto de marejadas	Mejoramiento y construcción de infraestructuras adaptadas a efectos de marejadas, incluyendo soluciones basadas en naturaleza.	1. Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	**Indirecta**
			2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Indirecta**
			3. Balneario San Mateo	**Indirecta**
			27. Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo	**Directa**
8	Impacto acústico asociado a tránsito de vehículos de carga	Incorporación de medidas para mitigar impacto acústico en zonas urbanas y naturales	12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Indirecta**
			26. Proyectos de Ampliación Portuaria del Puerto de Valparaíso	**Indirecta**
			28. Puente Portuario, conexión ampliación Sitio 3 con Espigón	**Directa**
9	Pérdida de superficie de playas	Construcción de equipamientos tipo balnearios y protección de playas actuales	1. Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	**Directa**
			2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Directa**
			3. Balneario San Mateo	**Directa**

Fuente: IDOM

3.4.1.2. Conectividad

La dimensión de Conectividad de 8 desafíos está relacionada con 21 iniciativas (53%), principalmente del componente de movilidad y espacio público. Como se observa en el siguiente esquema, los desafíos más abordados por las iniciativas son: la existencia de barreras físicas entre las zonas urbanas y la línea de costa; la discontinuidad y baja oferta de infraestructura para ciclos; y la saturación de áreas utilizadas como estacionamientos de vehículos particulares.

Ilustración 19 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Conectividad



Fuente: IDOM

La mayoría de los desafíos identificados en esta dimensión, son abordados de manera directa por alguna iniciativa del Plan Estratégico. Sin embargo, solo un desafío es abordado de manera indirecta. Si bien, la falta de inversiones y coordinación entre proyectos de movilidad de escala metropolitana es necesario abordarla implementando una gobernanza que permita coordinar y acelerar proyectos de transporte público, este aspecto no constituye el objetivo principal de la respectiva iniciativa, por lo cual, incide indirectamente a mitigar el desafío socioterritorial.

Tabla 14 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Conectividad

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
10	Discontinuidad y baja oferta de infraestructura para ciclos	Construcción de ciclovía por el borde mar, Av. Altamirano-Errázuriz-España, e infraestructura asociada (estacionamientos)	9. Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto	**Directa**
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Directa**
			13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Indirecta**
			32. Mejoramiento integral Paseo Altamirano	**Directa**
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Directa**
			37. Infraestructura Intermodal en Nudo Barón	**Indirecta**
11	Existencia de barreras físicas entre las zonas	Mejoramiento de la conectividad peatonal	5. Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	**Directa**

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
	urbanas y la línea de costa (barrancos, vías férreas, calles e infraestructura portuaria)	mediante la construcción de pasarelas y pasos soterrados	6. Construcción Parque Barón	**Indirecta**
			9. Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto	**Directa**
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Directa**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Directa**
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Indirecta**
			38. Soterramiento de acceso a Estaciones Bellavista, Francia y Barón	**Directa**
12	Falta de optimización de rutas sistemas de buses de transporte público	Reordenamiento del espacio vial, privilegiando y optimizando el uso del transporte público	24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Indirecta**
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Directa**
			35. Rutas seguras y bulevares, Anfiteatro de los Sueños	**Directa**
			37. Infraestructura Intermodal en Nudo Barón	**Directa**
13	Baja cantidad de ascensores operativos	Restauración y reconstrucción de ascensores	33. Restauración y construcción de Ascensores	**Directa**
14	Saturación de áreas utilizadas como estacionamiento de vehículos particulares	Restricción de áreas para estacionamiento en superficie y construcción de nuevos estacionamientos subterráneos o en altura	10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Indirecta**
			13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Indirecta**
			14. Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Directa**
			21. Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso	**Directa**
			36. Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto	**Indirecta**
15	Bajo porcentaje de carga transportada por modo ferroviario	Construcción de infraestructuras que permitan optimizar las vías y espacios existentes para aumentar carga al puerto por ferrocarril	31. Terminal Intermodal de carga ferroviaria Yolanda	**Directa**
16	Capacidad portuaria limitada para la demanda logística de la región y el país	Construcción de proyectos de ampliación portuaria	26. Proyectos de Ampliación Portuaria del Puerto de Valparaíso	**Directa**
			27. Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo	**Directa**
			28. Puente Portuario, conexión ampliación Sitio 3 con Espigón	**Indirecta**

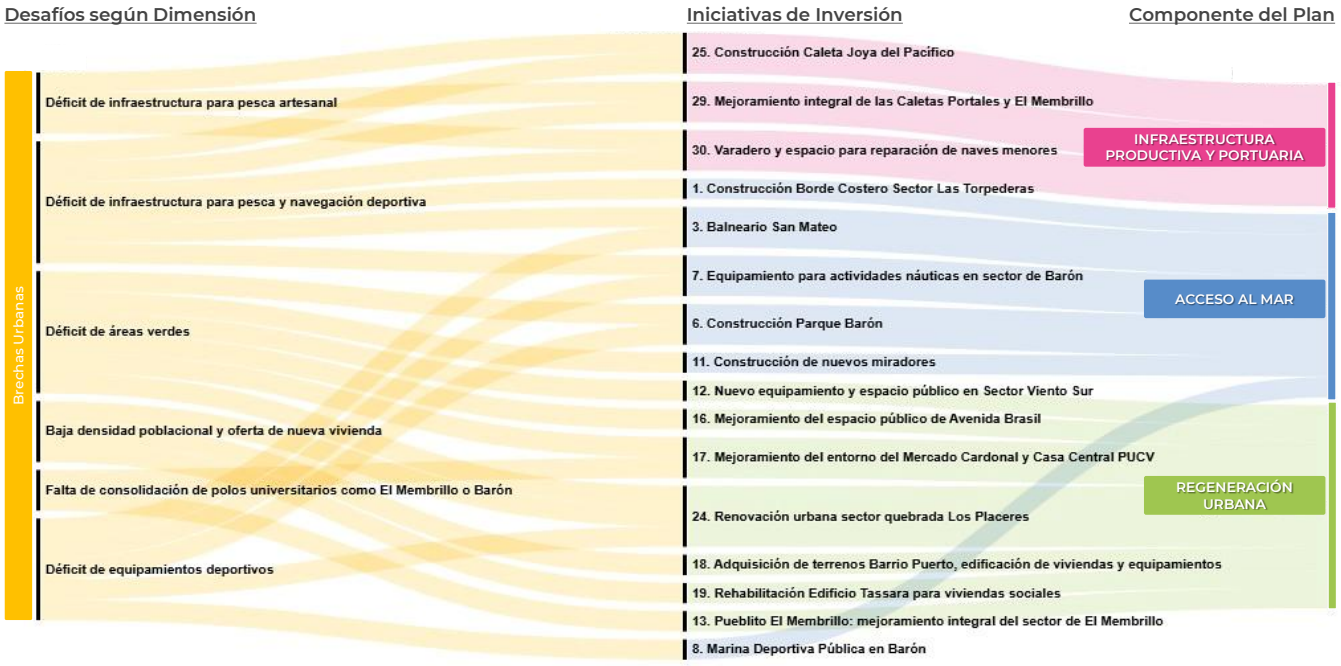
N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
17	Falta de inversiones y coordinación entre proyectos de movilidad escala metropolitana	Implementación gobernanza metropolitana para coordinar y acelerar proyectos de inversión en transporte público	34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Indirecta**
			37. Infraestructura Intermodal en Nudo Barón	**Indirecta**
			40. Taxi acuático: Transporte Marítimo para pasajeros	**Indirecta**

Fuente: IDOM

3.4.1.3. Brechas Urbanas

La dimensión de brechas urbanas de 6 desafíos está relacionada con 16 iniciativas (40%), principalmente de los componentes de regeneración urbana y acceso al mar. Como se observa en el siguiente esquema, los desafíos más abordados por las iniciativas son: déficit de infraestructura para pesca y navegación deportiva y el déficit de áreas verdes.

Ilustración 20 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Brechas Urbanas



Fuente: IDOM

Como se observa en la siguiente tabla, el total de desafíos identificados en esta dimensión, son abordados de manera directa por alguna iniciativa del Plan Estratégico.

Tabla 15 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Brechas Urbanas

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
18	Déficit de infraestructura para pesca artesanal	Mejoramiento de infraestructura en Caletas existentes y construcción de nueva Caleta Joya del Pacífico	25. Construcción Caleta Joya del Pacífico	**Directa**
			29. Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	**Directa**
			30. Varadero y espacio para reparación de naves menores	**Directa**

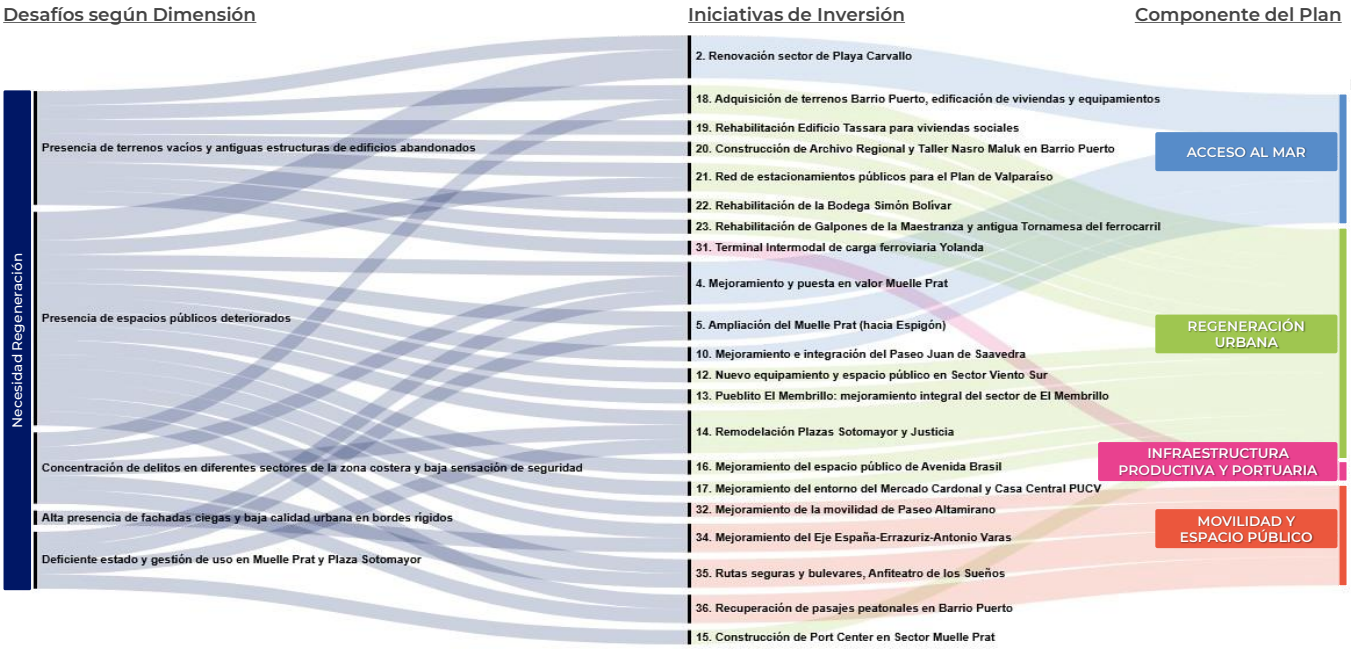
N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
19	Déficit y deterioro de infraestructura para pesca y navegación deportiva	Mejoramiento y aumento de infraestructura para deportes náuticos y pesca deportiva	1. Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	**Directa**
			3. Balneario San Mateo	**Directa**
			7. Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón (Etapa 2-Parque Barón)	**Directa**
			25. Construcción Caleta Joya del Pacífico	**Indirecta**
			29. Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	**Indirecta**
			30. Varadero y espacio para reparación de naves menores	**Directa**
20	Déficit de áreas verdes	Construcción de nuevas áreas verdes en zonas deficitarias	6. Construcción Parque Barón	**Directa**
			11. Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	**Directa**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Directa**
			16. Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Indirecta**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Indirecta**
21	Baja densidad poblacional y oferta de nueva vivienda	Construcción de proyectos de vivienda pública para distintos tipos de usuarios	18. Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos.	**Directa**
			19. Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales	**Directa**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Directa**
22	Falta de consolidación de polos universitarios como El Membrillo o Barón	Inversiones en espacio público y en equipamientos para fortalecer núcleos Barón y Membrillo	13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Directa**
23	Déficit de equipamientos deportivos	Construcción de equipamientos deportivos en la zona costera	3. Balneario San Mateo	**Directa**
			6. Construcción Parque Barón	**Directa**
			7. Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón (Etapa 2-Parque Barón)	**Directa**
			8. Marina Deportiva Pública en Barón	**Directa**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Directa**

Fuente: IDOM

3.4.1.4. Necesidad de Regeneración

La dimensión de necesidad de regeneración de 5 desafíos está relacionada con 21 iniciativas (53%), principalmente del componente de regeneración urbana. presencia de terrenos vacíos y antiguas estructuras de edificios abandonados, y presencia de espacios públicos deteriorados.

Ilustración 21 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Necesidad Regeneración



Fuente: IDOM

Como se observa en la siguiente tabla, el total de desafíos identificados en esta dimensión, son abordados de manera directa por alguna iniciativa del Plan Estratégico. No obstante, lo anterior no significa que solucione completamente el desafío, sino que contribuye a mitigarlo.

Tabla 16 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Necesidad Regeneración

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
24	Presencia de terrenos vacíos y antiguas estructuras de edificios abandonados	Convertir en espacio útiles y atractivos para la población, para el desarrollo de proyectos de vivienda o equipamiento, por medio de compra o fomento de inversión privada	2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Directa**
			18. Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos.	**Directa**
			19. Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales	**Directa**
			20. Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto	**Directa**
			21. Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso	**Indirecta**
			22. Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar	**Directa**
			23. Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril	**Directa**
			31. Terminal Intermodal de carga ferroviaria Yolanda	**Directa**
25	Presencia de espacios públicos deteriorados	Programa de inversión y mantención constante de espacios públicos y fachadas	2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Directa**
			4. Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat	**Directa**
			5. Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	**Indirecta**

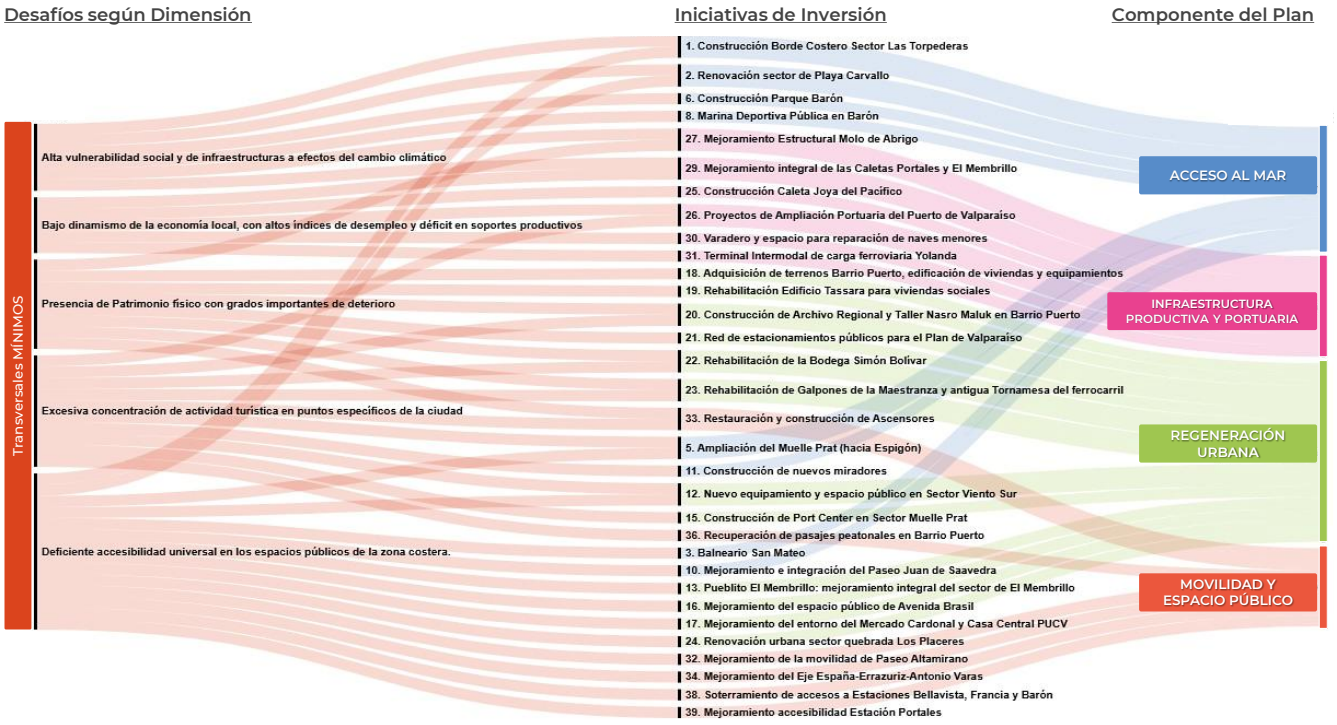
N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Directa**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Indirecta**
			13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Directa**
			14. Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia	**Directa**
			16. Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Directa**
			21. Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso	**Directa**
			32. Mejoramiento integral Paseo Altamirano	**Directa**
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Directa**
			35. Rutas seguras y bulevares, Anfiteatro de los Sueños	**Directa**
			36. Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto	**Directa**
26	Concentración de delitos en diferentes sectores de la zona costera y baja sensación de seguridad	Inversión en elementos para disminuir sensación de inseguridad y aumentar vigilancia, promoviendo mayor vida urbana y gestión integral	2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Directa**
			4. Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat	**Indirecta**
			14. Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia	**Indirecta**
			18. Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos.	**Indirecta**
			35. Rutas seguras y bulevares, Anfiteatro de los Sueños	**Directa**
			36. Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto	**Directa**
27	Alta presencia de fachadas ciegas y baja calidad urbana en bordes rígidos hacia infraestructuras navales y portuarias	Proyecto de intervención de fachadas aumentando permeabilidad, mejorando aislamiento acústico y presencia vegetal	34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Indirecta**
28	Deficiente estado y gestión de uso en Muelle Prat y Plaza Sotomayor	Reconfiguración espacial disminuyendo espacio para vehículos, organizando actividad turística y aumentando superficie de espacio público	4. Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat	**Directa**
			5. Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	**Directa**
			14. Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia	**Directa**
			15. Construcción de Port Center en Sector Muelle Prat	**Indirecta**

Fuente: IDOM

3.4.1.5. Transversales Mínimos

Por último, los temas transversales de 5 desafíos, acerca de la alta vulnerabilidad social y de infraestructuras a efectos del cambio climático, bajo dinamismo de la economía local, presencia de patrimonio físico con grados de deterioro, excesiva concentración turística en puntos específicos de la ciudad y deficiente accesibilidad universal en espacio públicos; están relacionados con 32 iniciativas (80%), principalmente del componente de regeneración urbana, como se observa en el siguiente esquema:

Ilustración 22 Esquema relación Desafío-Iniciativa para la dimensión Transversales Mínimos



Fuente: IDOM

Como se observa en la siguiente tabla, el total de desafíos identificados en esta dimensión, son abordados de manera directa por la mayoría de las iniciativas relacionadas, contribuyendo en su mitigación.

Tabla 17 Relación Desafío-Iniciativa, Dimensión Transversales Mínimos

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
29	Alta vulnerabilidad social y de infraestructuras a efectos del cambio climático	Programa de mejora de edificaciones, aumento de superficies verdes y rediseño de infraestructuras costeras	1. Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	**Directa**
			2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Indirecta**
			6. Construcción Parque Barón	**Indirecta**
			8. Marina Deportiva Pública en Barón	**Indirecta**
			27. Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo	**Directa**
			29. Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	**Indirecta**
30	Bajo dinamismo de la economía local, con altos índices de	Construcción de proyectos de ampliación portuaria, conectividad ferroviaria	25. Construcción Caleta Joya del Pacífico	**Directa**
			26. Proyectos de Ampliación Portuaria del Puerto de Valparaíso	**Directa**

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
	desempleo y déficit en soportes productivos	de carga y espacios para el desarrollo de actividades productivas diversas	29. Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	**Directa**
			30. Varadero y espacio para reparación de naves menores	**Indirecta**
			31. Terminal Intermodal de carga ferroviaria Yolanda	**Directa**
31	Presencia de Patrimonio físico con grados importantes de deterioro	Inversión en proyectos de estabilización y restauración	18. Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos.	**Directa**
			19. Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales	**Directa**
			20. Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto	**Directa**
			21. Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso	**Indirecta**
			22. Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar	**Directa**
			23. Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril	**Directa**
			27. Mejoramiento Estructural Molo de Abrigo	**Directa**
			33. Restauración y construcción de Ascensores	**Directa**
32	Excesiva concentración de actividad turística en puntos específicos de la ciudad, con riesgo de saturación y deterioro	Desarrollo de nuevos polos de atracción y circuitos turísticos. Construcción de nuevo muelle de cruceros	5. Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	**Indirecta**
			11. Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	**Directa**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Directa**
			15. Construcción de Port Center en sector Muelle Prat	**Directa**
			20. Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto	**Indirecta**
			22. Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar	**Directa**
			23. Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril	**Directa**
			26. Proyectos de Ampliación Portuaria del Puerto de Valparaíso	**Directa**
			33. Restauración y construcción de Ascensores	**Indirecta**
			36. Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto	**Indirecta**
33	Deficiente accesibilidad universal en los espacios	Construcción de nuevos espacios públicos que promuevan la	1. Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	**Directa**
			2. Renovación sector de Playa Carvallo	**Directa**
			3. Balneario San Mateo	**Directa**

N°	Desafío	Oportunidad	Iniciativa relacionada	Tipo de relación
	públicos de la zona costera	accesibilidad universal y desarrollo inclusivo	5. Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	**Directa**
			10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	**Directa**
			12. Nuevo equipamiento en Sector Mirador Viento Sur	**Directa**
			13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo	**Directa**
			16. Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil	**Directa**
			17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	**Directa**
			24. Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	**Directa**
			32. Mejoramiento integral Paseo Altamirano	**Directa**
			34. Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas	**Directa**
			38. Soterramiento de acceso a Estaciones Bellavista, Francia y Barón	**Directa**
			39. Mejoramiento accesibilidad Estación Portales	**Directa**

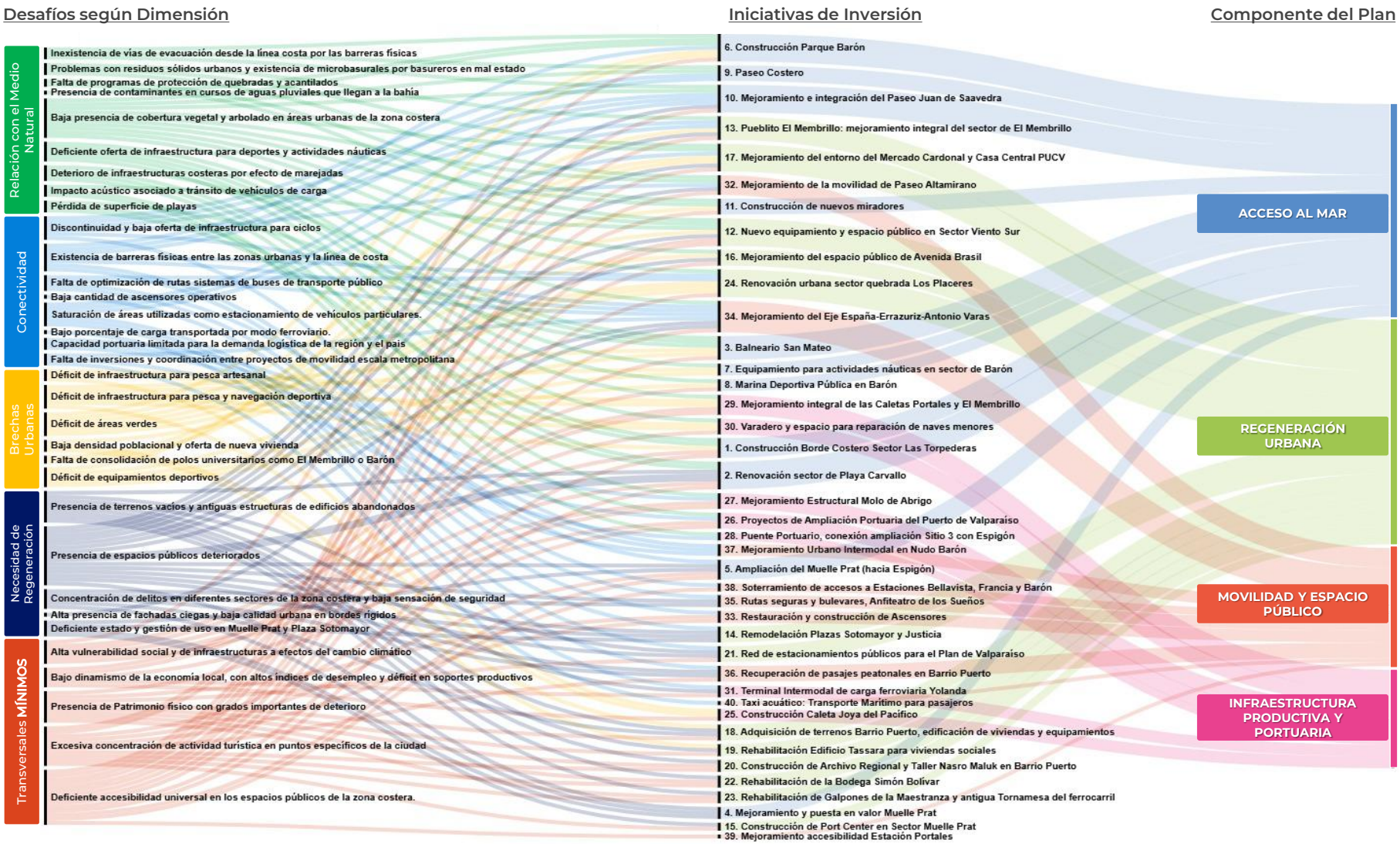
Fuente: IDOM

Finalmente, analizando la totalidad de desafíos (por dimensión), se puede identificar que aquellas iniciativas que responden y contribuyen a mitigar más de 6 desafíos de la Zona Costera de Valparaíso son las siguientes:

- INI 02. Renovación Playa Carvallo
- INI 03. Balneario San Mateo
- INI 06. Construcción del Parque Barón
- INI 10. Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra
- INI 12. Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur
- INI 13. Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de El Membrillo
- INI 17. Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV
- INI 24. Renovación urbana sector Quebrada los Placeres
- INI 34. Mejoramiento del Eje España-Errázuriz-Antonio Varas

El siguiente esquema da cuenta que cada iniciativa está relacionada con diferentes desafíos respecto a cada dimensión:

Ilustración 23 Esquema relación Desafío - Iniciativa



Fuente: IDOM

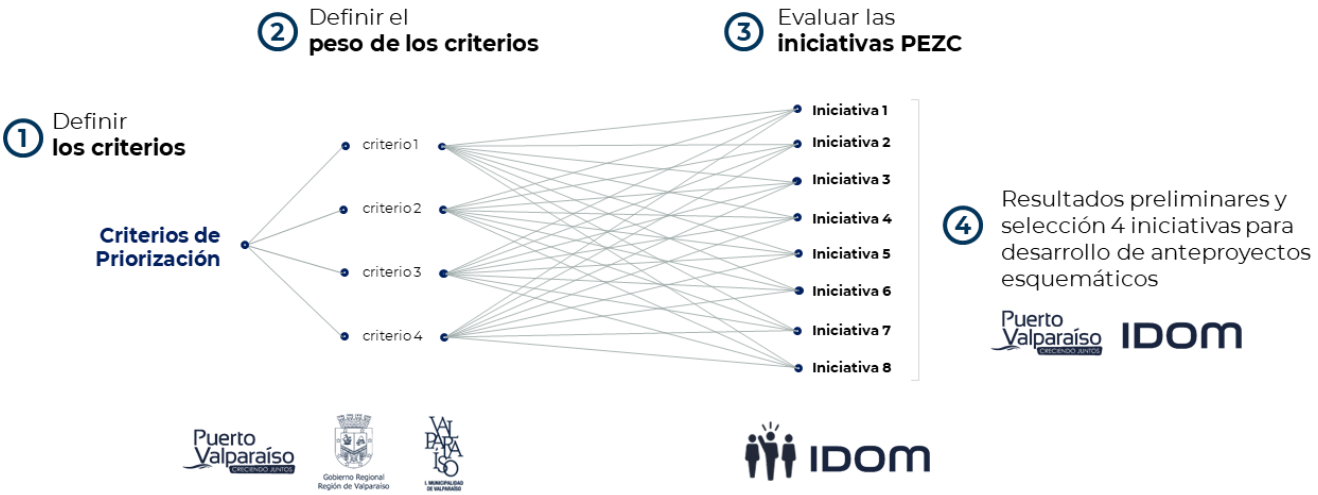
3.5. Sistema de Priorización de la Cartera de Iniciativas de Inversión

El presente capítulo tiene por objetivo determinar el grado de prioridad de las 18 iniciativas en fase de "idea", como respuesta a los desafíos, intereses y aspiraciones identificadas desde los actores involucrados en el proceso, reconociendo las oportunidades que ofrece la ciudad para avanzar en la transformación integral de la Zona Costera de Valparaíso. Cabe destacar, que no se considera en este proceso el total de iniciativas que componen el Plan, debido a que estos ya cuentan con un grado de desarrollo y/o una institución a cargo.

Para obtener este grado de prioridad, se utilizará el método AHP (Analytic Hierarchy Process) correspondiente a un método cuantitativo para priorizar alternativas en función de varios criterios, sobre la base conceptual de que la experiencia y el conocimiento de quienes participan son tan importantes como los datos. Esta metodología considera la definición de un panel de expertos, la definición de criterios a utilizar y sus respectivos pesos entre similares, entre otros. En el siguiente orden se observan las fases de este sistema de priorización:

- Paso 1: Definición de criterios de priorización
- Paso 2: Determinación de la importancia relativa (pesos criterios).
- Paso 3: Evaluación de las iniciativas (en fase de "idea")
- Paso 4[1]: Procesamiento y aplicación de filtro, correspondiente al resultado de la priorización y filtro para determinar los 4 anteproyectos a desarrollar en la siguiente etapa.

Ilustración 24 Esquema Sistema de Priorización



Fuente: IDOM

[1] El filtro y selección de las cuatro iniciativas a desarrollar como anteproyecto se presentará en un siguiente informe.

3.5.1. Paso 1: Definición de Criterios de Priorización

La formulación de los criterios de priorización responde a los principales hallazgos de los procesos anteriores en Valparaíso analizados en la etapa 1, a los desafíos y oportunidades socioterritoriales e involucramiento de la comunidad. En este sentido, se formularon cuatro criterios de priorización en estricta relación con el desarrollo del Plan Estratégico, y considerando la importancia de proponer y diseñar ideas factibles de realizar.

Tabla 18 Descripción de Criterios de Priorización

COD	Criterio	Descripción
CRIT. 1	**Relación con dimensiones de análisis**	Este criterio es para reconocer el nivel de relación que tiene cada iniciativa con los desafíos PEZC. Se pretende descubrir el tipo de incidencia (directa o indirecta) que tiene cada iniciativa en la solución de uno o más desafíos. Los desafíos están agrupados en cuatro dimensiones de análisis: 1) Medio Natural, 2) Conectividad, 3) Brechas Urbanas y 4) Necesidad de Regeneración, de acuerdo con el capítulo 2.1 del presente informe.
CRIT. 2	**Relación con temas transversales**	Son desafíos que trascienden a uno o más temas generales, los cuales han sido también relevados desde procesos anteriores. Estos se relacionan con temas de patrimonio cultural e identitario, la necesidad de abordar holísticamente el cambio climático a través de estrategias de adaptación y mitigación, desarrollo inclusivo que considere el enfoque de género, infancias, tercera edad, población de bajos ingresos, población migrante, movilidad reducida y capacidades distintas en las personas, de acuerdo con el capítulo 2.1 del presente informe.
CRIT. 3	**Opinión Ciudadana**	Este es un criterio medular que reconoce y pone en valor la opinión del vecino de Valparaíso, derivado de dos instancias: 1) puntos interactivos y 2) taller participativo de priorización. Es importante porque fortalece la transparencia del proceso, respeta el compromiso que tienen las personas en las actividades participativas y captura el sentido de importancia-urgencia que cada quién tiene respecto a las iniciativas. Los resultados del proceso de participación de la presente etapa se encuentran en el capítulo 6 del presente informe.
CRIT. 4	**Factibilidad de desarrollo**	Este criterio permitirá descubrir cuáles son las iniciativas más factibles de desarrollar en el corto plazo, en virtud de la magnitud de inversión que requiera y la cantidad de articulaciones entre instituciones y actores involucrados, para que dicha iniciativa pueda desarrollarse de forma expedita en sus procesos de formulación, diseño y ejecución. La intención es apuntar a un uso estratégico de recursos económicos, esfuerzos y tiempos en el desarrollo del Plan Estratégico.

Fuente: IDOM

3.5.1.1. Escalas de Valoración de Criterios

Para evaluar las iniciativas (priorizables), es necesario establecer escalas de valoración. El objetivo principal de estas escalas es que cada una pueda calificarse por sí solo; es decir, en qué medida la iniciativa cumple con cada uno de estos criterios. Con esta evaluación, se podrá determinar qué iniciativa prefiere la comunidad de Valparaíso, es factible de desarrollar y responde a una mayor cantidad de desafíos socioterritoriales en la Zona

Costera respecto al resto y, por consecuencia, determinar la prioridad correspondiente. En la siguiente tabla se puede observar estas escalas para evaluar la cartera de iniciativas de inversión:

CRIT. 1: Relación con dimensiones de análisis.

El proceso de evaluación contempla dos aspectos: 1) La cantidad de desafíos socioterritoriales con los que se relaciona la iniciativa de inversión; 2) y el tipo de incidencia (directa o indirecta) que tiene la iniciativa para abordar dichos desafíos. A cada incidencia directa se le otorga dos puntos, mientras que a la incidencia indirecta solamente un punto por ser un aporte secundario. De la suma total que obtenga cada iniciativa, se le asignará la valoración según los siguientes rangos: de nueve a diez puntos con valoración 5; de siete a ocho puntos con valoración 4; de cinco a seis puntos con valoración 3; de tres a cuatro puntos con valoración 2; y de uno a dos puntos con valoración 1.

Tabla 19 Escala de valoración de Criterio 1: Relación con dimensiones de análisis

Escala de Valoración				
Baja (1)	**Media – Baja (2)**	**Media (3)**	**Media – Alta (4)**	**Alta (5)**
La iniciativa suma uno o dos puntos, respecto de su relación con los desafíos socioterritoriales.	La iniciativa suma tres o cuatro puntos, respecto de su relación con los desafíos socioterritoriales.	La iniciativa suma cinco o seis puntos, respecto de su relación con los desafíos socioterritoriales.	La iniciativa suma siete u ocho puntos, respecto de su relación con los desafíos socioterritoriales.	La iniciativa suma nueve o diez puntos, respecto de su relación con los desafíos socioterritoriales.

Fuente: IDOM

La información que se utilizará para evaluar las iniciativas se encuentra en el capítulo 3.4 Relación de iniciativas con desafíos identificados, del presente informe.

CRIT. 2: Relación con temas transversales.

El proceso de evaluación contempla dos aspectos: 1) La cantidad de desafíos transversales con los que se relaciona la iniciativa de inversión; 2) y el tipo de incidencia (directa o indirecta) que tiene la iniciativa para abordar dichos desafíos. A cada incidencia directa se le otorga dos puntos, mientras que a la incidencia indirecta solamente un punto por ser un aporte secundario. De la suma total que obtenga cada iniciativa, se le asignará la valoración según los siguientes rangos: cuatro puntos con valoración 5; tres puntos con valoración 4; dos puntos con valoración 3; un punto con valoración 2; y cero puntos con valoración 1.

Tabla 20 Escala de valoración de Criterio 2: Relación con temas transversales

Escala de Valoración				
Baja (1)	**Media – Baja (2)**	**Media (3)**	**Media – Alta (4)**	**Alta (5)**
La iniciativa no se relaciona con ningún desafío transversal, por lo tanto suma cero puntos.	La iniciativa se relaciona con un desafío transversal de manera indirecta, por lo tanto, suma un punto.	La iniciativa se relaciona con un desafío transversal de manera directa, o bien, con dos desafíos transversales de manera indirecta, por lo tanto, suma dos puntos.	La iniciativa se relaciona con un desafío transversal de manera directa y uno de manera indirecta, sumando tres puntos.	La iniciativa se relaciona con dos desafíos transversales de manera directa, sumando cuatro puntos.

Fuente: IDOM

La información que se utilizará para evaluar las iniciativas se encuentra en el capítulo 3.4 Relación de iniciativas con desafíos identificados, del presente informe.

CRIT. 3: Opinión Ciudadana.

El proceso de evaluación considera los resultados de las siguientes actividades: 1) puntos interactivos realizados los días 26 y 27 de noviembre y 2) taller participativo de priorización realizado el 3 de diciembre.

Los cuatro puntos interactivos realizados en diferentes sectores de Valparaíso, recoge de manera individual el grado de priorización de cada iniciativa respecto del componente al que pertenece, siguiendo una escala de valoración tipo ranking, que ubica con valoración 5 (alta) a la iniciativa más votada en cada componente y, por el contrario, con un 1 (baja) a la iniciativa menos votada, distribuyendo el resto de las iniciativas según la cantidad de votos obtenidos por la población.

Tabla 21 Escala de valoración de Criterio 3: Opinión Ciudadana, Puntos Interactivos

Escala de Valoración				
Baja (1)	**Media – Baja (2)**	**Media (3)**	**Media – Alta (4)**	**Alta (5)**
Iniciativa menos votada por la comunidad, respecto a su componente.	La segunda iniciativa menos votada por la comunidad, respecto a su componente.	Iniciativa situada en un rango intermedio de votos por la comunidad, respecto a su componente.	Segunda iniciativa más votada por la comunidad, respecto a su componente.	Iniciativa más votada por la comunidad, respecto a su componente.

Fuente: IDOM

El taller participativo recoge de manera colectiva, el grado de priorización de cada iniciativa siguiendo una escala de valoración que matiza con un puntaje la relación importancia - urgencia, en un contexto donde todo es estratégico de hacer. El resultado de cada iniciativa se sintetiza en un puntaje que corresponde a un promedio de la opinión de las cuatro mesas realizadas por cada componente.

Tabla 22 Escala de valoración de Criterio 3: Opinión Ciudadana, Taller participativo

Escala de Valoración				
Baja (1)	**Media – Baja (2)**	**Media (3)**	**Media – Alta (4)**	**Alta (5)**
No es importante, ni urgente.	Es importante, pero no es urgente.	Es importante, pero tiene urgencia media.	Es Importante y tiene urgencia alta.	Es muy importante y tiene urgencia inmediata.

Fuente: IDOM

La información que se utilizará para evaluar las iniciativas según este criterio se encuentra en el capítulo 6 Reporte de Participación, del presente informe.

CRIT. 4: Factibilidad de Desarrollo.

El proceso de evaluación considera dos aspectos: 1) Magnitud de la inversión, de acuerdo con el tamaño de la iniciativa, identificando si la iniciativa corresponde a una intervención de pequeña, mediana o gran escala, de acuerdo con el polígono de intervención y tamaño de la infraestructura proyectada. Esto también implicará, si requiere de cambios en la normativa de uso de suelo. 2) La cantidad de articulaciones entre instituciones y actores involucrados en todo el proceso de la iniciativa (formulación, diseño y ejecución), de acuerdo con las características proyectuales que esta considere. El resultado se sintetiza en un solo puntaje que considere ambos aspectos.

Tabla 23 Escala de valoración de Criterio 4: Factibilidad de Desarrollo

Escala de Valoración				
Baja (1)	**Media – Baja (2)**	**Media (3)**	**Media – Alta (4)**	**Alta (5)**
Iniciativa de gran escala, con 7 o más actores involucrados en todo el proceso.	Iniciativa de mediana o gran escala, con seis actores involucrados en todo el proceso.	Iniciativa de mediana escala, con cinco actores involucrados en todo el proceso.	Iniciativa de pequeña o mediana escala, con tres o cuatro actores involucrados en todo el proceso.	Iniciativa de pequeña escala, con uno o dos actores involucrados en todo el proceso.

Fuente: IDOM

3.5.2. Paso 2: Determinación de la importancia relativa de Criterios (pesos)

Una vez definidos los criterios, se establecieron los actores clave a ser parte de este proceso de evaluación, para determinar qué tanto peso relativo tendría cada criterio. Estos actores evaluadores son: la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), el Gobierno Regional de Valparaíso (GORE) y la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV).

El objetivo de este segundo paso fue determinar, en una escala del 0 al 100%, cuánto porcentaje se le asignaría a cada criterio, en virtud de las consideraciones técnicas, percepciones, conocimientos y experiencias de la realidad local que cada actor posee del territorio. Para lograr esto, el proceso metodológico indica que se deben determinar preliminarmente dos tipos de pesos; el objetivo y el subjetivo. El primero se obtiene a través de la valoración del 1 al 10, donde cada actor evaluador determina qué tan importante es dicho criterio por sí solo (independiente del resto). La determinación del peso subjetivo se obtiene a partir de un ejercicio donde, a través de una matriz comparativa, el actor evaluador define qué criterio es más importante respecto al otro.

Para aplicar esta evaluación de criterios de forma remota a los actores, se diseñó la siguiente ficha resumen, con la información e indicaciones necesarias para su llenado. Esta ficha fue enviada vía mail a EPV el día 13 de enero, la cual ellos remitieron al GORE e IMV.

Ilustración 25 Ficha para la evaluación de criterios de priorización

CONVOCA · COLABORA · EJECUTA

Priorización de Iniciativas PEZC
CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Nombre		**Institución**	
Email		**Cargo**	

1. EVALUACIÓN OBJETIVA:
¿QUÉ TAN IMPORTANTE ES PARA USTED CADA UNO DE LOS CRITERIOS?

A su consideración, por favor califique la importancia que usted considere para cada uno de los criterios en una escala del 1 al 10, donde 1 es poco importante y 10 es muy importante.
Poner valor en celdas de color amarillo.

		CALIF.
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA	
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	

2. EVALUACIÓN SUBJETIVA:
¿QUÉ TAN IMPORTANTE ES CADA UNO DE LOS CRITERIOS RESPECTO A LOS DEMÁS?

A su consideración, por favor compare los criterios entre pares.
Si el criterio de la fila (horizontal) es más importante que el de la columna (vertical), marcar con "1"
Si el de la columna (vertical) es más importante que el de la fila (horizontal), marcar con "0"
Llenar solo celdas de color amarillo.

CALIFICACIÓN SUBJETIVA		CRIT. 1 RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	CRIT. 2 RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	CRIT. 3 OPINIÓN CIUDADANA	CRIT. 4 FACTIBILIDAD DE DESARROLLO
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	-			
CRIT. 2	RELACION CON TEMAS TRANSVERSALES		-		
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA			-	
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO				-

RELACIÓN CON LAS DIMENSIONES DE ANÁLISIS

Este criterio es para reconocer el nivel de relación que tiene cada iniciativa con los desafíos PEZC. Se pretende descubrir el tipo de incidencia (directa o indirecta) que tiene cada iniciativa en la solución de uno o más desafíos. Los desafíos están agrupados en cuatro dimensiones de análisis: 1) Medio Natural, 2) Conectividad, 3) Brechas Urbanas y 4) Necesidad de Regeneración.

1. **Medio Natural.** Desafíos relacionados con la exposición que tiene la zona costera ante amenazas por tsunami, marejadas, aumento del nivel del mar, remociones en mesa y otras asociadas al cambio climático. A su vez, se asocian a amenazas antropogénicas, principalmente por incendios y gestión de residuos, así como también a la pérdida de patrimonio natural en superficie y submarino.
2. **Conectividad.** Desafíos relacionados con las barreras físicas existentes que impiden o limitan el acceso al mar, incluyendo los flujos urbanos y de cargas, y las dificultadas en la conexión y accesibilidad plan-cerros.
3. **Brechas Urbanas.** Desafíos relacionados con el déficit de equipamientos, espacios públicos, vivienda y habilitación de soportes para la actividad productiva.
4. **Necesidad de Regeneración.** Son los desafíos que relacionan con el deterioro físico de espacios públicos, edificaciones en desuso y su consecuente afectación al paisaje urbano – natural e incremento de la inseguridad en el entorno de la zona costera.

RELACIÓN CON LOS TEMAS TRANSVERSALES

Son desafíos que trascienden a uno o más temas generales, los cuales han sido también relevados desde procesos anteriores. Estos se relacionan con temas de patrimonio cultural e identitario, la necesidad de abordar holísticamente el cambio climático a través de estrategias de adaptación y mitigación, desarrollo inclusivo que considere el enfoque de género, infancias, tercera edad, población de bajos ingresos, población migrante, movilidad reducida y capacidades distintas en las personas.

OPINIÓN CIUDADANA

Este es un criterio medular que reconoce y pone en valor la opinión del vecino de Valparaíso. Es importante porque fortalece la transparencia del proceso, respeta el compromiso que tienen las personas en las actividades participativas y captura el sentido de importancia-urgencia que cada quién tiene respecto a las iniciativas.

FACTIBILIDAD DE DESARROLLO

Este criterio permitirá descubrir cuáles son las iniciativas más factibles de desarrollar en el corto plazo, en virtud de la magnitud de inversión que requiera y la cantidad de articulaciones entre instituciones y actores involucrados, para que dicha iniciativa pueda desarrollarse de forma expedita en sus procesos de formulación, diseño y ejecución. La intención es apuntar a un uso estratégico de recursos económicos, esfuerzos y tiempos en el desarrollo del proyecto.

Fuente: IDOM

La ficha de evaluación de criterios fue llenada por seis actores de EPV y uno de la Municipalidad. A la fecha de entrega de este informe, no se obtuvo respuesta por parte del GORE, a pesar de su intención de participar en este proceso, por lo tanto, no fue considerado en la determinación de la importancia de los criterios.

Con esta información recopilada, se procedió a compilar, sistematizar y normalizar los valores obtenidos, para generar un proceso ordenado que pudiera determinar los pesos correspondientes. Asimismo, como parte del proceso, se le asignó una representatividad homogénea a cada grupo de actores que respondieron la evaluación de los criterios, siendo un 50% para la respuesta de la Municipalidad y un 50% para el total de respuestas de EPV. Con esta distribución porcentual, se obtuvieron los resultados de la importancia relativa (pesos) de los criterios en porcentaje. En las siguientes ilustraciones se muestra un ejemplo de la sistematización del proceso, así como también los resultados definitivos que se obtuvieron en la tabla consecutiva.

Ilustración 26 Ejemplo de sistematización para determinar la importancia relativa (pesos) de los criterios

CALIFICACIÓN OBJETIVA		EVALUACIONES						
		EPV_01	EPV_02	EPV_03	EPV_04	EPV_05	EPV_06	IMV
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	10	8	7	5	8	8	8
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	8	6	9	7	8	8	7
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA	10	10	9	10	9	10	10
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	10	10	10	10	10	10	7

CALIFICACIÓN OBJETIVA		VALORES NORMALIZADOS						
		Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) 50,00%						IMV 50,00%
		EPV_JF	EPV_CM	EPV_EP	EPV_MM	EPV_PB	EPV_VA	IMV_CG
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	0,56	0,44	0,39	0,28	0,44	0,44	0,44
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	0,53	0,40	0,60	0,47	0,53	0,53	0,47
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA	0,50	0,50	0,45	0,50	0,45	0,50	0,50
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,41

CALIFICACIÓN SUBJETIVA		EPV_01				IMV				SUMATORIA PESO SUBJETIVO			
		CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4	CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4	CRIT. 1	CRIT. 2	CRIT. 3	CRIT. 4
		RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	OPINIÓN CIUDADANA	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	OPINIÓN CIUDADANA	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	OPINIÓN CIUDADANA	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	1	1	0	1	1	1	0	1	7	3	2	4
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	0	1	1	1	0	1	0	0	4	7	1	1
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA	1	0	1	1	1	1	1	1	5	6	7	3
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	0	0	0	1	0	1	0	1	3	6	4	7

Fuente: IDOM

Tabla 24 Importancia relativa (pesos) de los criterios de priorización

	Criterio	Peso objetivo	Peso subjetivo	Peso definitivo
CRIT. 1	**Relación con dimensiones de análisis**	23,38%	22,86%	**20,99%**
CRIT. 2	**Relación con temas transversales**	21,89%	18,57%	**15,96%**
CRIT. 3	**Opinión Ciudadana**	29,35%	30,00%	**35,58%**
CRIT. 3.1	*Priorización Puntos Interactivos (50%)*			*17,29%*
CRIT. 3.2	*Taller de Priorización (50%)*			*17,29%*
CRIT. 4	**Factibilidad de Desarrollo**	25,37%	28,57%	**28,59%**
			Total	**100%**

Fuente: IDOM

Con los resultados obtenidos, es posible identificar que la opinión ciudadana se posiciona como el criterio que mayor peso tiene respecto al resto, lo que responde a la importancia de la opinión de la población respecto a la propuesta del Plan Estratégico para la Zona Costera de Valparaíso, fortaleciendo la transparencia del proceso y compromiso con las personas que participan de estas instancias.

En segundo lugar, la factibilidad de desarrollo constituye un criterio importante para promover ideas que sean posibles de ejecutar en la zona costera, desde el punto de vista técnico, ambiental, social, patrimonial y económico. Esto debido a que previamente se han diseñado proyectos de gran escala para Valparaíso que finalmente no se logran concretar.

Con menor peso, se observan los criterio 1 y 2 de relación con las dimensiones de análisis y temas transversales. La evaluación de las iniciativas bajo este criterio, aunque menos importante según el peso resultante, es relevante para que las ideas que componen el Plan Estratégico respondan a los desafíos socioterritoriales actuales de la Zona Costera de Valparaíso.

3.5.3. Paso 3: Evaluación de las Iniciativas

Definido el peso de los criterios de priorización y la construcción de las escalas de valoración, en la siguiente tabla se observa la evaluación realizada para las 19 iniciativas en fase de "idea" que compone una parte de la cartera de inversión, con su respectiva justificación. Esta última responde a la interpretación técnica, tomando en consideración la información levantada en las fichas de detalle de cada iniciativa.

La gradualidad de valores determina en qué medida cada iniciativa responde a los criterios establecidos. De esta manera se podrá sistematizar estas calificaciones, ponderarlas y determinar su priorización en un orden jerárquico que se muestra en el siguiente apartado.

3.5.3.1. Acceso al Mar

Tabla 25 Evaluación de iniciativas del Componente de Acceso al Mar

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
AAM_02	**5**	**4**	**5**	**4**	**3**
Renovación sector de Playa Carvallo	Iniciativa relacionada con cinco desafíos socioterritoriales: dos de la dimensión de "relación con el medio natural" y tres de "necesidad de regeneración". Cuatro de los cinco tienen una incidencia directa, ya que la propuesta contribuye directamente a mitigar el deterioro del espacio público y balneario, alineándose con su objetivo general de mejorar integralmente la playa para su disfrute como acceso al mar. Por lo tanto, suma nueve puntos, correspondiente a una ponderación 5.	Iniciativa relacionada con dos desafíos transversales. De manera indirecta, aportaría a reducir la alta vulnerabilidad social y de infraestructura ante los efectos del cambio climático, aunque este no es su objetivo principal. En cambio, su impacto directo se centra en mejorar el espacio público, promoviendo la accesibilidad universal y el desarrollo inclusivo para el disfrute de la población. Por lo tanto, suma tres puntos, correspondiente a una ponderación 4.	Dentro del componente de Acceso al Mar, esta iniciativa fue la más votada en los puntos interactivos. En este sentido, la comunidad que participó de la actividad manifestó la necesidad de potenciar Playa Carvallo como un balneario seguro, accesible y de uso familiar.	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad, debido a que se constituye como un espacio con acceso libre al mar en la zona costera, con un arraigo histórico de la comunidad. Sin embargo, su deterioro actual implica una percepción de inseguridad en el sector, lo cual afecta negativamente su uso. En este sentido, se señala la importancia de mejorar este espacio para el disfrute como balneario familiar.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a corto plazo, enfocada en el mejoramiento actual de la playa para potenciar su uso como balneario. Sin embargo, debido a sus características y condición costera, su desarrollo requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores para su avance, aprobación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.
AAM_05	**3**	**4**	**1**	**3**	**3**
Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales, uno en la dimensión de "conectividad" y dos de "necesidad de regeneración". Dos de ellos tienen una	Iniciativa relacionada con dos desafíos transversales. De manera indirecta, su implementación podría potenciar el turismo en Muelle Prat, ampliando el punto de	Dentro del componente de Acceso al Mar, esta iniciativa fue la menos votada en los puntos interactivos. Si bien, la comunidad que participó de la actividad manifiesta la	Iniciativa evaluada con opiniones contrarias por la comunidad. Por una parte, se manifestó su importancia para fortalecer el turismo de la ciudad asociado al Muelle Prat,	Iniciativa de pequeña escala con ejecución a corto plazo. No obstante, se estima que requiera la coordinación e involucramiento de cinco actores para su diseño,

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
	incidencia directa, ya que tiene por objetivo aumentar la superficie de espacio público como punto de acceso al mar dentro de la extensión del recinto portuario. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	acceso al mar en la zona patrimonial de Valparaíso. Mientras que, la iniciativa se relaciona directamente con la construcción de nuevos espacios públicos que promuevan la accesibilidad universal. Por lo tanto, suma tres puntos, correspondiente a una ponderación 4.	importancia de ampliar el acceso al mar en el borde portuario, existen otras iniciativas en el componente que creen más prioritarias.	mientras que, otras personas manifestaron que la actividad portuaria y lanchera ha funcionado sin relación con su entorno, por lo que podría no ser un interés compartido por toda la ciudadanía.	aprobación y ejecución, debido a su cercanía al Sitio Patrimonio Mundial. La principal condicionante se visualiza relacionada a la tramitación ambiental y patrimonial, y al avance de la ampliación portuaria. Si bien no requiere modificación de normativa, su ejecución dependerá de la disponibilidad del recinto portuario para ceder el espacio para uso recreativo.
AAM_08	**2**	**2**	**4**	**3**	**2**
Marina Deportiva Pública en Barón	Iniciativas relacionada con dos desafíos socioterritoriales en las dimensiones de "relación con el medio natural" y "brechas urbanas". Estas tienen una incidencia directa debido a que contribuyen al aumento de la oferta de infraestructura para deportes y actividades náuticas. Por lo tanto, suma cuatro puntos, correspondiente a una ponderación 2.	La iniciativa se relaciona con un desafío transversal. De manera indirecta podría ayudar a mitigar el Cambio Climático y promover el desarrollo inclusivo. Por lo tanto, suma un punto, correspondiente a una ponderación 2.	Dentro del componente de Acceso al Mar, esta iniciativa fue la segunda más votada en los puntos interactivos. En este sentido, la comunidad que participó de la actividad manifestó la necesidad de potenciar las actividades y deportes náuticos en el sector de Barón.	Iniciativa evaluada por la comunidad como importante, pero de urgencia media. Obtuvo opiniones muy diversas, cuestionando su relevancia y urgencia respecto del resto de iniciativas del Plan. Una parte de las opiniones destaca la importancia de contar con un molo de abrigo de uso público con la posibilidad de realizar deportes náuticos de manera accesible, mientras que, otra parte de la comunidad mencionó que la iniciativa se podría sumar al actual Muelle Barón, sin necesidad de construir un nuevo molo.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, la cual requiere análisis de prefactibilidad y estudios sobre condicionantes oceánicas. A su vez, debido a su envergadura, características y condición costera, requiere la coordinación de cinco tipos de actores para su avance, aprobación, diseño y ejecución, en conjunto con el diseño del Parque Barón. A su vez, requiere coordinación específicamente con EPV debido a su localización en el recinto portuario.
AAM_10	**5**	**3**	**3**	**4**	**4**
Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	Iniciativa relacionada con seis desafíos socioterritoriales: dos de la dimensión "relación con el medio natural", tres de	La iniciativa está relacionada directamente con un desafío transversal, ya que su objetivo es ofrecer un paseo costero	Dentro del componente de Acceso al Mar, esta iniciativa fue la cuarta más votada por la comunidad en los puntos	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad, debido a que permitiría revitalizar una	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que requiere la coordinación e

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
	"conectividad" y uno de "necesidad de regeneración". Tres de estos desafíos tienen una incidencia directa, debido a que la propuesta contribuye a mejorar la conectividad peatonal, el espacio público y promover la movilidad activa. Por lo tanto, suma nueve puntos, correspondiente a una ponderación 5.	integrado y accesible, permitiendo llegar, pasear y mirar al mar. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	interactivos. La comunidad que participó de la actividad manifestó desconocer el nombre o existencia de este paseo, dando cuenta de la necesidad de integrar el Paseo Juan de Saavedra a los paseos costeros de los 11 kilómetros de la Zona Costera.	zona olvidada o poco conocida para la población, y que tiene un gran potencial de vincularse al Paseo Wheelwright para promover la continuidad de los 11 kilómetros de la Zona Costera.	involucramiento de cuatro actores, tanto para los permisos como para su diseño y ejecución. No requiere modificación de normativa.
AAM_11	**3**	**3**	**2**	**3**	**4**
Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	La iniciativa está relacionada con tres desafíos socioterritoriales, dos de la dimensión "relación con el medio natural" y una de "brechas urbanas". Dos de estos desafíos tienen una incidencia directa, debido a que la propuesta contribuye a generar espacios públicos con cobertura vegetal y áreas verdes en zonas deficitarias. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Iniciativa directamente relacionada con un desafío transversal, ya que tiene por objetivo construir nuevos miradores como atractivo para desconcentrar la actividad turística del SPM. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Acceso al Mar, esta iniciativa fue una de las menos votadas en los puntos interactivos. A pesar de este resultado, la comunidad que participó de la actividad manifestó la necesidad de construir nuevos miradores que actúen como plazas públicas para la población en sectores deficitarios.	Iniciativa evaluada por la comunidad como importante, pero de urgencia media. Obtuvo diferentes opiniones respecto a su relevancia para la población, mientras algunos concluyen que es importante generar nuevos miradores para el residente de los cerros, otros mencionan que existen otras iniciativas más urgentes.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, el cual requiere de la coordinación e involucramiento de solo tres actores, tanto para la adquisición de terrenos como para su diseño y ejecución. No requiere modificación de normativa.

Fuente: IDOM

3.5.3.2. Regeneración Urbana

Tabla 26 Evaluación de iniciativas del Componente de Regeneración urbana

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
RU_01	**3**	**5**	**1**	**3**	**3**
Nuevo equipamiento y espacio público	Iniciativa relacionada con cinco desafíos socioterritoriales: tres de la dimensión "relación con el medio natural", uno de	La iniciativa está relacionada directamente con dos desafíos transversales, ya que uno de sus objetivos es potenciar el	Dentro del componente de Regeneración Urbana, esta iniciativa fue la menos votada en los puntos interactivos. Este	Iniciativa evaluada por la comunidad como importante, pero de urgencia media. Por una parte, la comunidad	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que incluye la construcción de espacio

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
en Sector Viento Sur	"brechas urbanas" y el último de "necesidad de regeneración". Sin embargo, solo uno de ellos tiene incidencia directa con el objetivo de la iniciativa, que es proporcionar un equipamiento con áreas verdes en su sector no cubierto actualmente. Por lo tanto, suma seis puntos, correspondiente a una ponderación 3.	turismo en este sector para desconcentrar la actividad turística del SPM, mediante un espacio accesible e inclusivo. Por lo tanto, suma cuatro puntos, correspondiente a una ponderación 5.	resultado se identifica por la baja participación de residentes del sector de Viento Sur, por lo que no se percibe como un desafío a resolver en el corto plazo.	mencionó que este sector no cuenta con iniciativas actuales y tiene un gran potencial para consolidarse como un espacio recreativo en un sector económico con menores recursos. Mientras que, en otras mesas no se consideró relevante debido a su desconocimiento o poco involucramiento en este sector.	público y equipamiento en un sitio eriazo. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.
RU_02	**4**	**3**	**3**	**4**	**3**
Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo	Iniciativa relacionada con cinco desafíos socioterritoriales: uno de la dimensión "relación con el medio natural", dos de "conectividad" y dos de "necesidad de regeneración". No obstante, solo dos de estos desafíos tienen incidencia directa, ya que la propuesta contribuye directamente al fortalecimiento del sector de El Membrillo a través de la transformación del espacio público de su entorno urbano. Por lo tanto, suma siete puntos, correspondiente a una ponderación 4.	La iniciativa está relacionada directamente con un desafío transversal, ya que su objetivo es mejorar el entorno urbano del sector El Membrillo mediante un espacio público accesible e inclusivo. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Regeneración Urbana, corresponde a la tercera iniciativa más votada en los puntos interactivos. En este sentido, la comunidad que participó de la actividad cree importante el mejoramiento del entorno urbano para fortalecer y potenciar el uso y tránsito peatonal en el sector.	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad, debido a que tiene el potencial para consolidarse como un polo de desarrollo económico y turístico, convirtiendo el entorno de la caleta El Membrillo en un sector llamativo para comprar, visitar y pasear.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que requiere de la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento, debido a que afecta el espacio público, la vialidad y requerimientos de la comunidad de pescadores que utiliza el sector. No requiere modificación de normativa.
RU_06	**5**	**3**	**5**	**4**	**3**
Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	Iniciativa relacionada con seis desafíos socioterritoriales: dos de la dimensión de "relación con el medio natural", una de "conectividad" y de "brechas urbanas" y dos de "necesidad de regeneración". Tres de estos desafíos inciden de	La iniciativa está directamente relacionada con un desafío transversal, ya que su objetivo es mejorar el entorno urbano del Mercado El Cardonal y Casa Central de la PUCV, creando un espacio público accesible e inclusivo para la	Dentro del componente de Regeneración Urbana, corresponde a la iniciativa más votada en los puntos interactivos. La comunidad que participó de la actividad destacó la importancia de mejorar el entorno urbano de	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad. En este sentido, se evidenció una opinión homogénea respecto a la necesidad de generar intervenciones en la infraestructura existente, el	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, el cual requiere la coordinación e involucramiento de cuatro actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento, ya que la

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
	manera directa, ya que el mejoramiento del entorno urbano restringe el área de estacionamiento en superficie, fortalece el núcleo de Barón y mejora el espacio público. Por lo tanto, suma nueve puntos, correspondiente a una ponderación 5.	población. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	este sector, debido a que constituye un punto de acceso y un nodo clave para la movilidad en la Zona Costera.	ordenamiento de las actividades que ocurren en la zona, y el fortalecimiento de actividades vinculadas a la economía local.	propuesta considera intervención del espacio público y vialidad. No requiere modificación de normativa.
RU_07	**3**	**3**	**4**	**4**	**1**
Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales de la dimensión de "necesidad de regeneración". Dos de ellos inciden de manera directa, ya que el objetivo de la iniciativa es convertir los terrenos en desuso en espacios útiles para la construcción de vivienda pública y/o equipamiento. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Iniciativa relacionada directamente con un desafío transversal, ya que su objetivo es la adquisición de terrenos con patrimonio físico deteriorado y abandonado, para convertirlos en espacios útiles para la población. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Regeneración Urbana, corresponde a la segunda iniciativa más votada en los puntos interactivos. En este sentido, la comunidad que participó de la actividad manifestó la necesidad de recuperar los distintos terrenos que existen en desuso para convertirlos en espacios atractivos que revitalicen el sector de Barrio Puerto.	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad. Es de conocimiento de la población que el centro de la ciudad se encuentra despoblado y, por lo tanto, existen terrenos e infraestructuras abandonadas o subutilizadas, que generan un gran deterioro en la Zona Costera. En este sentido, se considera que la iniciativa es fundamental para la regeneración urbana del centro de Valparaíso.	Iniciativa de gran escala pero con ejecución a largo plazo, debido a que debe considerar un proceso de adquisición y análisis de terrenos, algunos de ellos patrimoniales, previo a su diseño y ejecución. A pesar de su envergadura, solo requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, diseño, aprobación, ejecución y financiamiento. Entre los actores, se identifica el Consejo de Monumentos Nacionales, quien debe aprobar cualquier modificación que se realice en Zona Típica y Monumento Nacional, además de la participación de la Corporación SPM, lo que complejizaría su ejecución. No requiere modificación de normativa.
RU_10	**3**	**2**	**2**	**2**	**2**
Red de estacionamientos públicos para el	Iniciativa relacionada con dos desafíos socioterritoriales, uno de la dimensión de	Iniciativa relacionada con un desafío transversal de manera indirecta. Si bien, la iniciativa	Dentro del componente de Regeneración Urbana, esta iniciativa fue una de las menos	Es evaluada como iniciativa importante pero no urgente. Con opiniones divididas, la	Iniciativa de gran escala con ejecución a largo plazo, ya que contempla la construcción de

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
Plan de Valparaíso	"conectividad" y dos de "necesidad de regeneración". Dos de los tres desafíos inciden de manera directa, ya que el objetivo de la iniciativa es restringir el área de estacionamiento en superficie, lo que contribuiría directamente a mejorar la calidad y estado del espacio público. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	tiene como objetivo principal reducir los estacionamientos en el espacio público, esto impactaría indirectamente en la percepción, revitalización y potenciar la ocupación del patrimonio físico en la zona costera. Por lo tanto, suma un punto, correspondiente a una ponderación 2.	votadas en los puntos interactivos. Si bien, la comunidad que participó de la actividad manifiesta la importancia de ampliar la oferta de estacionamientos y, a su vez, despejar el espacio público, existen otras iniciativas en el componente que creen más prioritarias.	comunidad manifestó la importancia y necesidad de liberar los espacios públicos que hoy son utilizados como estacionamientos, mientras que, otros mencionan que existen otras prioridades que tienen mayor urgencia, y que la idea de construir más estacionamientos promueve el uso del automóvil, lo que puede sonar contradictorio con el objetivo de la iniciativa.	cinco recintos de estacionamientos. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.
RU_13	**5**	**3**	**1**	**2**	**1**
Renovación urbana sector Quebrada Los Placeres	Iniciativa relacionada con seis desafíos socioterritoriales: uno de la dimensión de "relación con el medio natural", dos de "conectividad" y tres de "brechas urbanas". Tres de estos desafíos tienen una incidencia directa, ya que la propuesta contribuye a mitigar el desafío, mejorando la conectividad peatonal y proporcionando equipamientos y vivienda en el sector. Por lo tanto, suma nueve puntos, correspondiente a una ponderación 5.	La iniciativa está directamente relacionada con un desafío transversal, ya que su objetivo consiste en mejorar el entorno urbano de Av. España con Quebrada Los Placeres, creando un espacio público accesible e inclusivo. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Regeneración Urbana, esta iniciativa fue una de las menos votadas en los puntos interactivos. Este resultado se identifica por la baja participación de residentes del sector de Quebrada Los Placeres, por lo que no se percibe como un desafío a resolver en el corto plazo.	Es evaluada como iniciativa importante pero no urgente. Tuvo una opinión homogénea por parte de la comunidad que participó de la actividad, la cual mencionó que es una iniciativa relevante pero en ningún caso es de carácter urgente.	Iniciativa de gran escala con ejecución a largo plazo, ya que considera diversos elementos en su propuesta urbana, como vivienda, espacio público, equipamiento y conectividad. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de siete actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.

Fuente: IDOM

3.5.3.3. Infraestructura Productiva y Portuaria

Tabla 27 Evaluación de iniciativas del Componente de Infraestructura Productiva y Portuaria

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
IPP_05	**2**	**4**	**5**	**5**	**2**

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
Mejoramiento integral de las Caletas Portales y El Membrillo	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales: uno de la dimensión de "relación con el medio natural" y dos de "brechas urbanas. No obstante, solo uno de estos desafíos tiene una incidencia directa, ya que el mejoramiento contribuye a potenciar el desarrollo productivo de las caletas existentes a través de la mejora de su infraestructura, y contribuyendo de manera indirecta en proporcionar espacio mixto para la utilización de deportes náuticos. Por lo tanto, suma cuatro puntos, correspondiente a una ponderación 2.	Iniciativa relacionada con dos desafíos transversales. De manera indirecta, aportaría a reducir la alta vulnerabilidad social y de infraestructura ante los efectos del Cambio Climático, sin embargo, si bien contribuye, no es su objetivo principal. Mientras que, de manera directa, la iniciativa busca mejorar el espacio de las caletas para potenciar el desarrollo de actividades productivas, aportando al dinamismo de la economía local. Por lo tanto, suma tres puntos, correspondiente a una ponderación 4.	Dentro del componente de Infraestructura productiva y portuaria, esta iniciativa fue la más votada en los puntos interactivos. La comunidad que participó de la actividad destacó la importancia de mejorar las caletas existentes para preservar y potenciar el desarrollo productivo local en la Zona Costera.	Evaluada como iniciativa importante y de urgencia inmediata. En un consenso de la comunidad que participó de la actividad, se mencionó la necesidad de optimizar la infraestructura de las caletas y su coordinación, con el fin de permitir potenciar e impulsar su desarrollo como polo productivo.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que contempla el mejoramiento y reordenamiento de la infraestructura existente. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento. La principal condicionante se visualiza en los requerimientos de la comunidad de pescadores que utiliza ambas caletas, lo que complejizaría su avance y periodo de ejecución. No requiere modificación de normativa.
IPP_06	**3**	**2**	**3**	**3**	**3**
Varadero y espacio para reparación de naves menores	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales: uno de la dimensión de "relación con el medio natural" y dos de "brechas urbanas. Dos de estos desafíos tienen una incidencia directa, ya que la propuesta de un varadero ofrecería apoyo en la reparación de naves menores para los pescadores y deportes náuticos. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	La iniciativa se relaciona con un desafío transversal. De manera indirecta, se relaciona con la generación de un espacio que potencia el desarrollo de actividades productivas en la Bahía de Valparaíso. Por lo tanto, suma un punto, correspondiente a una ponderación 2.	Dentro del componente de Infraestructura productiva y portuaria, esta iniciativa fue la menos votada en los puntos interactivos. Este resultado se identifica por la focalización de la iniciativa a un usuario específico, por lo que, la comunidad que participó de la actividad no lo considera prioritario. Sin embargo, debido a que este componente solo considera dos iniciativas, se decidió otorgar una ponderación de 3 en vez de 1.	Iniciativa evaluada por la comunidad como importante, pero de urgencia media. Obtuvo diferentes opiniones respecto a su relevancia para la población, principalmente debido a que la iniciativa se enfoca en un usuario y necesidad específica de los lancheros, por lo que el resto de la comunidad que participó no lo considera relevante.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que contempla un espacio para la reparación de naves y su conexión o bajada al mar. En consecuencia, requiere la coordinación de cinco actores en su formulación, aprobación, diseño, ejecución y financiamiento. La principal condicionante corresponde a la compra de terreno privado junto al Parque Barón, fuera del recinto portuario. No requiere modificación de normativa.

Fuente: IDOM

3.5.3.4. Movilidad y Espacio Público

Tabla 28 Evaluación de iniciativas del Componente de Movilidad y Espacio Público

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
MEP_01	3	3	3	4	3
Mejoramiento de la movilidad de Paseo Altamirano	Iniciativa relacionada con cuatro desafíos socioterritoriales: dos de la dimensión "relación con el medio natural", uno de "conectividad" y otro de "necesidad de regeneración". Dos de estos desafíos tienen una incidencia directa, ya que la propuesta contribuye a mejorar el espacio público y promover la movilidad activa. Por lo tanto, suma seis puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Iniciativa directamente relacionada con un desafío transversal, ya que su objetivo es promover la movilidad activa mediante un espacio público accesible e inclusivo, que conecte los diferentes puntos de acceso al mar en este sector de la Zona Costera. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Movilidad y Espacio Público, esta iniciativa fue una de las menos votadas en los puntos interactivos. Si bien, la comunidad que participó de la actividad mencionó que la iniciativa es importante para mejorar el paseo costero y promover la movilidad activa, consideran otras iniciativas más prioritarias.	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad. En este sentido, se evidenció una opinión homogénea en la necesidad de mejorar la Avenida Altamirano y destacar su carácter natural como un valor distintivo. No obstante, también se menciona que no es una de las zonas con mayor deterioro en la Zona Costera, por lo que no es de urgencia inmediata.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo. No obstante, requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, aprobación, diseño, ejecución y financiamiento, debido a que implica una intervención de Av. Altamirano bajo la administración del MOP, lo que influiría en los sectores aledaños. No requiere modificación de normativa.
MEP_03	5	3	2	5	2
Mejoramiento del Eje España-Errázuriz-Antonio Varas	Iniciativa relacionada con siete desafíos socioterritoriales: uno de la dimensión de "relación con el medio natural", cuatro de "conectividad" y dos de "necesidad de regeneración". Tres de estos desafíos tienen una incidencia directa, ya que la propuesta contribuye a mejorar el espacio público de las avenidas, promoviendo la movilidad activa y optimizando el uso del transporte público. Por lo tanto, suma diez puntos, correspondiente a una ponderación 5.	La iniciativa está directamente relacionada con un desafío transversal, ya que su objetivo es promover la movilidad activa mediante un espacio público accesible e inclusivo, que permita conectar diferentes sectores de la Zona Costera. Por lo tanto, suma dos puntos, correspondiente a una ponderación 3.	Dentro del componente de Movilidad y Espacio Público, esta iniciativa fue la menos votada en los puntos interactivos. Si bien, la comunidad que participó de la actividad manifiesta que la iniciativa es importante en cuanto a la movilidad activa y el transporte público, consideran otras iniciativas más prioritarias.	Evaluada como iniciativa importante y de urgencia inmediata. En un consenso de la comunidad que participó de la actividad, se mencionó la necesidad de intervenir y mejorar este eje vial que constituye la "columna vertebral de la ciudad", y que actualmente funciona como una barrera que segrega la Zona Costera del resto de Valparaíso.	Iniciativa de gran escala con ejecución a largo plazo, debido a que implica la intervención de una vía de gran extensión que deberá ejecutarse en etapas. Esta afecta la vereda, organización del transporte público, ciclovías, entre otros. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de cinco actores en su formulación, aprobación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.
MEP_05	3	2	5	4	3
Recuperación de pasajes	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales: uno	Iniciativa relacionada de manera indirecta con un	Dentro del componente de Movilidad y Espacio Público,	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta	Iniciativa de pequeña escala con ejecución a corto plazo,

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
peatonales en Barrio Puerto	de la dimensión de "conectividad" y dos de "necesidad de regeneración". Dos de estos desafíos tienen una incidencia directa, ya que la iniciativa contribuye a mejorar y mantener el espacio público de los pasajes peatonales, con el objetivo de disminuir la sensación de inseguridad y promover la vida urbana en Barrio Puerto. Por lo tanto, suma cinco puntos, correspondiente a una ponderación 3.	desafío transversal. Si bien, la implementación de la iniciativa contribuiría a generar nuevos polos de atracción y circuitos turísticos en el Sitio Patrimonio Mundial, éste no es su objetivo principal. El foco de la iniciativa es mejorar el espacio público deteriorado para potenciar su uso por parte del peatón. Por lo tanto, suma un punto, correspondiente a una ponderación 2.	corresponde a la iniciativa más votada en los puntos interactivos. En este sentido, la comunidad manifestó la necesidad de recuperar estos espacios para el tránsito y uso peatonal, en un sector altamente turístico y con patrimonio físico importante para la ciudad.	por la comunidad. En este sentido, se evidenció una opinión homogénea en la necesidad de recuperar el espacio de los pasajes peatonales para uso peatonal y turístico en la zona.	que se centra en la conservación y mejoramiento de pasajes peatonales. Sin embargo, requiere la coordinación de cinco actores en su formulación, diseño, ejecución y financiamiento, debido a su ubicación en el Sitio Patrimonio Mundial y Zona Típica. No requiere modificación de normativa.
MEP_06	**2**	**1**	**4**	**4**	**1**
Mejoramiento Urbano Intermodal en Nudo Barón	Iniciativa relacionada con tres desafíos socioterritoriales de la dimensión de "conectividad". No obstante, solo uno de estos desafíos tiene una incidencia directa, ya que la iniciativa contribuye al reordenamiento del espacio vial para proporcionar intermodalidad del transporte público que se espera potenciar en el sector de Barón. Por lo tanto, suma cuatro puntos, correspondiente a una ponderación 2.	La iniciativa no se relaciona con ningún desafío transversal, por lo tanto suma cero puntos, correspondiente a una ponderación 1.	Dentro del componente de Movilidad y Espacio Público, esta iniciativa fue la segunda más votada los puntos interactivos, debido a la importancia de resolver en el espacio público, la interacción de los distintos modos de transporte en el sector de Barón.	Evaluada como iniciativa importante y con urgencia alta por la comunidad. En este sentido, se evidenció una opinión homogénea en la necesidad de ordenar los actuales y futuros usos en este sector, además de las formas de conectividad e intermodalidad en el punto neurálgico que configura Barón.	Iniciativa de gran escala con ejecución a largo plazo, que contempla un espacio intermodal entre diferentes modos de transporte, entre ellos, una estación de teleférico. En consecuencia, requiere la coordinación e involucramiento de siete actores en su formulación, aprobación, diseño, ejecución y financiamiento. No requiere modificación de normativa.
MEP_09	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**
Taxi acuático: Transporte Marítimo para pasajeros	La iniciativa se relaciona solo con un desafío socioterritorial de la dimensión "conectividad". Sin embargo, éste posee una incidencia indirecta, ya que no es parte de su objetivo general la	La iniciativa no se relaciona con ningún desafío transversal, por lo tanto suma cero puntos, correspondiente a una ponderación 1.	Iniciativa no fue sometida a votación por parte de la comunidad, debido a que fue incluida en el Plan posterior a la realización de los puntos interactivos.	Iniciativa no fue sometida a votación por parte de la comunidad, debido a que fue incluida en el Plan posterior a la realización del Taller del 3 de diciembre.	Iniciativa de mediana escala con ejecución a mediano plazo, que contempla la construcción o utilización de muelles existentes para el transporte marítimo de pasajeros. No obstante,

Código / Iniciativa	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3		Criterio 4
			Puntos Interactivos	Taller de Priorización	
	gobernanza para coordinar y acelerar proyectos de transporte público. Por lo tanto, suma un punto, correspondiente a una ponderación 1.				requiere la coordinación e involucramiento de al menos seis actores para su ejecución y financiamiento, debido a su alcance intercomunal y condición costera. No requiere modificación de normativa, sin embargo, esta iniciativa está condicionada a permiso de las concesiones marítimas y del recinto portuario para operar en la Bahía de Valparaíso.

Fuente: IDOM

3.5.4. Paso 4: Procesamiento y aplicación de filtro

A partir de la evaluación anterior, se sistematizó esta información y se multiplicó por el porcentaje obtenido de cada criterio. La sistematización consistió en registrar y normalizar los valores para que fueran evaluables entre sí y, de esta forma, obtener un puntaje para cada caso. En la siguiente ilustración se puede observar parte de este proceso.

Ilustración 27 Ejemplo de Sistematización y Normalización de las Evaluaciones de las iniciativas

CRITERIO		AAM_02 Renovación sector de Playa Carvallo	AAM_05 Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	AAM_08 Marina Deportiva Pública en Barón	AAM_10 Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	AAM_11 Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur	RU_02 Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	5	3	2	5	3	3	4
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	4	4	2	3	3	5	3
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA							
CRIT. 3.1	*Priorización Puntos Focales (50%)*	5	1	4	3	2	1	3
CRIT. 3.2	*Taller de Priorización (50%)*	4	3	3	4	3	3	4
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	3	3	2	4	4	3	3

CRITERIO		AAM_02 Renovación sector de Playa Carvallo	AAM_05 Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	AAM_08 Marina Deportiva Pública en Barón	AAM_10 Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra	AAM_11 Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	RU_01 Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur	RU_02 Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo
CRIT. 1	RELACIÓN CON DIMENSIONES DE ANÁLISIS	8,3%	5,0%	3,3%	8,3%	5,0%	5,0%	6,7%
CRIT. 2	RELACIÓN CON TEMAS TRANSVERSALES	7,7%	7,7%	3,8%	5,8%	5,8%	9,6%	5,8%
CRIT. 3	OPINIÓN CIUDADANA							
CRIT. 3.1	*Priorización Puntos Focales (50%)*	9,3%	1,9%	7,4%	5,6%	3,7%	1,9%	5,6%
CRIT. 3.2	*Taller de Priorización (50%)*	6,5%	4,8%	4,8%	6,5%	4,8%	4,8%	6,5%
CRIT. 4	FACTIBILIDAD DE DESARROLLO	6,7%	6,7%	4,4%	8,9%	8,9%	6,7%	6,7%

Fuente: IDOM

De esta forma, se obtiene una lista de las iniciativas en fase de "idea" ordenados por puntaje, de mayor a menor, con el método de suma ponderada. Entre mayor puntaje obtengan respecto a los demás, obtienen una prioridad superior y, por tanto, entre menos valor tenga su resultado, estos se ubicarán en los últimos lugares de la lista. Para mayor detalle, se sugiere revisar el anexo adjunto a la presente entrega, donde se encuentra el sistema de priorización.

3.5.4.1. Resultado Priorización de Iniciativas de Inversión

Como resultado del proceso de priorización, en la siguiente tabla se puede observar las iniciativas de inversión ordenadas por ranking ascendente:

Tabla 29 Ranking de priorización

Ranking	Código	Nombre Iniciativa
1	AAM_02	Renovación sector de Playa Carvallo
2	RU_06	Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV
3	AAM_10	Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra
4	RU_02	Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo
5	MEP_05	Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto

Ranking	Código	Nombre Iniciativa
6	IPP_05	Mejoramiento integral de las Caleta Portales y El Membrillo
7	AAM_11	Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)
8	MEP_03	Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas
9	MEP_01	Mejoramiento de la movilidad de Paseo Altamirano
10	RU_01	Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur
11	IPP_06	Varadero y espacio para reparación de naves menores
12	AAM_05	Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)
13	RU_07	Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos
14	AAM_08	Marina Deportiva Pública en Barón
15	RU_10	Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso
16	RU_13	Renovación urbana sector quebrada Los Placeres
17	MEP_06	Mejoramiento Urbano Intermodal en Nudo Barón
18	MEP_09	Transporte Marítimo para pasajeros

Fuente: IDOM

De acuerdo con los resultados expuestos anteriormente, las cinco iniciativas que resultaron con mayor prioridad, considerando relación con los desafíos socioterritoriales, factibilidad de desarrollo y la opinión ciudadana son:

1) **Renovación sector Playa Carvallo.** Iniciativa de mediana escala, relacionada con múltiples y diversos desafíos socioterritoriales y transversales, además de ser priorizada por la comunidad, tanto en los puntos interactivos como en el taller, con el fin de potenciarla como un balneario seguro, accesible y de uso familiar.
2) **Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV.** Iniciativa de mediana escala, relacionada con diversos desafíos socioterritoriales, y de las más votadas por la comunidad de Valparaíso, debido a que constituye un punto de acceso a la ciudad y un nodo clave para la movilidad en la Zona Costera.
3) **Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra.** Iniciativa de mediana escala, relacionada con diversos desafíos socioterritoriales. En cuanto a la opinión ciudadana, si bien no fue de las más votadas en su componente, en el taller de priorización se consideró una iniciativa importante y con urgencia alta debido al potencial de vincularse al Paseo Wheelwright y promover la continuidad de los 11 kilómetros en la Zona Costera.
4) **Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector El Membrillo.** Iniciativa de mediana escala relacionada con diversos desafíos socioterritoriales. En cuanto a la opinión ciudadana, si bien no fue de las más votadas en su componente, en el taller de priorización se consideró una iniciativa importante y con urgencia alta para potenciar el sector de El Membrillo.
5) **Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto.** Iniciativa de pequeña escala y de las más votadas por la comunidad de Valparaíso en los puntos interactivos, además de ser catalogada en el taller como iniciativa importante y con urgencia alta, debido a la necesidad de recuperar el espacio público asociado a los pasajes peatonales en un sector altamente concurrido y turístico.

Por otra parte, las iniciativas que resultaron menos prioritarias son aquellas que, en general, son más complejas de realizar, debido a que deben considerar el involucramiento de múltiples actores en sus diversas etapas, además de ser una iniciativa de mediana a gran escala de intervención. En particular, la iniciativa del transporte marítimo para pasajeros resultó en último lugar como menos prioritaria, debido a que surge a partir de las participaciones realizadas en diciembre, por lo tanto, no cuenta con ponderación de opinión ciudadana.

3.6. Evolución de Indicadores

El Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU) es una iniciativa conjunta del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT), Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Su objetivo es medir, monitorear y evaluar periódicamente la calidad de vida y el desarrollo urbano en las ciudades chilenas. Además, es un insumo clave como herramienta para los futuros Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT).

El SIEDU se estructura en torno a ocho compromisos claves que encarnan los desafíos planteados por la Política Nacional de Desarrollo Urbano, Nueva Agenda Urbana de Hábitat III y las directrices planteadas por la OCDE; y, que incluyen el acceso a servicios públicos, la movilidad sustentable, la calidad del medio ambiente urbano, la integración social, la planificación urbana, el crecimiento económico inclusivo, la protección del patrimonio cultural y la participación ciudadana.

En la etapa 1, se analizaron los siguientes indicadores en materia de movilidad, espacio público y áreas verdes, esenciales para determinar la situación actual de la Zona Costera de Valparaíso. Estos indicadores ayudan a identificar áreas de mejora y a orientar las políticas públicas para un desarrollo urbano más sostenible y equitativo.

Tabla 30 Indicadores SIEDU

Indicador	Estándar CNDU	Definición
1.Distancia a plazas públicas	Hasta 400 metros de distancia	Indicador que mide la distancia de las plazas públicas dentro de un radio de 400 metros.
2.Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Hasta 400 metros de distancia	Indicador que mide la superficie de plazas públicas respecto a la población del área de estudio.
3.Distancia a parques públicos	Hasta 3.000 metros de distancia	Indicador que cuantifica la influencia de los parques públicos en el área de estudio en un radio de 3.000 metros.
4.Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 metros)	Hasta 3.000 metros de distancia	Indicador que contabiliza la proporción de superficie que le corresponde a cada habitante de su población actual con relación a los parques existentes.
5.Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas	400 metros de distancia máxima	Indicador que cuantifica el porcentaje de población que tiene acceso a una plaza en un radio de 400 metros.
6.Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Hasta 3.000 metros de distancia	Indicador que cuantifica el porcentaje de población que tiene acceso a un parque en un radio de 3.000 metros.
7.Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Desde 10 metros cuadrados/habitante	Indicador que calcula los metros cuadrados de áreas verdes públicas disponible por habitante en el área de estudio.
8.Distancia a paraderos de transporte público mayor	400 metros de distancia máxima	Indicador que mide la accesibilidad a paraderos de un área de influencia de 400 metros.
9.Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías	Sin estándar CNDU, se complementa con estándar basada en isócrona.	Indicador que evalúa la cobertura de infraestructura de ciclovías.

Indicador	Estándar CNDU	Definición
10.Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento	100% de veredas en buen estado	Indicador que cuantifica las manzanas que se encuentra en el área de estudio.

Fuente: IDOM

A partir de lo identificado en la etapa 1, se analizó la posible evolución de los indicadores si se ejecutara la totalidad de iniciativas (40) que componen el borrador del Plan Estratégico de la Zona Costera de Valparaíso. En la siguiente matriz, se identifica qué iniciativas contribuyen a cada indicador SIEDU, por componente.

Las iniciativas del Componente de Acceso al Mar (11), contribuyen principalmente en la creación y mejoramiento de plazas y parques públicos, aumento de áreas verdes por habitante, creación de ciclovía y mejoramiento de veredas.

Tabla 31 Matriz Componente Acceso al Mar

		INDICADORES SIEDU									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COD	NOMBRE INICIATIVA	Distancia a Plaza Pública	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Distancia a parques públicos	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 metros)	Porcentaje de población atendida por el sistema de plaza públicas	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Distancia a paraderos de transporte público mayor	Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías	Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento
AAM_01	Construcción Borde Costero Sector Las Torpederas	X	X			X		X			X
AAM_02	Renovación sector de Playa Carvallo										X
AAM_03	Balneario San Mateo	X	X			X		X	X		X
AAM_04	Mejoramiento y puesta en valor Muelle Prat	X	X			X					X
AAM_05	Ampliación del Muelle Prat (hacia Espigón)	x	x			X		X			X
AAM_06	Construcción Parque Barón			X	X		X			X	X
AAM_07	Equipamiento para actividades náuticas en sector de Barón (Etapa 2-Parque Barón)	No Aplica									
AAM_08	Marina Deportiva Pública en Barón	No Aplica									
AAM_09	Paseo Costero: Construcción del nuevo Malecón Bellavista-Barón, Plaza del Mar y Mirador del Puerto	X	X			X		X		X	
AAM_10	Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra									X	X
AAM_11	Construcción de nuevos miradores (Waddington, La Puntilla y Vista Naves)	X	X			X		X			

Fuente: IDOM

Las iniciativas de Regeneración Urbana (13), correspondiente a nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grados de deterioro urbano, algunos contribuyen en la creación y mejoramiento de plazas públicas, aumento de superficie de áreas verdes, creación de ciclovías y mejoramiento de veredas.

Tabla 32 Matriz Componente Regeneración Urbana

		INDICADORES SIEDU									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COD	NOMBRE INICIATIVA	Distancia a Plaza Pública	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Distancia a parques públicos	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 metros)	Porcentaje de población atendida por el sistema de plaza públicas	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Distancia a paraderos de transporte público mayor	Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías	Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento
RU_01	Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur	X	X			X		X			X
RU_02	Pueblito El Membrillo: mejoramiento integral del sector de Caleta el Membrillo	X	X			X		X		X	X
RU_03	Remodelación Plazas Sotomayor y Justicia										X
RU_04	Construcción de Port Center en Sector Muelle Prat	No Aplica									
RU_05	Mejoramiento del espacio público de Avenida Brasil	X	X			X		X			X
RU_06	Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	X	X			X		X			X
RU_07	Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamientos	No Aplica									
RU_08	Rehabilitación Edificio Tassara para viviendas sociales	No Aplica									
RU_09	Construcción de Archivo Regional y Taller Nasro Maluk en Barrio Puerto	No Aplica									
RU_10	Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso										
RU_11	Rehabilitación de la Bodega Simón Bolívar (Etapa 3-Parque Barón)	No Aplica									
RU_12	Rehabilitación de Galpones de la Maestranza y antigua Tornamesa del ferrocarril	No Aplica									
RU_13	Renovación urbana sector quebrada Los Placeres	X	X			X		X			X

Fuente: IDOM

Para el caso del componente de Infraestructura Productiva y Portuaria, correspondiente a 7 iniciativas que tienen por objetivo fortalecer e impulsar los soportes para actividades productivas, logísticas y de investigación, no se identifica que estos contribuyan en la evolución de los indicadores.

Por último, respecto al componente de Movilidad y Espacio Público, compuesta por 9 iniciativas enfocadas en la optimización de ejes viales para la movilidad activa, el transporte público y la integración ciudad-puerto; estas contribuyen en la creación de ciclovías y mejoramiento de veredas para el tránsito peatonal.

Tabla 33 Matriz Componente Movilidad y Espacio Público

		INDICADORES SIEDU									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COD	NOMBRE INICIATIVA	Distancia a Plaza Pública	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Distancia a parques públicos	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 metros)	Porcentaje de población atendida por el sistema de plaza públicas	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Distancia a paraderos de transporte público mayor	Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías	Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento
MEP_01	Mejoramiento de la movilidad de Paseo Altamirano									X	X
MEP_02	Restauración y construcción de Ascensores	No Aplica									
MEP_03	Mejoramiento del Eje España-Errazuriz-Antonio Varas									X	X
MEP_04	Rutas seguras y boulevares, Anfiteatro de los Sueños	No Aplica									
MEP_05	Recuperación de pasajes peatonales en Barrio Puerto										X
MEP_06	Mejoramiento Urbano Intermodal en Nudo Barón									X	X
MEP_07	Soterramiento de accesos a Estaciones Bellavista, Francia y Barón	No Aplica									
MEP_08	Mejoramiento accesibilidad Estación Portales	No Aplica									
MEP_09	Taxi acuático: Transporte Marítimo para pasajeros	No Aplica									

Fuente: IDOM

Considerando los antecedentes presentados anteriormente y complementando al apartado de Indicadores Base del Informe de la Etapa 1, el objetivo de este capítulo es realizar una comparación entre el escenario actual y el escenario proyectado generando una base comparativa. A continuación, se indica la síntesis comparativa para cada indicador.

3.6.1. Distancias a plazas públicas

Se considera plaza pública a toda área verde con una superficie entre 1.000 y 20.000 m². Según este criterio, actualmente son plazas públicas las áreas verdes en Avenida Brasil, Avenida Argentina, Playa Ancha (Torpederas, Plaza de los Loros y Plaza Rubén Darío), Plaza Echaurren, Plaza con Monumento a la Mujer del Hombre del Mar y Mirador Cerro Esperanza. También se incluyen plazas fuera del área de estudio, como el Parque Cultural de Valparaíso en Cerro Cárcel, Plaza Victoria, Plaza O'Higgins, Plaza Bismarck, entre otras.

Tabla 34 Síntesis Indicador N°1

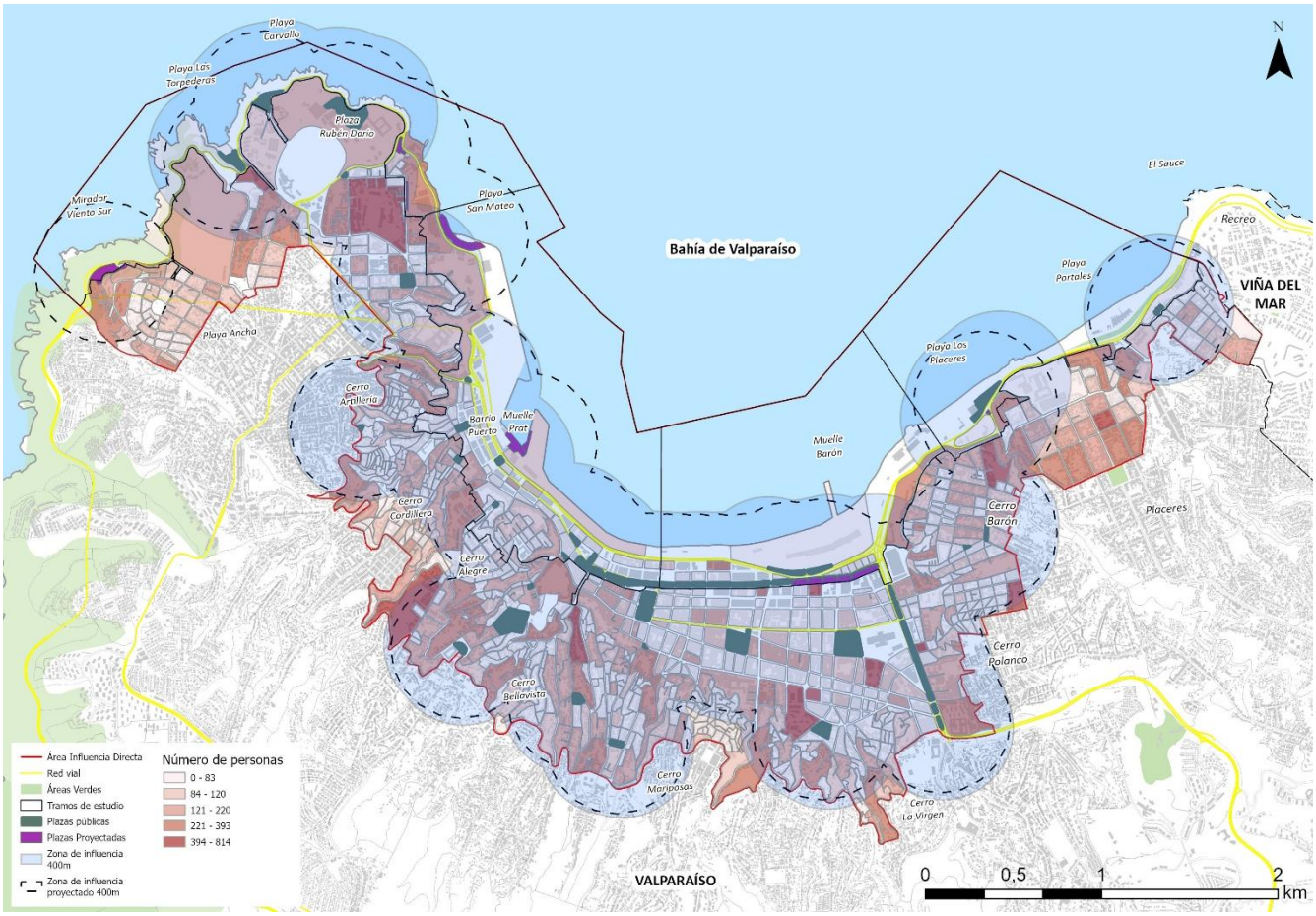
Indicador 1	**Distancia a plazas públicas**
Estándar CNDU	Hasta 400 metros de distancia
Justificación	Este indicador evalúa la cobertura de plazas públicas en el Área de Influencia Directa (AID) en función del buffer.
Modelo	

	Se establece un buffer de 400 metros para definir la zona de influencia, tomando como punto de origen el centroide de polígono de cada plaza.				
Escenario Actual	Actualmente, dentro del AID existen 61 plazas. Considerando una distancia de 400 metros alrededor de cada una de estas plazas, se estima que benefician a un total de **68.848 personas**.				
Escenario Proyectado	El Plan Estratégico proyecta la construcción de 7 nuevas plazas, por ejemplo en Viento Sur, San Mateo, miradores, expansión del bandejón de Brasil entre las calles San Ignacio y Avenida Argentina, entre otros. Considerando una distancia de 400 metros alrededor de estas áreas, se estima que beneficiarían a 546 personas adicionales; elevando el total de la población beneficiada a **69.394 habitantes.**				
Iniciativas aportantes	AAM_01	AAM_03	AAM_04	AAM_05	AAM_09
	AAM_11	RU_01	RU_02	RU_05	RU_06
	RU_13				

Fuente: IDOM

Si bien el aumento de población beneficiada no es significativo, es importante señalar que parte de las iniciativas considera el mejoramiento de algunas plazas públicas que actualmente presentan importantes grados de deterioro, lo que contribuiría directamente en aumentar su uso recreativo por la población de Valparaíso.

Ilustración 28 Evolución de indicador Distancia a Plazas Públicas, con proyección de iniciativas



Fuente: IDOM

3.6.2. Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)

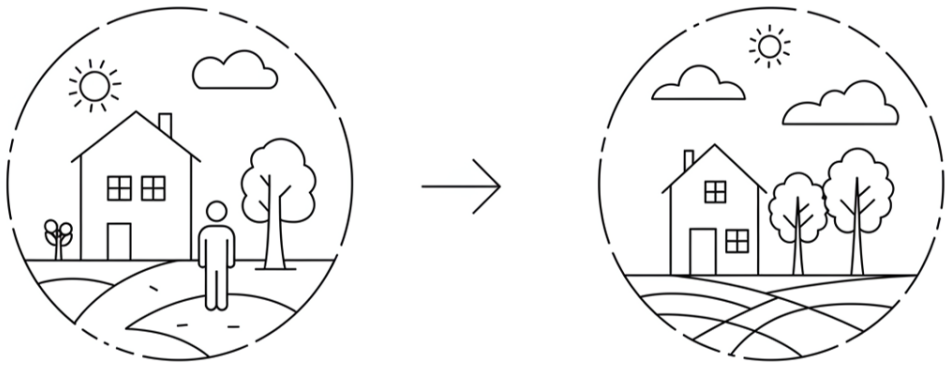
Teniendo en cuenta la definición conceptual de plaza pública, a continuación, se presenta la relación entre los metros cuadrados de plaza pública y el total de la población.

Tabla 35 Síntesis Indicador N°2

Indicador 2	Superficie de plazas públicas (1.000 a 20.000 m²) por habitante que cumple el estándar de distancia (400 m)				
Estándar CNDU	Sin estándar				
Justificación	Este indicador mide la superficie de plazas públicas respecto a la población del área de estudio, es decir, la relación entre los metros cuadrados de las plazas públicas sobre el total de la población (m^2/hab.).				
Modelo	Se aplica la formula correspondiente a: ***Superficie de área verde por habitante = Superficie total de las plazas públicas/ Número de habitante***				
Escenario Actual	Actualmente existen 61 plazas públicas, cuya superficie corresponden a 186.423,04m², abarcando una población de 68.848 habitantes. Por lo tanto, se considera como escenario actual **2,7 m²/hab.**				
Escenario Proyectado	La proyección de 7 nuevas plazas significa un aporte en términos de superficie de 34.024 m². Además, la extensión del bandejón de Brasil hasta la acera sur ubicado, de 5.964,9 m² a 8.908,93 m², proyectando finalmente 14.873,83 m². En términos prácticos corresponden a **3,18 m²/hab.**, lo que representa un aumento de 0,46 m²/hab.				
Iniciativas aportantes	AAM_01	AAM_03	AAM_04	AAM_05	AAM_09
	AAM_11	RU_01	RU_02	RU_05	RU_06
	RU_13				

Fuente: IDOM

Ilustración 29 Aumento de superficie de plazas públicas por habitante



Fuente: IDOM

3.6.3. Distancia a parques públicos

Un Parque Público se considera a toda área verde con una superficie mayor a 20,000 m². En el escenario actual, únicamente existe el Parque Alejo Barrios, que cuenta con una extensión de 42.263 m². En el escenario proyectado, se incluye el Parque Barón (104.745 m²) en etapa de construcción, aumentando a una superficie

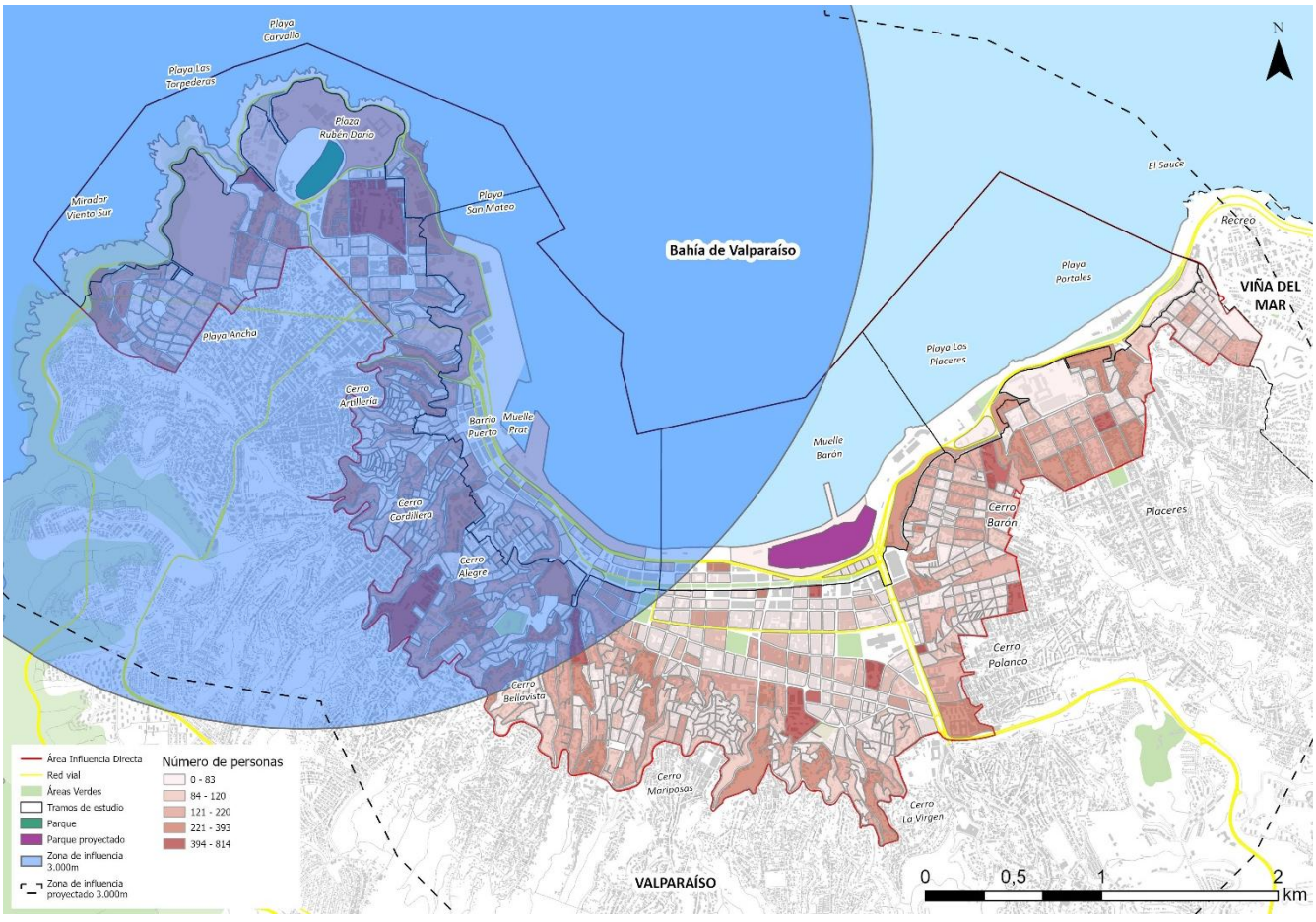
de 147.008 m². Estos parques representan importantes espacios verdes que contribuyen significativamente al bienestar de la comunidad, ofreciendo áreas de recreación, esparcimiento y contacto con la naturaleza.

Tabla 36 Síntesis Indicador N°3

Indicador 3	**Distancia a parques públicos**
Estándar CNDU	Hasta 3.000 metros de distancia
Justificación	Este indicador cuantifica la influencia de los parques públicos en el área de estudio en un radio de 3.000 metros.
Modelo	Se establece un buffer de 3.000 metros para definir la zona de influencia, tomando como punto de origen el centroide de polígono de los parques.
Escenario Actual	De un total de 82.095 habitantes, la influencia del Parque Alejo Barrios abarca a 36.626 habitantes correspondiente a un 44,6%.
Escenario Proyectado	Al incorporar el Parque Barón a la ecuación, los habitantes del AID quedan abarcados en un 100%.
Iniciativas aportantes	AAM_06

Fuente: IDOM

Ilustración 30 Evolución de indicador: Distancia a Parques Públicos, con proyección de iniciativas



Fuente: IDOM

3.6.4. Superficie de parques públicos por habitantes que cumple estándar de distancia (3.000 metros)

Teniendo en cuenta la definición conceptual de parque público, es importante analizar la relación entre los metros cuadrados de los parques públicos y el total de la población. Este análisis permite evaluar la disponibilidad y accesibilidad de espacios verdes para los habitantes. En el escenario actual, el Parque Alejo Barrios, con una extensión de 42.263 m², y en el escenario proyectado, el Parque Barón, con una superficie de 104.745 m² (147.008 m² en total), representan áreas significativas que contribuyen al bienestar de la comunidad.

Tabla 37 Síntesis Indicador N°4

Indicador 4	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 m).
Estándar CNDU	Sin estándar
Justificación	Este indicador contabiliza la proporción de superficie que le corresponde a cada habitante de su población actual con relación a los parques públicos existentes.
Modelo	Se aplica la fórmula correspondiente a: ***Superficie de parque público por habitante = Superficie total de parques públicos/ Número de habitante***
Escenario Actual	Actualmente existe un parque público correspondiente al Parque Alejo Barrios, cuya superficie es de 42.263 m² y el área de influencia abarca a 36.626 habitantes. Lo que significa que cada habitante tiene en promedio 1,15 m²/hab.
Escenario Proyectado	Al incorporar el Parque Barón en la ecuación (104.745 m²), la superficie de parque pasa de ser 42.263 m² a 147.008 m², lo que significa que cada habitante en promedio tiene **1,79 m².**
Iniciativas aportantes	AAM_06

Fuente: IDOM

3.6.5. Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas

El porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas es un indicador clave para evaluar la accesibilidad y la distribución equitativa de las áreas verdes en una comunidad. Este porcentaje refleja la proporción de habitantes que se benefician directamente de las plazas públicas, lo cual es fundamental para promover el bienestar social, la recreación y la calidad de vida urbana.

Tabla 38 Síntesis Indicador N°5

Indicador 5	Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas
Estándar CNDU	400 metros de distancia máxima
Justificación	Este indicador cuantifica el porcentaje de población que tiene acceso a una plaza pública en un radio de 400 m.
Modelo	Se aplica la formula correspondiente a: ***Total de población dentro del buffer / Total de población del AID * 100***
Escenario Actual	Actualmente el área de influencia del sistema de plazas públicas abarca el **83,86%** correspondiente a 68.848 habitantes.

Escenario Proyectado	Al aumentar las plazas públicas, el área de influencia del sistema de plazas públicas abarca el **84,53%** correspondiente a 69.394 habitantes.				
Iniciativas aportantes	AAM_01	AAM_03	AAM_04	AAM_05	AAM_09
	AAM_11	RU_01	RU_02	RU_05	RU_06
	RU_13				

Fuente: IDOM

3.6.6. Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos

El porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos en un indicador esencial para medir la accesibilidad y la equidad en la distribución de estos espacios verdes. Este porcentaje muestra la proporción de habitantes que tienen acceso a los parques públicos, lo cual es crucial para fomentar la salud, el bienestar y la cohesión social en la comunidad.

Tabla 39 Síntesis Indicador N°6

Indicador 6	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicas
Estándar CNDU	Hasta 3.000 metros de distancia.
Justificación	Este indicador cuantifica el porcentaje de población que tiene acceso a un parque público en un radio de 3.000 metros.
Modelo	Se aplica la formula correspondiente a: ***Total de población dentro del buffer / Total de población del AID * 100***
Escenario Actual	Actualmente el área de influencia del sistema de parques públicos abarca el 44,6% correspondiente a 36.626 habitantes.
Escenario Proyectado	Al proyectar el Parque Barón, el área de influencia del sistema de parques públicos aumenta al 100%.
Iniciativas aportantes	AAM_06

Fuente: IDOM

3.6.7. Superficie de áreas verdes públicas por habitante

La superficie de áreas verdes públicas (sumatoria de las superficies de parques y plazas públicas) por habitante es un indicador crucial para evaluar la disponibilidad y accesibilidad de espacios verdes en una comunidad. Este indicador refleja la cantidad de metros cuadrados de áreas verdes que están disponibles para cada residente, lo cual es fundamental para promover la salud, el bienestar y la calidad de vida urbana.

Tabla 40 Síntesis Indicador N°7

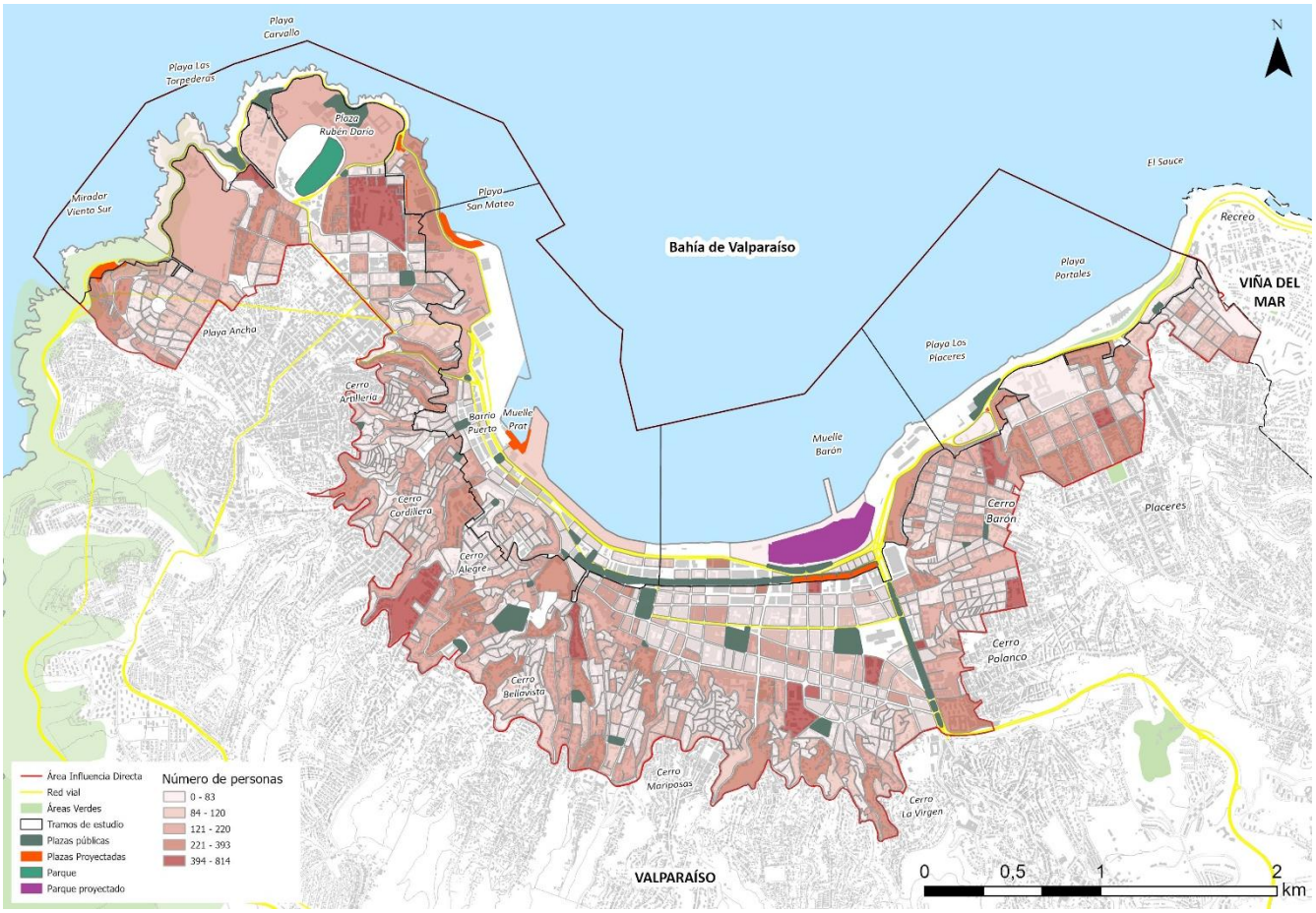
Indicador 7	Superficie de áreas verdes públicas por habitante.
Estándar CNDU	Desde 10 m²/hab.
Justificación	Este indicador calcula los metros cuadrados de áreas verdes públicas (sumatoria de superficie de parques y plazas públicas) disponibles por habitante en el área de estudio.
Modelo	Se aplica la formula correspondiente a: ***Superficie de áreas verdes públicas (m²) en el AID / Total de población del AID***
Escenario Actual	Actualmente la superficie de áreas verdes corresponde a 228.686 m². Esto se traduce en una disponibilidad de 2,78 m² de áreas verdes públicas por habitante.

Escenario Proyectado	Los metros cuadrados proyectados de áreas verdes ascienden a 358.427 m². Esto equivale a una superficie de áreas verdes públicas de **4,36 m² por habitantes.**				
Iniciativas aportantes	AAM_01	AAM_03	AAM_05	AAM_09	AAM_11
	RU_01	RU_02	RU_05	RU_06	RU_13

Fuente: IDOM

El aumento de superficie de áreas verdes por habitante es de 1,58 m²/hab. Si bien no permite cumplir el estándar mínimo de 10 m²/hab., incorpora nuevos espacios recreativos en partes de la Zona Costera donde no existen, como por ejemplo Viento Sur, San Mateo y miradores. A su vez, algunas iniciativas consideran el mejoramiento de algunas áreas verdes existentes que actualmente presentan importantes grados de deterioro, lo que contribuiría directamente en aumentar su uso recreativo por la población de Valparaíso, convirtiéndolos en espacios de calidad, algunos son: el bandejón de Av. Brasil, Playa Las Torpederas, plaza con monumento a la mujer del hombre del mar, entre otros.

Ilustración 31 Mapa de áreas verdes públicas, con iniciativas proyectadas



Fuente: IDOM

3.6.8. Distancia a paraderos de transporte público mayor

La distancia a los paraderos de transporte público mayor es un indicador fundamental para evaluar la accesibilidad y la eficiencia del sistema de transporte en una comunidad. Este indicador mide la proximidad de los residentes a los puntos de acceso del transporte público, en este caso los paraderos.

Tabla 41 Síntesis Indicador N°8

Indicador 8	Distancia a paraderos de transporte público mayor
Estándar CNDU	Hasta 400 metros
Justificación	Este indicador mide la accesibilidad a paraderos dentro de un área de influencia de 400 metros
Modelo	Se establece un buffer de 400 metros para determinar la zona de influencia
Escenario Actual	Se identifican 304 paraderos de transporte público mayor, cuya área de influencia de 400 metros beneficia a 119.868 habitantes.
Escenario Proyectado	Se mantiene lo indicado en el escenario actual, ya que el plan no considera agregar ni eliminar paraderos, sino mejorarlos.

Fuente: IDOM

3.6.9. Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías

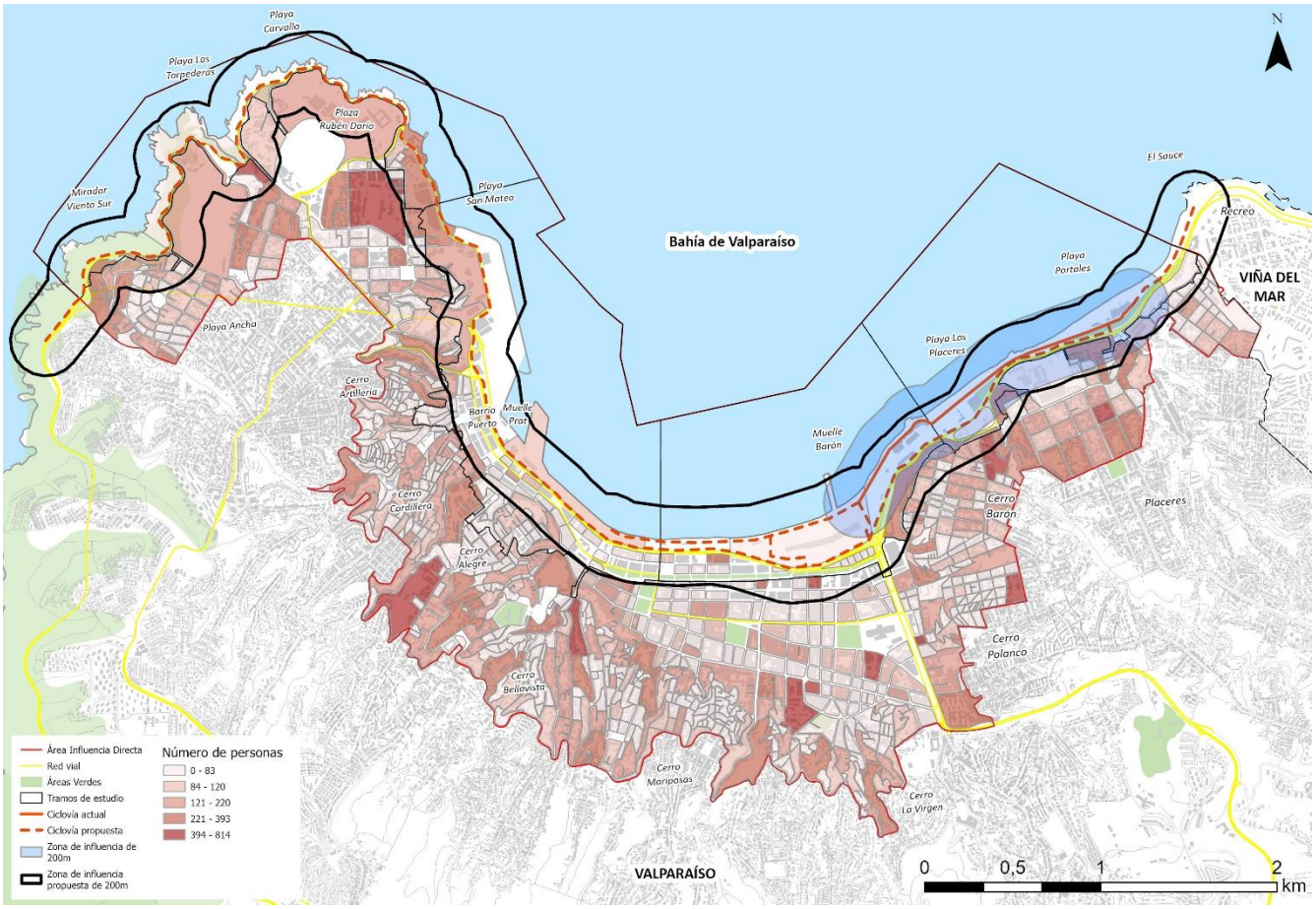
El porcentaje de población atendida por la red de ciclovías es un indicador clave para evaluar la accesibilidad y la efectividad de las infraestructuras de transporte sostenible en una ciudad. Este indicador refleja la proporción de habitantes que tienen acceso a las ciclovías, lo cual es fundamental para entender cómo estas vías contribuyen a mejorar la movilidad urbana, reducir la congestión vehicular y promover hábitos de vida saludables. Además, una red de ciclovías bien distribuida puede fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte diario, disminuyendo la dependencia de vehículos motorizados y reduciendo las emisiones de gases contaminantes.

Tabla 42 Síntesis Indicador N°9

Indicador 9	Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías				
Estándar CNDU	Sin estándar				
Justificación	Este indicador evalúa la cobertura de infraestructura de ciclovías en el Área de Influencia Directa (AID), ponderando la población con acceso a una red de ciclovías dentro de un radio de 200 metros. Este indicador es útil para medir el impacto de las políticas de movilidad y analizar su potencial para reducir problemáticas relacionadas con el transporte.				
Modelo	Se aplica un buffer de 200 metros para determinar la zona de influencia				
Escenario Actual	Actualmente existen **2,8 kilómetros** de ciclovías localizado en el Paseo Wheelwright, entre Barón y Caleta Portales, beneficiando a 4,22% de la población aproximadamente.				
Escenario Proyectado	Se proyecta la construcción de una ciclovía complementaria a la existente, con una extensión de **12,92 kilómetros**. Esta nueva ciclovía se extendería desde Barón hasta Mirador Viento Sur y desde Portales hasta el límite con Viña del Mar, beneficiando aproximadamente al **21,43%** de la población del Área de Influencia Directa (AID). Este incremento representa un aumento del 17,21%, es decir, son 14.129 personas más las beneficiadas.				
Iniciativas aportantes	AAM_06	AAM_09	AAM_10	RU_02	MEP_01
	MEP_03	MEP_06			

Fuente: IDOM

Ilustración 32 Mapa influencia de ciclovías



Fuente: IDOM

3.6.10. Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento

Este indicador mide el estado de conservación del pavimento de las veredas, lo que da cuenta de las condiciones del espacio público, especialmente en términos de accesibilidad universal. Se considera buena calidad a los pavimentos cuyas categorías son accesible y funcionales.

Tabla 43 Síntesis Indicador N°10

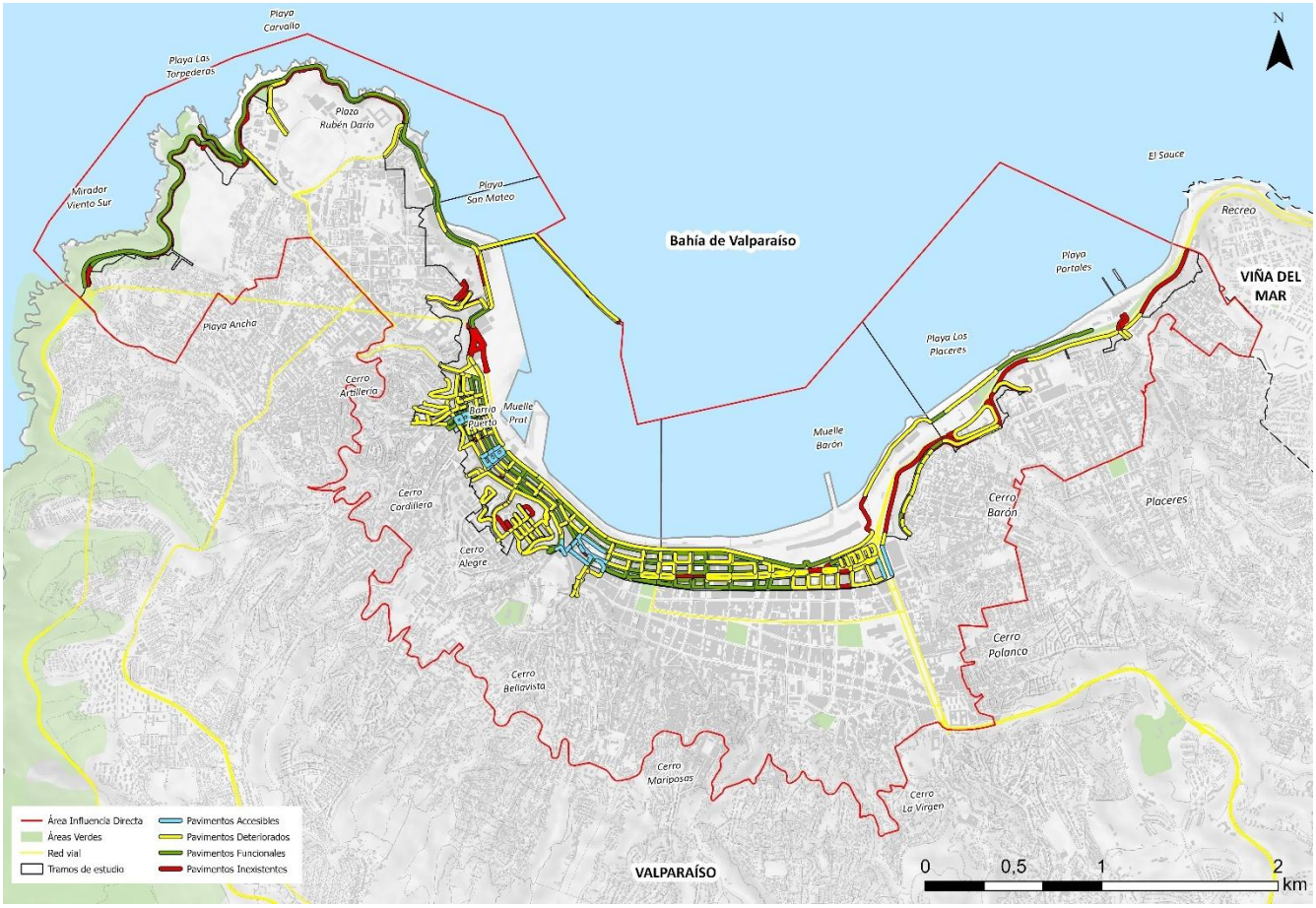
Indicador 10	Porcentaje de manzana con veredas con buena calidad de pavimento
Estándar CNDU	100% veredas en buen estado
Justificación	Este indicador cuantifica las veredas que se encuentran en el área de estudio y que cuentan con aceras que cumplen con ciertos estándares de calidad predefinidos, que corresponden a pavimentos funcionales y accesibles
Modelo	Se aplica la fórmula correspondiente a: **Total de vereda con buena calidad / Total de veredas en el área de estudio * 100**
Escenario Actual	Actualmente, en el área de estudio existe un 3,33% de pavimentos accesibles y un 32,75% correspondiente a pavimentos funcionales.

	Por lo cual, las veredas con buena calidad del pavimento corresponden a 36,08%.				
Escenario Proyectado	El escenario proyectado indica que los pavimentos accesibles representan el 25,58%, aumentando en un 22,24% respecto al estado actual. Mientras que para los pavimentos funcionales estos representan un 40,08%, representando un aumento del 7,34%. Por lo cual, las veredas con buena calidad del pavimento corresponden a 65,66%.				
Iniciativas aportantes	AAM_01	AAM_02	AAM_03	AAM_04	AAM_05
	AAM_06	AAM_10	RU_01	RU_02	RU_03
	RU_05	RU_06	RU_13	MEP_01	MEP_03
	MEP_05	MEP_06			

Fuente: IDOM

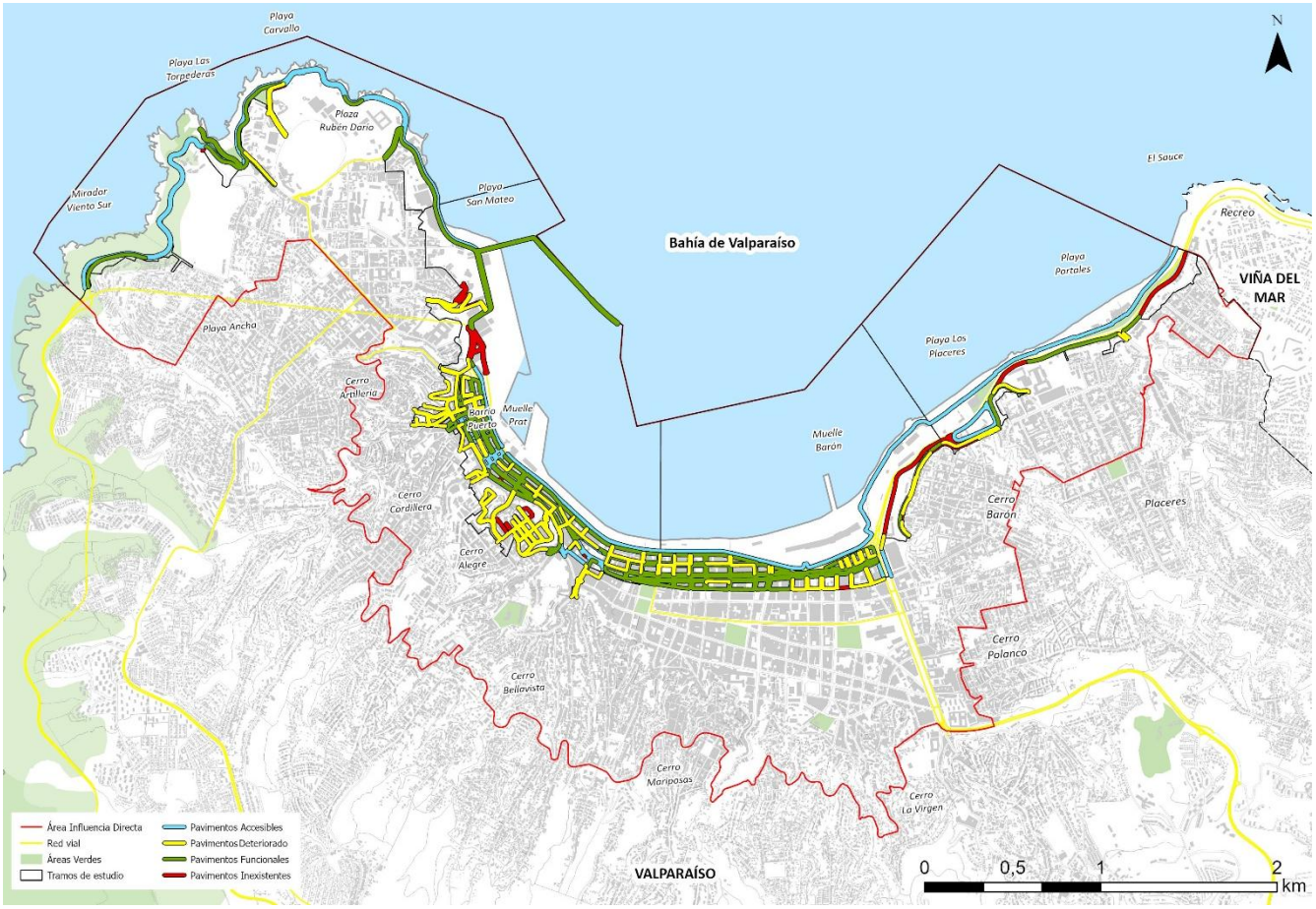
En relación con el indicador presentado en la Etapa 1, se procedió a replantear la metodología, dado que se enfocaba en la cuantificación de manzanas y población beneficiada, más que en la cuantificación de veredas con buena calidad de pavimento. En esta segunda etapa se consideró el reconocimiento de pavimentos accesibles y funcionales en el Área de Estudio.

Ilustración 33 Situación actual de pavimentos



Fuente: IDOM

Ilustración 34 Situación proyectada de pavimentos



Fuente: IDOM

3.6.11. Conclusiones

El análisis de los indicadores de infraestructura urbana revela mejoras significativas en varios aspectos clave que impactan en la calidad de vida de los habitantes.

En primer lugar, la propuesta de nuevas plazas públicas en sector Viento Sur y San Mateo, han aumentado ligeramente la cobertura de población, de 68.848 a 69.394 personas. Además, la superficie de plazas públicas por habitante que cumple con el estándar de distancia de 400 metros ha mejorado de 2,7 m²/habitantes a 3,18 m²/habitantes, reflejando un incremento de 0,48 m² por habitante. En este caso, si bien el aumento en la creación de nuevas plazas no es significativo, gran parte de las iniciativas considera el mejoramiento actual de las existentes, contribuyendo a mejorar la calidad del espacio público y, con ello, poder aumentar su uso.

En cuanto a los parques públicos, con la construcción del Parque Barón la cobertura de población aumentaría considerablemente de 36.626 a 82.095 personas. En consecuencia, la superficie de parques públicos por habitante que cumple con el estándar de distancia de 3.000 metros ha aumentado de 1,15 m²/habitantes a 1,79 m²/habitantes, un incremento de 0,64 m²/habitantes, pero sumando un espectro mayor de población.

El porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas aumentaría ligeramente de 83,86% a 84,53%, mientras que el porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos tendría una

mejora considerable, pasando de abarcar un 44,6% de la población, a un 100%, indicando un esfuerzo considerable en la expansión y accesibilidad de los parques.

Además, la superficie de áreas verdes públicas por habitante aumentaría de 2,78 m² a 4,36 m², un incremento de 1,58 m², lo que sugiere una mejora en la disponibilidad de espacios verdes para la población, aunque continua por debajo del estándar mínimo recomendado por el CNDU. En términos de transporte, la distancia a paraderos de transporte público mayor se ha mantenido constante para las 119.868 personas, debido a que no se considera el aumento de paraderos, sino que el mejoramiento de su infraestructura.

El porcentaje de población atendida por la red de ciclovías aumentaría significativamente con el desarrollo de PEZC, de 2,8% a 12,92%, lo que reflejaría un avance importante en la infraestructura para ciclistas, y en promover la movilidad activa en los 11 kilómetros de la zona costera. Finalmente, el porcentaje de manzanas con veredas de buena calidad mejoraría notablemente con la ejecución de las iniciativas, pasando de un 36,08% a un 65,66% de la zona costera, lo que indica una considerable mejora en la infraestructura peatonal.

En resumen, los datos muestran un progreso considerable en la infraestructura urbana, especialmente en la accesibilidad y calidad de los espacios públicos y áreas verdes, así como en la infraestructura para ciclistas y peatones. Estos avances son cruciales para mejorar la calidad de vida de los habitantes y fomentar un entorno urbano más sostenible y accesible.

Tabla 44 Síntesis proyección de los indicadores con el PEZC

Indicador	Nombre	Actual	Proyectado	Unidad	Diferencia
N°1	Distancia a Plaza Pública	68.848	69.394	Personas	546
N°2	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	2,7	3,18	m²/hab.	0,48
N°3	Distancia a parques públicos	36.626	82.095	Personas	45.469
N°4	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3.000 metros)	1,15	1,79	m²/hab.	0,64
N°5	Porcentaje de población atendida por el sistema de plaza públicas	83,86	84,53	Porcentaje	0,67
N°6	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	44,6	100	Porcentaje	55,40
N°7	Superficie de áreas verdes públicas por habitante	2,78	4,36	m²/hab.	1,58
N°8	Distancia a paraderos de transporte público mayor	119.868	119.868	Personas	0
N°9	Porcentaje de población atendida por la red de ciclovías	2,8	12,92	Porcentaje	10,12
N°10	Porcentaje de manzanas con veredas con buena calidad de pavimento	36,08	65,66	Porcentaje	29,58

Fuente: IDOM

4. ANÁLISIS DE REFERENTES

Este capítulo presenta una selección de proyectos relevantes, tanto nacionales como internacionales, que comparten similitudes con las tipologías de los anteproyectos propuestos en esta consultoría.

A través del estudio de estos casos, se identifican estrategias exitosas, soluciones innovadoras y desafíos superados en contextos urbanos y costeros comparables. Las lecciones aprendidas de estos referentes no solo ofrecen inspiración, sino que también permiten adaptar mejores prácticas a las particularidades del territorio de Valparaíso, fortaleciendo la viabilidad y pertinencia de las propuestas desarrolladas en este plan.

Para la valoración precisa de los referentes, se establecieron seis criterios clave que posibilitaron una evaluación detallada de cada proyecto. Estos criterios permitieron identificar cuáles son los referentes más pertinentes para los anteproyectos que serán desarrollados en el marco de esta consultoría. Los criterios de valoración son los siguientes:

C1 – Integración y Conexión con el Entorno Costero: Evalúa cómo el proyecto aprovecha su proximidad al mar, asegurando una relación armónica entre la infraestructura y el entorno costero. Se considerará si el diseño permite una interacción fluida con el mar, preservando la línea costera y optimizando las vistas, así como si se integra visual y funcionalmente con el contexto marítimo de Valparaíso.

C2 – Movilidad y Accesibilidad Universal: Este criterio valora si el proyecto facilita la accesibilidad para todos los usuarios, incluidas personas con movilidad reducida, y si prioriza la movilidad sostenible. También se evaluará si el proyecto ofrece soluciones para el tránsito de peatones, bicicletas y transporte público de manera conectada y segura.

C3 – Calidad del Espacio Público y Usabilidad: Considera la calidad de los espacios públicos en términos de comodidad, seguridad, diseño inclusivo y diversidad de actividades. Evalúa si el espacio fomenta la interacción social y el disfrute de actividades recreativas, tanto para residentes como para turistas, aportando un valor añadido a la comunidad.

C4 – Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera: Este criterio mide la capacidad del proyecto para enfrentar riesgos naturales, como marejadas o inundaciones, mediante la implementación de soluciones resilientes. Evalúa la adecuación de materiales, estrategias de mitigación y diseño que protejan tanto a los usuarios como a las infraestructuras costeras.

C5 – Patrimonio e Identidad Local: Valora la integración de elementos patrimoniales y culturales en el proyecto, asegurando el respeto y la preservación de la identidad local. Evalúa si el diseño conserva la autenticidad del lugar y contribuye a reforzar la identidad cultural, con un enfoque en la conservación de áreas patrimoniales y en la estética de Valparaíso.

C6 – Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos: Evalúa la implementación de prácticas sostenibles en la construcción, gestión de recursos y mantenimiento del proyecto, tales como el uso de materiales reciclables, eficiencia energética, y reducción de la huella ecológica. También se considera si el proyecto ofrece beneficios ambientales, como la mejora de la biodiversidad o la reducción de contaminación.

Estos criterios se calificarán por parte de las siguientes convenciones:

CUMPLE CON LOS CRITERIOS
CUMPLE PARCIALMENTE CON LOS CRITERIOS
NO CUMPLE CON LOS CRITERIOS
NO APLICAN LOS CRITERIOS

A continuación, se expone el listado de referentes seleccionados para cada uno de los componentes del plan divididos por tipologías.

4.1. Componente 1 - ACCESO AL MAR

4.1.1. Tipología de Balneario

Un balneario es un espacio recreativo tanto para los habitantes locales como para los turistas, que incluye piscinas de agua de mar y playas artificiales que replican las condiciones del litoral costero. Este tipo de balneario también fomenta la práctica de deportes náuticos. Su diseño busca ofrecer un entorno seguro y accesible, promoviendo el bienestar de la comunidad y el desarrollo turístico, mientras se aprovecha de manera sostenible el entorno marítimo de la región.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 45 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Balneario

<table>
<tr><td colspan="6">Reurbanización de la Praia Dos Moinhos – Ribera Grande, Portugal</td></tr>
<tr><td colspan="3">Descripción
El proyecto de reurbanización de la Praia dos Moinhos tiene como objetivo mejorar la accesibilidad y funcionalidad de la playa, preservando su entorno natural. Incluye senderos de madera elevados que facilitan el acceso sin dañar la vegetación costera, áreas de descanso y miradores para la contemplación del paisaje. Además, se han implementado medidas para proteger la morfología de las dunas y reducir la erosión, permitiendo un uso sostenible de este espacio costero.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td colspan="3">Objetivo de Estudio
Este proyecto es relevante para estudiar cómo crear espacios públicos resilientes y accesibles en entornos costeros. La implementación de senderos elevados y áreas de descanso accesibles ejemplifica cómo permitir el acceso al mar de manera controlada y respetuosa con el ecosistema. Estos elementos son claves para el desarrollo de un balneario que promueva la interacción segura con el entorno costero y minimice el impacto ambiental.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td>C1</td><td>C2</td><td>C3</td><td>C4</td><td>C5</td><td>C6</td></tr>
</table>

Playa Artificial La Chimba – Antofagasta, Chile

Descripción

La Playa Artificial La Chimba en Antofagasta es un proyecto diseñado para crear una zona recreativa segura y accesible en el borde costero de la ciudad, con el objetivo de replicar las condiciones naturales de una playa en un entorno controlado. El programa incluye piscinas artificiales de agua de mar, áreas de arena para actividades recreativas, y zonas de descanso y sombra. La infraestructura está orientada a fomentar tanto el turismo como el uso por parte de la comunidad local, integrando espacios accesibles y seguros para actividades familiares y deportes náuticos.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es relevante para estudiar cómo implementar una playa artificial que proporcione una experiencia recreativa similar a una playa natural, manteniendo condiciones de seguridad y accesibilidad. La creación de un entorno controlado con piscinas de agua de mar y áreas de arena artificial es una referencia útil para desarrollar un balneario que maximice la accesibilidad y fomente el uso sostenible del espacio costero, lo cual es clave para el componente de espacios públicos resilientes y accesibles.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Bondi Beach Baths – Sidney, Australia

Descripción

Las Bondi Beach Baths son un hito en la playa de Bondi, con más de 100 años de historia. Ubicadas en el extremo sur de Bondi Beach, estas instalaciones incluyen una piscina de 50 metros para nado recreativo y deportivo, así como una piscina infantil para los más pequeños. Las piscinas cuentan con la supervisión de salvavidas certificados durante el horario de apertura, y se cierran semanalmente para mantenimiento y limpieza. Este diseño permite una experiencia segura y accesible en un entorno marino.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente destacado en el diseño de piscinas de agua de mar en un entorno costero, ofreciendo una experiencia segura y accesible que permite la interacción controlada con el mar. La estructura de membresía de club incentiva la participación local y refuerza la conexión de la comunidad con el espacio, promoviendo un uso continuo y sostenible de las instalaciones. La combinación de seguridad, accesibilidad y enfoque comunitario hace de Bondi Beach Baths un modelo relevante para el desarrollo de balnearios que buscan integrar a la comunidad de forma resiliente y accesible en espacios recreativos costeros.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Harbour Bath – Copenhague, Dinamarca

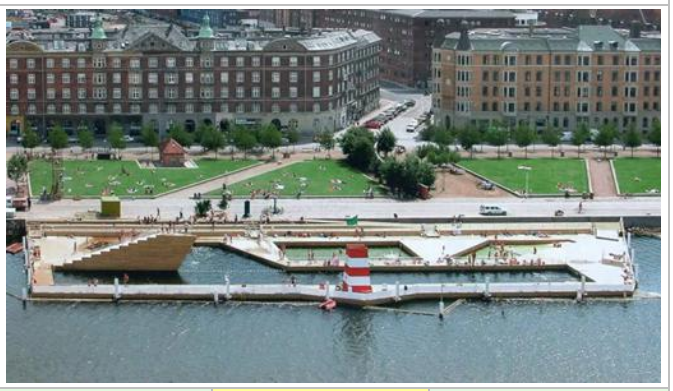
Descripción

Complejo de piscinas públicas en el puerto de la ciudad, diseñado para ofrecer un espacio seguro y accesible para nadar y recrearse en un entorno urbano-marítimo. El programa incluye piscinas de diferentes profundidades, plataformas para tomar el sol, áreas de descanso, zonas de salto y saunas, proporcionando una experiencia recreativa completa que permite el acceso directo al agua. El diseño integra elementos de recreación, accesibilidad y seguridad, adaptados a un entorno portuario urbano que facilita la interacción segura con el agua en medio de la ciudad.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente importante en la creación de piscinas recreativas en un contexto urbano-marítimo, ya que demuestra cómo integrar espacios de baño accesibles y seguros en un puerto activo. La inclusión de saunas añade un valor adicional, ofreciendo a los usuarios una experiencia integral de bienestar en el espacio público. Su diseño abierto y adaptado al entorno portuario ofrece un modelo de resiliencia urbana, permitiendo que la comunidad acceda al mar en un entorno controlado y protegido. Además, fomenta el uso continuo del espacio por la comunidad local, lo que fortalece el sentido de pertenencia y el disfrute sostenible

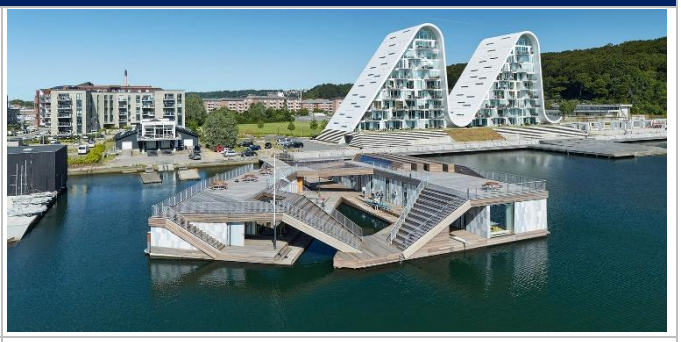


C1	C2	C3	C4	C5	C6

Club Flotante de Kayak – Vejle Fjord, Dinamarca

Descripción

El Club Flotante de Kayak en el fiordo de Vejle es una estructura flotante que promueve deportes náuticos como el kayak en un entorno accesible y natural. Su programa incluye plataformas de embarque, áreas de almacenamiento de kayaks y zonas de descanso, diseñadas para adaptarse a las fluctuaciones de marea y mantener la accesibilidad.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en diseño flotante resiliente, que permite un acceso seguro y continuo al agua. Ofrece lecciones valiosas para balnearios que desean integrar deportes náuticos y accesibilidad en un entorno sostenible, respetando la interacción con el medio natural.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.1.2. Tipología de Espacios Públicos Costeros

Los espacios públicos costeros son áreas urbanas que combinan el acceso al mar con infraestructura portuaria, creando un entorno de recreación y esparcimiento para la comunidad. Incluyen paseos peatonales, malecones, ampliaciones portuarias e integración de la actividad portuaria con el espacio público. Estos espacios están diseñados con mobiliario urbano, áreas verdes y elementos de infraestructura que favorecen la interacción entre la ciudad y la costa, ofreciendo lugares para el descanso, la circulación y la conexión con el entorno marítimo.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 46 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Espacios Públicos Costeros

<table>
<tr><th colspan="6">El Muelle Uno – Málaga, España</th></tr>
<tr><td colspan="3">Descripción
El Muelle Uno es un espacio público costero que revitaliza la zona portuaria de Málaga mediante un paseo marítimo que conecta la ciudad con el mar. El programa incluye áreas comerciales, zonas de descanso, espacios culturales y de esparcimiento, así como una marina para embarcaciones recreativas. Su diseño fomenta la integración entre el espacio urbano y el mar, creando un ambiente accesible para residentes y visitantes.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td colspan="3">Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de espacios públicos costeros que combinan actividades comerciales, recreativas y culturales. Su enfoque en la integración urbana y la accesibilidad proporciona un modelo para desarrollar áreas costeras que promuevan la interacción social y el uso inclusivo, adaptado a las necesidades urbanas y turísticas.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td>C1</td><td>C2</td><td>C3</td><td>C4</td><td>C5</td><td>C6</td></tr>
</table>

Parque Metropolitano Borde Costero – Antofagasta, Chile

Descripción

Es un proyecto que busca recuperar y revitalizar el borde costero de Antofagasta para uso público. Su programa incluye la creación de espacios para actividades recreativas, deportivas y culturales, distribuidos a lo largo de una serie de plataformas que conectan la ciudad con el mar. También se incorporan áreas verdes, zonas de descanso, senderos peatonales y miradores para fomentar la integración social y la interacción segura con el entorno marítimo. El diseño se centra en la accesibilidad universal y en la resiliencia del espacio frente a las condiciones climáticas costeras.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es relevante como referencia para entender cómo integrar accesibilidad y resiliencia en un espacio público costero. La disposición de plataformas, senderos y miradores ofrece una estructura que facilita el acceso seguro y controlado al mar, mientras protege el entorno natural. Estas estrategias son clave para desarrollar un balneario que promueva la conectividad de la comunidad con el entorno costero de forma sostenible y accesible.

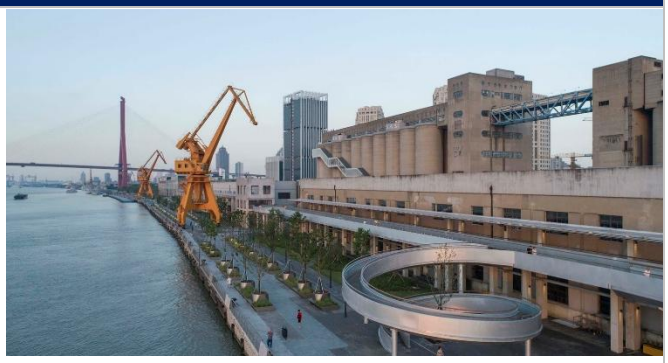


C1	C2	C3	C4	C5	C6

Minsheng Wharf – Shanghai, China

Descripción

Minsheng Wharf es un proyecto de revitalización de un antiguo muelle industrial en Shanghái, transformado en un espacio público costero accesible y multifuncional. El programa incluye áreas peatonales, zonas verdes, espacios de exhibición y áreas recreativas, con un diseño que celebra el patrimonio industrial del sitio. El proyecto reconecta la ciudad con el río mediante senderos y espacios de observación del paisaje urbano y costero.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la reutilización de espacios industriales costeros para fines recreativos y culturales. Su enfoque en la accesibilidad y en la reconexión con el paisaje urbano proporciona lecciones valiosas para desarrollar áreas costeras que respeten el patrimonio y ofrezcan espacios de encuentro social en un entorno natural urbano.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Paseo Marítimo de East River – New York, U.S.A.

Descripción

El Paseo Marítimo de East River en Nueva York es un espacio público costero que recorre una gran parte del río East, proporcionando áreas recreativas y de esparcimiento. El programa incluye senderos peatonales y ciclovías, áreas de descanso con vistas al río y la ciudad, espacios verdes, y puntos de acceso al agua. Su diseño busca fomentar la interacción entre la comunidad y el entorno natural urbano, promoviendo la accesibilidad y el disfrute del paisaje ribereño.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en el desarrollo de espacios públicos costeros que integran áreas verdes, recreativas y de tránsito peatonal y ciclista. Su enfoque en la accesibilidad y la conexión urbana ofrece un modelo para diseñar paseos costeros que promuevan la cohesión social y el uso inclusivo en entornos urbanos densos.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

De Noordkade – Hendrik-Ido-Ambacht, Países Bajos

Descripción

De Noordkade es un proyecto de espacio público costero que revitaliza el borde del río Noord en Hendrik-Ido-Ambacht, combinando áreas de paseo, zonas verdes y espacios recreativos. El programa incluye un malecón peatonal, plazas de descanso, áreas ajardinadas y zonas para actividades culturales, todo diseñado para fomentar la conexión de la comunidad con el río. El proyecto respeta las características del paisaje fluvial y proporciona vistas al entorno natural.



Objetivo de Estudio

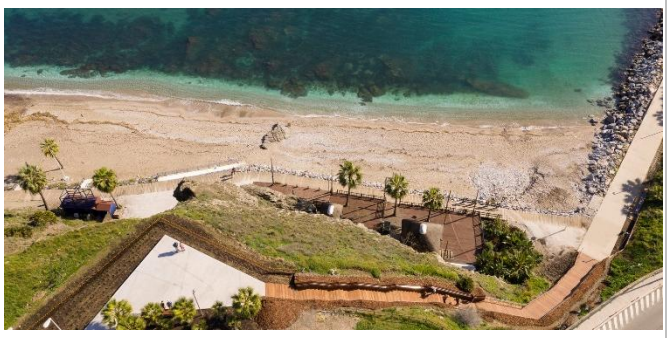
Este proyecto es un referente en la creación de espacios públicos costeros que integran el entorno natural y urbano. Su enfoque en la accesibilidad y el diseño adaptable al paisaje fluvial ofrece un modelo para desarrollar áreas ribereñas que fomenten la cohesión social y el uso sostenible del espacio público en armonía con el ambiente natural.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Paseo Marítimo Torrequebrada – Benalmádena, España

Descripción
El Paseo Marítimo Torrequebrada es un espacio público costero en Benalmádena diseñado para mejorar la accesibilidad y el disfrute del litoral. El programa incluye un sendero peatonal, zonas de descanso con miradores al mar, áreas verdes integradas en el paisaje costero y accesos a la playa. Su diseño aprovecha el entorno natural y crea un espacio de conexión entre la ciudad y el mar, promoviendo un ambiente recreativo y de esparcimiento para la comunidad y los visitantes.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de paseos marítimos que combinan accesibilidad y diseño paisajístico en un entorno costero. Su integración de senderos y miradores proporciona un modelo para desarrollar espacios públicos que maximizan el disfrute del paisaje marino de manera inclusiva y respetuosa con el entorno natural.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

CI del Patrimonio Marítimo DUBoak – Malinska, Croacia

Descripción
El Centro de Interpretación del Patrimonio Marítimo DUBoak es un espacio público costero diseñado para educar y conectar a la comunidad con el patrimonio marítimo de Malinska. El programa incluye áreas de exhibición, espacios interactivos, senderos al aire libre y miradores que permiten a los visitantes explorar y aprender sobre la cultura marítima local. El diseño se integra con el entorno costero, promoviendo un acceso respetuoso y educativo al paisaje marino.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de espacios públicos costeros que combinan educación, accesibilidad y preservación del patrimonio. La incorporación de áreas de interpretación y miradores ofrece un modelo para desarrollar espacios que conecten a los visitantes con el entorno marítimo de forma significativa y sostenible, promoviendo el respeto y el conocimiento del patrimonio local.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Malecón Puerto Vallarta – Puerto Vallarta, México

Descripción
El Malecón de Puerto Vallarta es un espacio público costero emblemático que conecta a la comunidad y a los visitantes con el paisaje del Pacífico mexicano. El programa incluye un paseo peatonal amplio, esculturas públicas, áreas de descanso, espacios para eventos culturales, y miradores que ofrecen vistas al océano. Su diseño integra elementos tradicionales y modernos, proporcionando un ambiente de esparcimiento y recreación accesible para todos.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de espacios públicos costeros que fomentan la interacción social, la cultura y el disfrute del entorno marino. Su diseño accesible y atractivo, con áreas para el arte y la recreación, es un modelo para desarrollar malecones que maximizan la experiencia del paisaje costero y promueven un uso inclusivo y culturalmente enriquecedor del espacio.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Benidorm Seafront – Benidorm, España

Descripción
El Benidorm Seafront es un paseo marítimo diseñado para revitalizar la conexión entre la ciudad y el mar, ofreciendo un espacio accesible y visualmente atractivo. El programa incluye un paseo peatonal ondulante que imita las formas de las olas, áreas de descanso, jardines integrados y miradores al mar. Su diseño se adapta al clima y topografía local, utilizando materiales resistentes que permiten una experiencia de esparcimiento y disfrute costero para residentes y turistas.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en el diseño de espacios públicos costeros que integran formas orgánicas y accesibilidad, maximizando la interacción visual y física con el entorno marino. Su enfoque en la resiliencia y adaptabilidad al paisaje natural es clave para desarrollar paseos marítimos que promuevan un disfrute sostenible y accesible del litoral.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.1.3. Tipología de Pasarelas Urbanas

Son infraestructuras peatonales diseñadas para conectar de manera segura y accesible diferentes puntos urbanos con las áreas costeras, priorizando el acceso inclusivo y sostenible al mar. Estas pasarelas se integran al entorno urbano y paisajístico, promoviendo recorridos fluidos que permiten llegar, pasear y disfrutar visualmente del mar, mientras se fomenta la resiliencia frente a los desafíos climáticos y naturales. Incorporan elementos que garantizan la movilidad universal, como rampas, señalización clara y espacios de descanso, contribuyendo al uso democrático de los espacios públicos en zonas costeras.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 47 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Pasarelas Urbanas

<table>
<tr><th colspan="6">The High Line – New York, U.S.A.</th></tr>
<tr><td colspan="3">Descripción
The High Line es una pasarela urbana elevada construida sobre una antigua línea de tren en el oeste de Manhattan. El programa incluye un recorrido peatonal con jardines integrados, áreas de descanso, miradores, instalaciones de arte, y espacios para eventos, creando un corredor verde en medio de la ciudad. El diseño promueve la conexión de los barrios aledaños, brindando un espacio accesible y recreativo en altura que aprovecha la infraestructura existente.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td colspan="3">Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en el diseño de pasarelas urbanas que revitalizan infraestructura obsoleta, transformándola en un espacio verde accesible y comunitario. La High Line demuestra cómo integrar naturaleza y arte en un contexto urbano denso, ofreciendo un modelo para crear corredores elevados que fomenten la interacción social, el esparcimiento, y la conexión peatonal entre diferentes zonas de la ciudad.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><th>C1</th><th>C2</th><th>C3</th><th>C4</th><th>C5</th><th>C6</th></tr>
</table>

Eden Project Aerial Walkway – Génova, Italia

Descripción
Eden Project Aerial Walkway es una pasarela elevada que permite a los visitantes explorar la biodiversidad desde una perspectiva en altura. El recorrido incluye plataformas de observación, senderos suspendidos entre árboles y áreas de descanso. Su diseño ofrece una experiencia inmersiva en la naturaleza, proporcionando vistas únicas del entorno mientras educa sobre la conservación y la sostenibilidad.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en el diseño de pasarelas que combinan recreación y educación ambiental. La integración de plataformas y senderos elevados permite una interacción cercana con el entorno natural sin afectar el suelo, lo que es ideal para crear experiencias urbanas sostenibles que promuevan el respeto y el conocimiento del medio ambiente en zonas urbanas o periurbanas.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Passerelle Simone de Beauvoir – Paris, Francia

Descripción
La Passerelle Simone de Beauvoir es una pasarela peatonal curva que conecta ambos márgenes del río Sena, uniendo la Biblioteca Nacional y el Parque de Bercy. El diseño incluye plataformas de descanso y miradores que permiten vistas panorámicas del río y la ciudad, creando un espacio que facilita la circulación y el encuentro social en un entorno urbano. Su estructura sin pilares en el río mantiene el flujo visual y simbólico del Sena.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en el diseño de pasarelas urbanas que ofrecen conectividad sin interrupciones en el entorno fluvial, promoviendo la integración y el tránsito peatonal en áreas metropolitanas. La inclusión de áreas de descanso y miradores muestra cómo una pasarela puede funcionar no solo como un cruce, sino también como un espacio de interacción y contemplación en la ciudad.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Forest Sports Park – Guang Ming Town, China	
Descripción El Forest Sports Park en Guang Ming Town es un proyecto que incluye una extensa red de pasarelas elevadas, permitiendo a los visitantes explorar el paisaje forestal sin interferir con el ecosistema natural. El programa incluye senderos elevados, plataformas de observación y zonas de descanso integradas en el bosque, proporcionando una experiencia recreativa y de inmersión en la naturaleza.	
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el diseño de pasarelas urbanas en contextos naturales, ofreciendo un modelo de infraestructura que permite la accesibilidad y el disfrute del paisaje sin dañar el ecosistema. La integración de senderos elevados y áreas de observación es ideal para desarrollar espacios que combinen conectividad, recreación y respeto al entorno natural en zonas urbanas o periurbanas.	

C1	C2	C3	C4	C5	C6

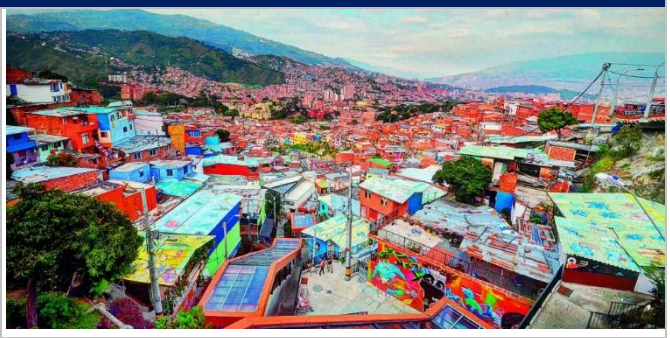
4.1.4. Tipología de Miradores

Son espacios públicos diseñados para ofrecer vistas privilegiadas de un entorno específico, ya sea el mar, la ciudad, o paisajes naturales desde ubicaciones estratégicas como zonas costeras o cerros. Estos puntos de observación promueven la conexión visual y emocional de las personas con su entorno, integrando elementos como plataformas, mobiliario urbano, áreas de descanso y señalización interpretativa. Los miradores, resilientes y accesibles, están concebidos para garantizar su uso inclusivo y sostenible, fomentando tanto la contemplación del paisaje como el disfrute responsable del espacio público, independientemente de su ubicación.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 48 Referentes Componente 1: Acceso Al Mar, Tipología de Miradores

Piazza Matteotti Public Gardens – Génova, Italia					
Descripción Los Jardines Públicos de Piazza Matteotti en Génova ofrecen un espacio verde y de esparcimiento con miradores que permiten vistas panorámicas del entorno urbano y del paisaje histórico de la ciudad. El diseño incluye jardines, áreas de descanso, y plataformas elevadas para contemplar el entorno. Estos elementos crean un espacio accesible que conecta visualmente a los visitantes con el contexto arquitectónico y natural.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el diseño de miradores urbanos que ofrecen un espacio de contemplación en medio de la ciudad. La combinación de jardines y plataformas de observación permite estudiar cómo integrar puntos de vista estratégicos en entornos urbanos, promoviendo la interacción visual y la apreciación del paisaje histórico en un contexto accesible y recreativo.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Comuna 13 – Medellín, Colombia					
Descripción La Comuna 13 en Medellín es un símbolo de transformación urbana que combina infraestructura innovadora, como escaleras eléctricas, con espacios públicos, arte urbano y actividades culturales. Además de mejorar la movilidad y la calidad de vida, incluye miradores que ofrecen vistas panorámicas de la ciudad, convirtiéndose en un lugar de encuentro y recreación. Este proyecto ha revitalizado la zona al integrar actividades turísticas y comunitarias, destacándose como un ejemplo de renovación urbana y cohesión social en Colombia					
Objetivo de Estudio Este proyecto funciona como referente para el componente de miradores en Valparaíso, ya que combina vistas panorámicas con actividades culturales, turísticas y recreativas. Los miradores en la Comuna 13 no solo ofrecen perspectivas únicas de la ciudad, sino que también se integran con espacios públicos vibrantes que fomentan la interacción social y el turismo. Este enfoque demuestra cómo los miradores pueden convertirse en puntos clave de revitalización urbana, promoviendo la accesibilidad y la conexión entre las comunidades y su entorno.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Mirador Cueva del Arco – Bogotá, Colombia	
Descripción El Mirador Cueva del Arco se encuentra en los cerros de Bogotá, en un barrio de invasión, y ofrece vistas panorámicas de la ciudad. Además de la plataforma de observación, el mirador cuenta con actividades recreativas como juegos temáticos, una cancha de fútbol 5, bar, restaurante y áreas de descanso. Este espacio se ha convertido en un lugar de esparcimiento para locales y visitantes, integrando servicios y actividades en un entorno urbano de alta densidad.	
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el diseño de miradores urbanos que promueven la interacción social y el esparcimiento en áreas de desarrollo informal. La combinación de mirador y actividades recreativas permite estudiar cómo los espacios de observación pueden revitalizar comunidades, ofrecer servicios recreativos y fomentar la cohesión social en zonas urbanas vulnerables.	

C1	C2	C3	C4	C5	C6

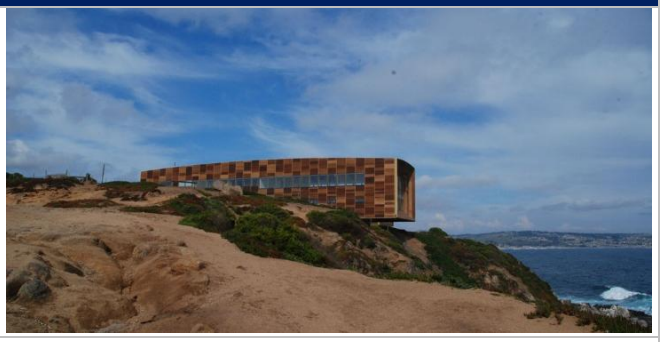
4.2. Componente 2 – REGENERACIÓN URBANA

4.2.1. Tipología de Equipamiento Mixto

Son infraestructuras urbanas multifuncionales que integran diversos usos y servicios en un mismo espacio, promoviendo la optimización del suelo y el dinamismo de la vida urbana. Estos equipamientos pueden incluir combinaciones de actividades residenciales, comerciales, culturales, recreativas y sociales, diseñadas para satisfacer las necesidades de la comunidad en áreas con deterioro urbano o con potencial de desarrollo. El equipamiento mixto se caracteriza por su flexibilidad, accesibilidad, y capacidad de fomentar la interacción social y económica, siendo un eje clave en procesos de renovación urbana sostenible y resiliente.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 49 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Equipamiento Mixto

Estación Costera de Investigaciones Marinas PUC – Las Cruces, Chile					
Descripción La Estación Costera de Investigaciones Marinas de la Pontificia Universidad Católica de Chile es un centro de investigación costera que integra laboratorios, aulas, y áreas de alojamiento para investigadores. Diseñado con vistas al mar, el equipamiento incluye también espacios públicos de encuentro y senderos para el acceso controlado a la costa, facilitando la interacción entre el entorno natural y el trabajo académico.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el desarrollo de equipamientos mixtos que promueven la investigación y el uso público de las zonas costeras. Su enfoque en la integración de espacios académicos y recreativos permite estudiar cómo nuevos equipamientos pueden fomentar la renovación urbana y el desarrollo de infraestructuras que equilibran investigación, educación y accesibilidad en áreas costeras.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Biblioteca España– Medellín, Colombia					
Descripción La Biblioteca Parque España es un centro cultural y comunitario diseñado para fomentar la educación y cohesión social en una zona vulnerable de Medellín. El programa incluye salas de lectura, auditorios, áreas de formación, y espacios comunitarios, integrados en tres volúmenes que se destacan en el paisaje montañoso. El diseño arquitectónico busca crear un hito visual y cultural, atrayendo a la comunidad local y promoviendo el desarrollo social.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la utilización de equipamientos mixtos para revitalizar áreas urbanas desfavorecidas. La combinación de espacios educativos y culturales sirve como modelo para desarrollar nuevos equipamientos en la zona costera de Valparaíso, promoviendo la inclusión social y el acceso a la cultura en un contexto urbano complejo. La Biblioteca España demuestra cómo un diseño arquitectónico distintivo puede transformar y fortalecer el tejido social de una comunidad.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

UVA El Paraíso – Medellín, Colombia

Descripción
La UVA El Paraíso es un espacio de uso comunitario y recreativo ubicado en Medellín, diseñado para transformar un área residencial en un centro de integración social y cultural. El programa incluye zonas de juegos, áreas deportivas, salas de encuentro, espacios verdes, y actividades culturales que promueven el esparcimiento y la cohesión social. La infraestructura está construida sobre un tanque de agua, optimizando el uso del espacio urbano.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en el diseño de equipamientos mixtos que promueven la renovación urbana a través de espacios accesibles y multifuncionales. La integración de actividades recreativas, deportivas y culturales en un solo espacio ofrece un modelo para el desarrollo de nuevos equipamientos en la zona costera de Valparaíso, con el objetivo de mejorar la interacción social y revitalizar áreas urbanas mediante la creación de centros de encuentro comunitario.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Mercado Angelmó – Angelmó, Chile

Descripción
El Mercado Angelmó es un centro de actividad comercial y cultural ubicado en la costa de Angelmó, reconocido por su enfoque en la gastronomía y artesanía local. El mercado incluye puestos de mariscos, pescados frescos, restaurantes, tiendas de artesanía y espacios para eventos culturales, convirtiéndose en un importante atractivo turístico que promueve la economía local y la cultura chilena.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de equipamientos mixtos costeros que combinan actividad comercial, gastronomía y cultura. La integración de un mercado con enfoque turístico-cultural y gastronómico en una zona costera es ideal para desarrollar nuevos equipamientos en la costa de Valparaíso, promoviendo la renovación urbana, el desarrollo económico y el fortalecimiento de la identidad cultural en el entorno costero.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Old Fisherman's Wharf – Monterey, U.S.A.

Descripción
El Old Fisherman's Wharf es un muelle histórico convertido en un espacio de equipamiento mixto que combina actividades comerciales, turísticas y culturales. Este lugar cuenta con restaurantes de mariscos, tiendas de souvenirs, galerías de arte y áreas para observar la fauna marina. Su diseño y programación buscan preservar el encanto histórico mientras fomentan la actividad económica y el turismo en la zona costera de Monterey.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de equipamientos mixtos en áreas costeras, que integran turismo, comercio y cultura. La revitalización de un muelle histórico como centro de atracción turística y comercial ofrece un modelo para el desarrollo de nuevos equipamientos en la zona costera de Valparaíso, promoviendo la renovación urbana y el desarrollo económico mediante el uso de infraestructura costera existente.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Fishermen's Village – Punta Gorda, U.S.A.

Descripción
Fishermen's Village es un complejo costero que combina actividades comerciales, turísticas y recreativas. El programa incluye tiendas, restaurantes, áreas de entretenimiento, espacios para eventos y un puerto deportivo. Este espacio costero es un atractivo para locales y turistas, proporcionando un ambiente vibrante de comercio, recreación y cultura en la zona costera de Punta Gorda.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de equipamientos mixtos que revitalizan áreas costeras, integrando el turismo, el comercio y la recreación en un solo espacio. La combinación de actividades comerciales y recreativas en una zona costera ofrece un modelo ideal para el desarrollo de nuevos equipamientos en Valparaíso, promoviendo la renovación urbana, el atractivo turístico y el dinamismo económico de la región.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

PIER 39 – San Francisco, U.S.A.

Descripción

PIER 39 es un icónico centro de entretenimiento y comercio ubicado en la costa de San Francisco. Este complejo ofrece una variedad de tiendas, restaurantes, atracciones turísticas, un acuario y áreas de observación de lobos marinos. Su diseño busca atraer tanto a locales como a turistas, promoviendo un ambiente vibrante y culturalmente rico que resalta el carácter costero de la ciudad.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en el desarrollo de equipamientos mixtos que combinan turismo, comercio y entretenimiento en una zona costera. La revitalización de un muelle con diversas actividades para toda la familia proporciona un modelo valioso para la zona costera de Valparaíso, promoviendo la renovación urbana y fortaleciendo el atractivo turístico mediante la integración de actividades comerciales y recreativas en un espacio costero dinámico.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Malecón Puerto Vallarta – Puerto Vallarta, México

Descripción

El Malecón de Puerto Vallarta es un paseo costero revitalizado que combina espacio público, arte y comercio, creando un entorno accesible y atractivo junto al océano. El programa incluye un paseo peatonal amplio, áreas de descanso, esculturas públicas, puntos de observación, y zonas comerciales y de entretenimiento que invitan a la interacción social y al disfrute del paisaje marino. Este malecón conecta con la vida urbana mediante accesos a la avenida principal y espacios comerciales.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la mejora de espacios públicos costeros, combinando actividades recreativas y comerciales en un entorno accesible. La integración de arte y espacio público a lo largo de la costa ofrece un modelo ideal para el desarrollo de nuevos equipamientos en Valparaíso, promoviendo la renovación urbana y el atractivo turístico en áreas costeras mediante la creación de paseos multifuncionales que conectan con la ciudad y fomentan el uso inclusivo del espacio.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Platform Park – Los Angeles, U.S.A.

Descripción
Platform Park es un espacio público urbano que revitaliza un área de tránsito peatonal y vehicular en Los Ángeles, ofreciendo una combinación de zonas verdes, áreas de descanso y espacios comerciales y de recreación. El programa incluye jardines, mobiliario urbano, senderos peatonales y áreas de sombra, creando un ambiente accesible y amigable que conecta la ciudad y los espacios públicos de manera fluida.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de equipamientos mixtos orientados a mejorar el espacio público y la conectividad en áreas urbanas densas. La integración de áreas verdes y espacios recreativos junto a avenidas ofrece un modelo para el desarrollo de nuevos equipamientos en la zona costera de Valparaíso, contribuyendo a la renovación urbana y a la creación de espacios públicos accesibles y sostenibles en áreas de gran tránsito.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Elinor-Ostrom Park– Viena, Austria

Descripción
Elinor-Ostrom Park es un parque urbano que combina áreas verdes, espacios de recreación y zonas de descanso en un entorno de alta densidad urbana en Viena. Su diseño integra mobiliario urbano, jardines, senderos peatonales y espacios de juegos, proporcionando un espacio de esparcimiento accesible y adaptable a las necesidades de la comunidad. El parque promueve la interacción social y el bienestar en un entorno rodeado de avenidas principales.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la creación de equipamientos mixtos que mejoran el espacio público y la cohesión social en áreas urbanas. La integración de espacios verdes y recreativos junto a avenidas ofrece un modelo ideal para el desarrollo de nuevos equipamientos en la zona costera de Valparaíso, promoviendo la renovación urbana y creando áreas públicas inclusivas que fomentan el uso sostenible del espacio en áreas de alto tránsito.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.2.2. Tipología de Estacionamientos

Son infraestructuras diseñadas para el resguardo temporal de vehículos, integradas de manera estratégica en el tejido urbano para optimizar la movilidad, reducir la congestión vehicular y mejorar el acceso a zonas urbanas revitalizadas. En el contexto de renovación urbana, los estacionamientos pueden ser desarrollados en altura o subterráneos, maximizando el uso eficiente del suelo y adaptándose a las características del entorno. Estas infraestructuras no solo cumplen una función práctica, sino que también se proyectan como espacios multifuncionales, sostenibles y estéticamente integrados, incorporando tecnologías modernas como sistemas de gestión inteligente, áreas para vehículos eléctricos, bicicletas y opciones de movilidad compartida, contribuyendo al ordenamiento urbano y la recuperación de áreas deterioradas.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 50 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Estacionamientos

Civic Center Parking– Santa Monica, U.S.A.					
Descripción El Civic Center Parking en Santa Monica es un edificio de estacionamiento en altura, diseñado con un enfoque sustentable que combina espacios para vehículos con áreas verdes y tecnología de eficiencia energética. El edificio incorpora paneles solares, sistemas de recolección de agua de lluvia y una fachada ventilada naturalmente. Además de estacionamiento, ofrece acceso seguro para peatones y ciclistas, mejorando la conectividad con el centro cívico y áreas públicas cercanas.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la creación de estacionamientos verticales que integran sostenibilidad y accesibilidad en áreas urbanas. Su diseño en altura, combinado con tecnologías verdes, proporciona un modelo para desarrollar nuevos estacionamientos en la zona costera de Valparaíso, apoyando la renovación urbana mediante soluciones sostenibles que optimizan el uso de espacio y mejoran la experiencia de los usuarios en áreas costeras.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Building Above Rail Lines – North London, Inglaterra

Descripción

Building Above Rail Lines es un proyecto que aprovecha el espacio sobre las líneas ferroviarias en el norte de Londres para desarrollar infraestructura urbana sin ocupar más suelo en una zona de alta densidad. El programa incluye la construcción de estacionamientos en altura, espacios comerciales y áreas públicas sobre las vías del tren, utilizando plataformas estructurales que no interfieren con el funcionamiento ferroviario. Esta solución innovadora maximiza el uso del espacio aéreo y contribuye a la renovación urbana al introducir nuevos equipamientos en áreas congestionadas.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es relevante como referente en la optimización y reutilización del espacio urbano limitado. Para la zona costera de Valparaíso, donde el espacio es escaso y la necesidad de estacionamientos y nuevos equipamientos es alta, esta estrategia demuestra cómo se pueden integrar soluciones de estacionamiento en altura sobre infraestructuras existentes, como líneas férreas o áreas portuarias. Esto permite la renovación urbana sin expandir la huella urbana, mejorando la conectividad y aportando nuevos servicios a la comunidad costera.

C1	C2	C3	C4	C5	C6

Paseo Bulnes – Santiago, Chile

Descripción

El Paseo Bulnes es una arteria peatonal histórica en el centro de Santiago que conecta la Plaza de la Ciudadanía con el Parque Almagro. Este corredor incluye áreas de esparcimiento, monumentos y mobiliario urbano, además de estacionamientos subterráneos que permiten mantener el carácter peatonal en la superficie sin sacrificar la disponibilidad de estacionamiento.

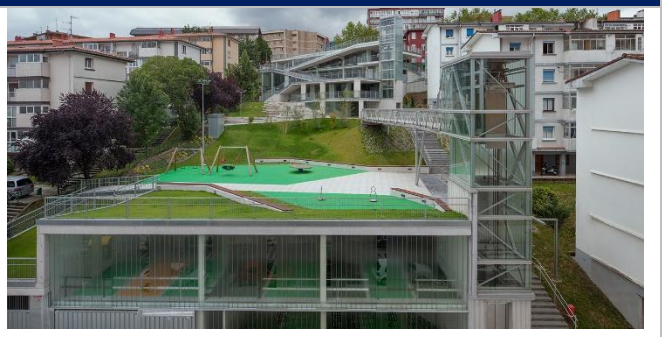


Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la integración de estacionamientos subterráneos en áreas urbanas históricas, permitiendo preservar el espacio público y mantener la accesibilidad peatonal en superficie. Para la zona costera de Valparaíso, este modelo es aplicable al diseñar estacionamientos que optimicen el uso del suelo y contribuyan a la renovación urbana sin impactar visualmente en áreas patrimoniales o turísticas.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

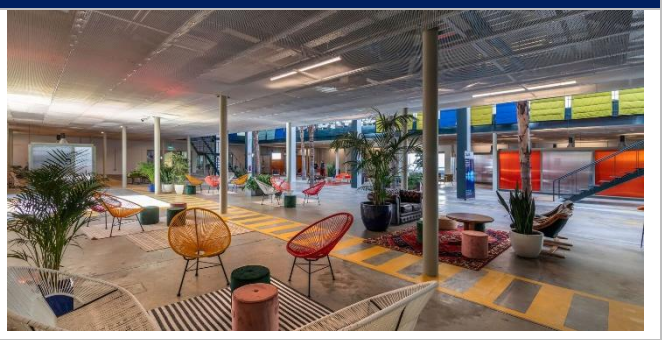
Sutura Urbana – Erentería, España					
Descripción Sutura Urbana es un proyecto de regeneración urbana que conecta diferentes áreas de la ciudad mediante la construcción de espacios públicos y estacionamientos subterráneos. La intervención incluye una serie de plazas, áreas de esparcimiento y estacionamientos bajo superficie, permitiendo liberar el espacio público para el uso peatonal y mejorar la accesibilidad.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la integración de estacionamientos subterráneos en proyectos de regeneración urbana. Su enfoque en la creación de áreas peatonales en la superficie, combinado con estacionamientos subterráneos, es aplicable para la renovación urbana de la zona costera de Valparaíso. Esta solución permite optimizar el uso del suelo, promoviendo la accesibilidad y la cohesión urbana en áreas con limitaciones de espacio.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

4.2.3. Tipología de Construcción en Terrenos Baldíos en Zona Patrimonial

Es el proceso de desarrollo urbano que busca recuperar terrenos desocupados o en desuso ubicados dentro de áreas patrimoniales, mediante proyectos arquitectónicos y urbanísticos que respeten y valoren el legado histórico, cultural y estético del entorno. Esta construcción se enmarca en estrategias de renovación urbana sostenible, promoviendo usos mixtos y funcionales que contribuyan a la revitalización social, económica y cultural del área. Los proyectos deben cumplir con normativas específicas de conservación patrimonial, garantizar una integración armónica con el entorno existente, y priorizar la recuperación del espacio público, fomentando una relación equilibrada entre lo moderno y el valor histórico del lugar.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología:

Tabla 51 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Construcción en Terrenos Baldíos en Zona Patrimonial

Oficinas Cidade BI4ALL – Lisboa, Portugal					
Descripción Las Oficinas Cidade BI4ALL son el resultado de un proyecto de rehabilitación en una zona patrimonial de Lisboa, donde un terreno baldío y estructuras en desuso fueron adquiridos y transformados en oficinas modernas. El proyecto incluye la renovación de la fachada patrimonial y la adaptación de los espacios interiores para usos contemporáneos, manteniendo la identidad arquitectónica original y revitalizando el entorno urbano.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la rehabilitación de terrenos baldíos y edificaciones en zonas patrimoniales, respetando la identidad histórica mientras se adaptan a nuevos usos. La experiencia de este proyecto es relevante para la renovación urbana en Valparaíso, ya que demuestra cómo conservar el valor patrimonial en un contexto de modernización y funcionalidad, promoviendo la regeneración económica y social de áreas históricas.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Sopron Castle District – Sopron, Hungría					
Descripción La Revitalización del Barrio del Castillo de Sopron es un proyecto de renovación en una zona patrimonial húngara que integra la compra y rehabilitación de terrenos baldíos y estructuras históricas en desuso. El programa incluye la restauración de edificios patrimoniales, la creación de espacios públicos, y la adaptación de construcciones antiguas para usos comerciales y culturales, respetando la arquitectura histórica del distrito.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la recuperación de zonas patrimoniales mediante la rehabilitación de terrenos y edificaciones, respetando el valor histórico y adaptando los espacios a nuevas necesidades urbanas. Su enfoque en la preservación y modernización es aplicable a Valparaíso, donde la renovación urbana puede impulsar el turismo y revitalizar la economía local, manteniendo el carácter patrimonial en áreas históricas.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Matadero Legazpi – Madrid, España

Descripción
El Matadero Legazpi es un antiguo matadero y mercado de ganados rehabilitado para convertirse en un centro cultural y de creación contemporánea en Madrid. El proyecto preserva la arquitectura industrial original, adaptando sus espacios para albergar galerías de arte, teatros, espacios de coworking, auditorios, y áreas para talleres y actividades culturales. La intervención mantiene la esencia patrimonial del edificio mientras le da un uso contemporáneo, abierto a la comunidad.



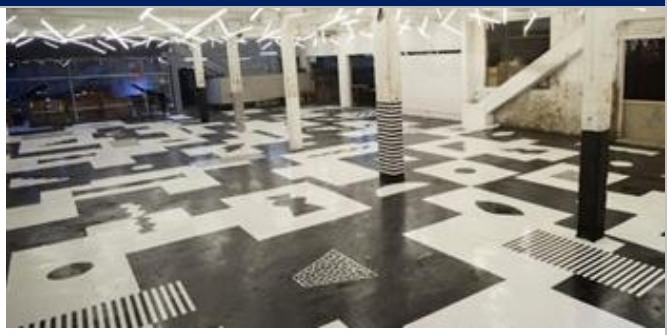
Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la rehabilitación de edificios patrimoniales, adaptándolos a usos culturales y recreativos que revitalizan el entorno urbano. Para Valparaíso, este modelo demuestra cómo la renovación urbana puede aprovechar la arquitectura histórica, transformando edificaciones patrimoniales en centros de actividad cultural y social que impulsan la economía local y promueven la cohesión comunitaria en zonas de valor histórico.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Galería La Curtiembre Persa Victor Manuel – Santiago, Chile

Descripción
La Galería La Curtiembre en el Persa Víctor Manuel es un proyecto de rehabilitación de un espacio patrimonial, convertido en una galería de arte y centro cultural. Ubicada en una antigua estructura industrial, esta galería se integra al famoso Persa Víctor Manuel, un mercado histórico de Santiago, y alberga exposiciones de arte, talleres y actividades comunitarias, preservando la arquitectura original mientras añade usos culturales y sociales.



Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en la rehabilitación de edificios patrimoniales con enfoque cultural y social en un entorno de mercado histórico. Su integración en un área patrimonial de alto valor económico y cultural demuestra cómo Valparaíso podría renovar y rehabilitar edificios históricos, transformándolos en centros de actividad artística y comunitaria que fomenten la cohesión social, el turismo y la economía local.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Museo Marítimo – Barcelona, España

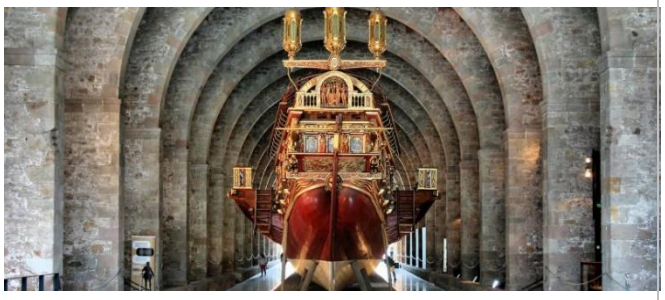
Descripción

El Museo Marítimo de Barcelona se encuentra en las históricas Atarazanas Reales, una antigua estructura medieval dedicada a la construcción naval. Este proyecto de rehabilitación ha convertido el edificio patrimonial en un espacio dedicado a la historia marítima, con exhibiciones de barcos antiguos, exposiciones interactivas y espacios educativos. La intervención respeta la arquitectura gótica original, integrando áreas modernas para exposiciones y eventos culturales.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la rehabilitación de edificios patrimoniales marítimos, transformándolos en centros de educación y cultura que valoran la historia y la identidad local. Su modelo es relevante para Valparaíso, ya que muestra cómo renovar edificios históricos relacionados con el entorno marítimo, preservando su valor arquitectónico y creando nuevos equipamientos culturales que fortalezcan el turismo y la identidad costera de la ciudad.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

LX Factory – Lisboa, Portugal

Descripción

LX Factory es un complejo creativo ubicado en una antigua zona industrial de Lisboa que ha sido rehabilitada y transformada en un espacio de uso mixto que combina comercio, cultura y oficinas. El programa incluye tiendas, restaurantes, galerías de arte, espacios para eventos y coworking, todo dentro de una estructura patrimonial que respeta la arquitectura original de la fábrica. LX Factory ha revitalizado esta zona, atrayendo tanto a locales como a turistas y generando una vibrante escena cultural y comercial.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la rehabilitación de edificios industriales patrimoniales, convirtiéndolos en centros de actividad económica y cultural. Su modelo es aplicable a la zona costera de Valparaíso, donde la renovación urbana puede transformar edificios históricos en centros de uso mixto que fomenten la economía creativa, el turismo y la integración comunitaria, revitalizando el entorno urbano y promoviendo la identidad cultural.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.2.4. Tipología de Renovación Urbana

La Renovación Urbana es un proceso estratégico que transforma áreas deterioradas o subutilizadas en espacios funcionales, inclusivos y sostenibles, promoviendo la integración social, económica y ambiental. Este enfoque busca revalorizar el patrimonio, mejorar la infraestructura, y generar espacios públicos de calidad que respondan a las necesidades de la comunidad, fortaleciendo la identidad local y fomentando el desarrollo equilibrado del territorio.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

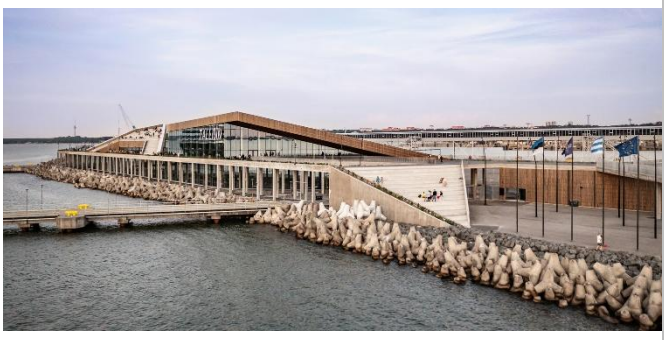
Tabla 52 Referentes Componente 2: Regeneración Urbana, Tipología de Renovación Urbana

<table>
<tr><th colspan="6">Sopron Castle District – Sopron, Hungría</th></tr>
<tr><td colspan="3">Descripción
La Revitalización del Barrio del Castillo de Sopron es un proyecto que ha transformado un área histórica en un espacio que equilibra la preservación patrimonial y la funcionalidad moderna. Incluye la restauración de edificios antiguos y la incorporación de espacios públicos, áreas comerciales y culturales, todo ello manteniendo la identidad arquitectónica del distrito. Este enfoque permite la cohesión entre la vida moderna y el patrimonio cultural.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td colspan="3">Objetivo de Estudio
Este proyecto es un referente en renovación urbana en zonas patrimoniales, integrando preservación histórica con usos contemporáneos. Es aplicable a Valparaíso, donde se busca revitalizar áreas costeras históricas al mejorar la infraestructura urbana y promover un desarrollo sostenible que respete el valor patrimonial, fomentando un entorno urbano atractivo para residentes y turistas.</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td>C1</td><td>C2</td><td>C3</td><td>C4</td><td>C5</td><td>C6</td></tr>
</table>

Port of Tallinn – Tallinn, Estonia

Descripción

El Port of Tallinn es un proyecto de renovación urbana en la terminal de cruceros de Tallinn, que ha transformado el área portuaria en un espacio público multifuncional. Este proyecto incluye la construcción de un paseo marítimo, áreas verdes, una terminal de pasajeros moderna, y zonas recreativas que permiten la interacción de residentes y turistas con el frente costero. La estructura cuenta con soluciones sostenibles, como sistemas de recolección de agua de lluvia y eficiencia energética, lo que contribuye al desarrollo sostenible de la ciudad.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la renovación de zonas portuarias para crear espacios públicos accesibles y sostenibles. Su enfoque en la integración de infraestructuras de transporte y espacios recreativos en la costa es aplicable a Valparaíso, donde se busca revitalizar el frente costero mediante la creación de áreas de esparcimiento, turismo y servicios, promoviendo un entorno accesible y atractivo tanto para locales como visitantes.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Villa Panamericana – Santiago, Chile

Descripción

La Villa Panamericana en Santiago es un proyecto de renovación urbana diseñado para albergar a los atletas de los Juegos Panamericanos 2023, y luego ser adaptado como un conjunto residencial. El proyecto incluye áreas residenciales, espacios públicos, infraestructura deportiva y zonas verdes, creando un entorno urbano integral. Este enfoque busca garantizar un uso sostenible del espacio tras el evento deportivo, promoviendo una transición hacia un barrio que sirva a la comunidad local.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la renovación urbana enfocada en la creación de barrios multifuncionales y sostenibles. Su modelo de infraestructura adaptable, que permite el uso temporal y posterior para residencia, es aplicable a Valparaíso, donde se busca implementar nuevos equipamientos que sirvan tanto a eventos como a la comunidad, fortaleciendo la cohesión social y revitalizando la infraestructura urbana en la zona costera.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Forest Sports Park – Guang Ming Town, China					
Descripción El Forest Sports Park es un proyecto de renovación urbana que combina un extenso parque natural con instalaciones deportivas, integrando espacios recreativos, senderos elevados, áreas de descanso, y miradores que permiten a los visitantes disfrutar del paisaje forestal. Este espacio está diseñado para fomentar actividades al aire libre y la interacción con la naturaleza, adaptándose al entorno sin afectar el ecosistema. El parque es un atractivo tanto para el turismo como para los residentes, promoviendo un estilo de vida saludable y sostenible en la ciudad.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la creación de espacios urbanos que equilibran desarrollo y conservación natural. Su enfoque en la integración de áreas verdes y deportivas es aplicable a Valparaíso, donde la renovación urbana en la costa podría incluir espacios públicos recreativos que preserven y pongan en valor el entorno natural, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo el atractivo turístico de la ciudad.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

4.3. Componente 3 – INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA

4.3.1. Tipología de Caletas y Varaderos

Son infraestructuras costeras diseñadas para apoyar y optimizar las actividades productivas, logísticas y de mantenimiento relacionadas con la pesca, la navegación y el transporte marítimo. Las caletas son puntos estratégicos para el desembarque, almacenamiento y comercialización de productos marinos, mientras que los varaderos son áreas específicas para la reparación, mantenimiento y resguardo de embarcaciones. Estas instalaciones son fundamentales para fortalecer la economía local y regional, promoviendo un uso eficiente y sostenible de los recursos marítimos, además de integrar servicios complementarios que apoyen la investigación, innovación y desarrollo logístico en zonas portuarias. Su diseño debe considerar criterios de resiliencia frente a riesgos climáticos y de accesibilidad para todos los actores involucrados en estas actividades.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología

Tabla 53 Referentes Componente 3: Infraestructura Productiva y Portuaria, Tipología de Caletas y Varaderos

Caleta Talcahuano – Talcahuano, Chile					
Descripción La Caleta Talcahuano, en la localidad de Tumbes, es un espacio portuario tradicional dedicado a actividades pesqueras y logísticas. Incluye áreas de varadero para embarcaciones pesqueras y artesanales, infraestructura para el desembarque de productos del mar, y servicios de mantenimiento para la flota pesquera local. Su diseño busca optimizar las operaciones de carga y descarga, además de facilitar el almacenamiento y reparación de embarcaciones, adaptándose a las necesidades de la comunidad pesquera y promoviendo la economía local.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el desarrollo de varaderos enfocados en actividades productivas y de apoyo logístico para la pesca artesanal. La infraestructura dedicada al mantenimiento y manejo de embarcaciones es aplicable a Valparaíso, donde se podría implementar un varadero similar que respalde las actividades portuarias y productivas, optimizando el soporte logístico y promoviendo el desarrollo económico en la zona costera.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Caleta Coquimbo – Coquimbo, Chile					
Descripción La Caleta Coquimbo es un espacio costero tradicional que sirve como centro de operaciones para la pesca artesanal, contando con infraestructura de varadero que facilita el mantenimiento y reparación de embarcaciones pesqueras. Además, la caleta proporciona áreas para el desembarque y procesamiento de productos del mar, así como servicios para la comunidad pesquera, incluidos espacios para almacenamiento y logística. Esta infraestructura permite la optimización de las actividades productivas y de soporte logístico para la pesca local.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en el desarrollo de varaderos que apoyan la infraestructura productiva y logística en zonas pesqueras. La organización de espacios para mantenimiento, desembarque y procesamiento de productos pesqueros es aplicable a Valparaíso, donde un varadero similar podría fortalecer la infraestructura portuaria, respaldando actividades productivas y logísticas en la zona costera, y promoviendo la economía local.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Klaksvik Row Club – Klaksvik, Faroe Islands

Descripción

Un centro diseñado para apoyar las actividades de remo y brindar infraestructura de varadero para el mantenimiento y reparación de embarcaciones menores. El club cuenta con áreas de almacenamiento de botes, zonas de reparación, y espacios de entrenamiento para los remeros. Su diseño, que se integra al entorno natural, permite tanto la práctica deportiva como el soporte técnico para las naves menores, adaptándose a las necesidades logísticas y de mantenimiento en un contexto de actividades acuáticas recreativas.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la construcción de varaderos enfocados en la reparación y almacenamiento de naves menores en un entorno costero. La infraestructura que facilita la reparación de embarcaciones menores es aplicable a Valparaíso, donde un varadero de este tipo podría fortalecer la infraestructura portuaria, ofreciendo soporte logístico y de mantenimiento para pequeñas embarcaciones que realizan actividades productivas o recreativas en la zona costera.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Ayía Napa Marina – Ayía Napa, Chipre

Descripción

La Ayia Napa Marina es un complejo portuario que incluye instalaciones de varadero para la reparación y mantenimiento de naves menores. Además de su infraestructura de atraque, cuenta con áreas especializadas para el almacenamiento y reparación de embarcaciones menores, proporcionando servicios técnicos y de mantenimiento en un ambiente diseñado para el turismo náutico. La marina también integra espacios comerciales y recreativos, brindando una oferta completa para navegantes y visitantes.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en el desarrollo de varaderos que ofrecen espacios especializados para la reparación de naves menores. Su enfoque en la infraestructura de soporte técnico es aplicable a Valparaíso, donde un varadero con capacidad para reparar y mantener embarcaciones menores podría apoyar las actividades productivas y logísticas, promoviendo el desarrollo económico y turístico en la zona costera.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

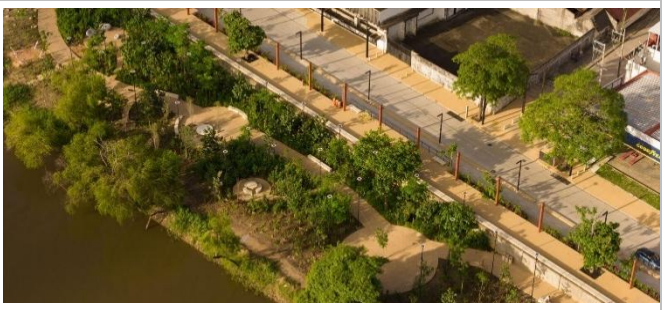
4.4. Componente 4 – MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

4.4.1. Tipología de Ejes Urbanos (Pasajes, Bordes y Bulevares)

Son corredores estratégicos que articulan y conectan distintas áreas urbanas, promoviendo la integración funcional y social de la ciudad. Estos ejes se diseñan para optimizar la movilidad activa (peatonal y ciclística), el transporte público, y fortalecer la relación ciudad-puerto. Incluyen una variedad de tipologías, como pasajes que facilitan la conexión en tramas urbanas densas, bordes que integran áreas costeras o patrimoniales, y bulevares que combinan transporte, espacio público y vegetación, convirtiéndose en áreas de encuentro y recreación. Los ejes urbanos priorizan la accesibilidad, la sostenibilidad y la resiliencia, mejorando la calidad de vida urbana mediante un diseño inclusivo y adaptado a las dinámicas locales.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 54 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Ejes Urbanos

Villahermosa Boardwalk – Villahermosa, México	
Descripción El Villahermosa Boardwalk es un proyecto de renovación urbana que transforma el borde costero de Villahermosa en un paseo peatonal accesible y multifuncional. Incluye áreas para caminar, zonas de descanso, espacios verdes y mobiliario urbano, con un diseño que respeta el entorno natural y mejora la conexión de la ciudad con el río Grijalva. Este paseo también facilita la movilidad activa, al incluir ciclovías y accesos peatonales que promueven la interacción ciudad-río.	
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la mejora de paseos y bordes urbanos, integrando espacios para la movilidad activa en un entorno natural. Su enfoque en la conexión entre la ciudad y el borde fluvial es aplicable a Valparaíso, donde se busca optimizar ejes viales para fomentar la movilidad activa y la accesibilidad, promoviendo la integración ciudad-puerto y mejorando el espacio público para el uso de residentes y visitantes.	

C1	C2	C3	C4	C5	C6

Plaza del Migrante – Veracruz, México

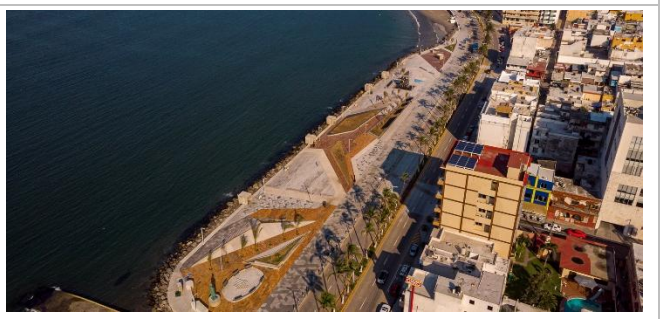
Descripción

La Plaza del Migrante en Veracruz es un espacio urbano renovado diseñado para honrar la historia de los migrantes y promover el esparcimiento y la interacción social en un entorno accesible. El proyecto integra áreas de paseo, zonas de descanso, espacios verdes y mobiliario urbano, además de elementos simbólicos que representan la diversidad cultural. El diseño busca conectar la plaza con el contexto urbano y el borde costero, promoviendo el tránsito peatonal y la movilidad activa en un entorno seguro y accesible.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la mejora de paseos y espacios públicos, que fomenta la movilidad activa y la conexión entre la ciudad y su entorno costero. Su enfoque en la integración del espacio público con el borde urbano es aplicable a Valparaíso, donde se busca optimizar ejes viales y mejorar el espacio público para fortalecer la accesibilidad, la cohesión social y la relación ciudad-puerto en áreas de alto valor cultural e histórico.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

One Green Mile – Mumbai, India

Descripción

One Green Mile es un proyecto de renovación urbana que transforma el espacio debajo de una autopista elevada en un paseo peatonal y ciclista accesible y multifuncional en un área urbana de alto tránsito. El programa incluye senderos peatonales, ciclovías, áreas de descanso, mobiliario urbano y espacios verdes, todo diseñado para mejorar la conectividad y crear un ambiente seguro y agradable para la movilidad activa. Este proyecto también cuenta con iluminación eficiente y zonas de sombra, que mejoran la seguridad y el confort para los usuarios.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la optimización de espacios públicos adyacentes a avenidas principales para la movilidad activa y el transporte público. Su enfoque en la transformación de áreas subutilizadas y su integración con la infraestructura vial es aplicable a Valparaíso, donde la mejora de ejes viales y espacios públicos adyacentes puede fomentar la conectividad, la accesibilidad y la integración ciudad-puerto, promoviendo un entorno urbano más inclusivo y seguro.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Parque Urbano El Dique – Ciudad de México, México

Descripción

Un proyecto de renovación urbana en México que convierte un área junto a una avenida principal en un espacio de esparcimiento y movilidad activa. El parque incluye senderos peatonales, ciclovías, áreas de descanso, zonas verdes, y mobiliario urbano. Su diseño prioriza la integración de la naturaleza en el entorno urbano y crea un espacio accesible y seguro para peatones y ciclistas. La intervención también facilita la conexión entre diferentes áreas de la ciudad, promoviendo el tránsito peatonal y la movilidad activa en un ambiente atractivo y funcional.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la mejora de paseos y espacios públicos cercanos a avenidas principales, promoviendo la movilidad activa y la integración con el entorno urbano. Es aplicable a Valparaíso, donde se busca optimizar los ejes viales para fomentar la movilidad activa y la conectividad ciudad-puerto, creando espacios que mejoren la calidad de vida urbana y el acceso inclusivo al transporte público y espacios recreativos.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Paseo Bandera – Santiago, Chile

Descripción

El Paseo Bandera es una intervención de urbanismo táctico que transformó una calle céntrica de Santiago en un pasaje peatonal vibrante y accesible. El proyecto utiliza pavimento colorido, arte urbano, y mobiliario temporal para revitalizar el espacio y fomentar el tránsito peatonal en una zona históricamente vehicular. Además de su diseño visualmente atractivo, el paseo incluye áreas de descanso y espacios para eventos culturales, promoviendo la interacción social y mejorando la calidad del entorno urbano en el centro histórico de Santiago.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en el uso de urbanismo táctico para la recuperación de pasajes peatonales en áreas históricas, promoviendo la movilidad activa y la revitalización de espacios públicos en sectores de valor cultural. Es aplicable a Valparaíso, donde la implementación de soluciones de urbanismo táctico podría optimizar ejes viales, recuperar espacios peatonales en barrios históricos y fortalecer la conexión ciudad-puerto mediante intervenciones flexibles y de bajo costo.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Boulevard Baquedano – Iquique, Chile

Descripción

Corredor histórico en Iquique, destacado por su valor patrimonial y arquitectónico. La intervención en esta calle busca preservar su identidad histórica mediante la peatonalización de algunos tramos, integración de mobiliario urbano y señalética adecuada. Este espacio recupera la circulación peatonal y promueve actividades culturales y comerciales, manteniendo el estilo arquitectónico colonial y victoriano. La revitalización del boulevard también fomenta el turismo y permite la movilidad activa en un entorno que conecta importantes puntos históricos de la ciudad.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la recuperación de pasajes y bulevares históricos mediante la movilidad activa y la preservación patrimonial. Su enfoque es aplicable a Valparaíso, donde la optimización de ejes viales y la recuperación de espacios peatonales en barrios históricos podría fortalecer la conexión ciudad-puerto, promoviendo un entorno accesible y atractivo para el turismo y el uso diario de los residentes.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

Mercado Las Brujas – La Paz, Bolivia

Descripción

El Mercado Las Brujas es un lugar emblemático de La Paz, ubicado en el centro histórico de la ciudad, que se caracteriza por sus pasajes peatonales angostos y llenos de puestos de venta de artesanías, productos tradicionales y artículos místicos. La intervención para la recuperación de este espacio busca mejorar la movilidad peatonal mediante el ordenamiento de los pasajes, la incorporación de señalética adecuada y la preservación de su valor cultural. Esta recuperación permite un tránsito más fluido y accesible, beneficiando tanto a residentes como a turistas, y mejorando la experiencia en un área histórica de alta afluencia.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la recuperación de pasajes peatonales en zonas históricas y de gran valor cultural, promoviendo la movilidad activa y facilitando la accesibilidad en espacios tradicionales. Su enfoque es aplicable a Valparaíso, donde la optimización de ejes peatonales en barrios históricos podría reforzar la integración ciudad-puerto, mejorar la experiencia de residentes y visitantes, y preservar el carácter patrimonial de la zona.



C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.4.2. Tipología de Estación Intermodal

Una Estación Intermodal es una infraestructura de transporte diseñada para facilitar la conexión eficiente entre diferentes medios de transporte, como buses, trenes, teleférico, bicicletas, entre otros. Su objetivo es optimizar la movilidad urbana y regional mediante la integración de sistemas de transporte, promoviendo el uso sostenible de los recursos, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando la experiencia del usuario. Estas estaciones suelen incluir servicios complementarios y espacios públicos que potencian su funcionalidad y contribuyen al desarrollo del entorno urbano.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 55 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Estación Intermodal

Intermodal de Buses – Quilicura, Chile					
Descripción La Estación Intermodal Los Libertadores en Quilicura es una infraestructura moderna que facilita la conexión entre buses urbanos, transporte público y el metro, optimizando el flujo de pasajeros y promoviendo el uso de la movilidad activa. El diseño de la estación incluye áreas de espera cómodas, accesos peatonales, y conexiones directas con otros sistemas de transporte, buscando reducir la congestión vehicular y mejorar la accesibilidad en la zona. Esta estación intermodal es un punto clave para la movilidad en la ciudad y fomenta la integración entre distintos medios de transporte.					
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente en la implementación de estaciones intermodales que integran múltiples sistemas de transporte, mejorando la conectividad y promoviendo la movilidad activa en el espacio público. Es aplicable a Valparaíso, donde se busca fortalecer la infraestructura de movilidad para facilitar la integración ciudad-puerto, optimizar ejes viales y promover el uso de transporte público, beneficiando a residentes y visitantes.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

Mi Teleférico – La Paz, Bolivia

Descripción

El Teleférico La Paz es una red de transporte por cable que conecta de manera eficiente distintas áreas de la ciudad de La Paz y su vecina El Alto, facilitando la movilidad en una zona con alta pendiente y congestionada. Las estaciones intermodales permiten la conexión con otros medios de transporte, como autobuses y taxis, promoviendo una integración completa del sistema de transporte urbano. Además de mejorar el flujo de personas, cada estación cuenta con infraestructura accesible y espacios públicos, optimizando la movilidad activa y la accesibilidad para los usuarios.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un referente en la creación de estaciones intermodales que integran sistemas de transporte verticales y horizontales, facilitando la movilidad en terrenos difíciles y congestionados. Es aplicable a Valparaíso, donde la implementación de infraestructura de transporte intermodal podría optimizar la conectividad ciudad-puerto, reduciendo la congestión vehicular y mejorando la accesibilidad en zonas de alta demanda y complejidad geográfica.

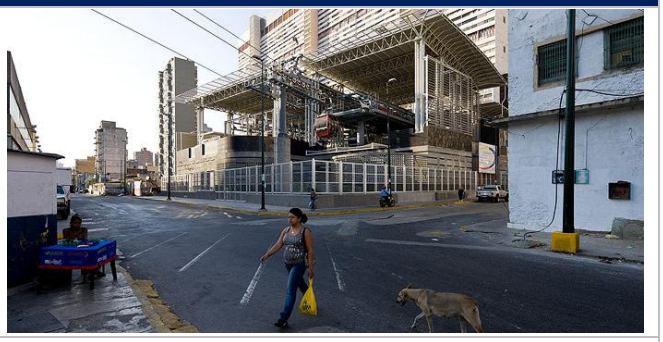


C1	C2	C3	C4	C5	C6

Metro Cable Caracas– Caracas, Venezuela

Descripción

El Metro Cable Caracas es una estación intermodal con sistema de teleférico que conecta áreas montañosas periféricas con el centro de Caracas. Este proyecto tiene como objetivo mejorar la accesibilidad de las comunidades marginadas, proporcionando una alternativa de transporte sostenible. Además, facilita la integración social y urbana al crear puntos de acceso en zonas de difícil llegada, e incluye la rehabilitación de espacios públicos en las estaciones para fortalecer la cohesión comunitaria y promover la revitalización urbana.



Objetivo de Estudio

Este proyecto es un buen referente de estación intermodal en Valparaíso porque conecta diversos modos de transporte, como teleféricos y autobuses, en una única estación. Esta intermodalidad mejora la eficiencia de los viajes al permitir transferencias rápidas entre diferentes sistemas de transporte. En Valparaíso, que enfrenta desafíos geográficos similares, un sistema como este optimizaría la conectividad, facilitando el acceso a áreas de difícil acceso y reduciendo tiempos de viaje, mientras fomenta la inclusión y la accesibilidad en la ciudad.



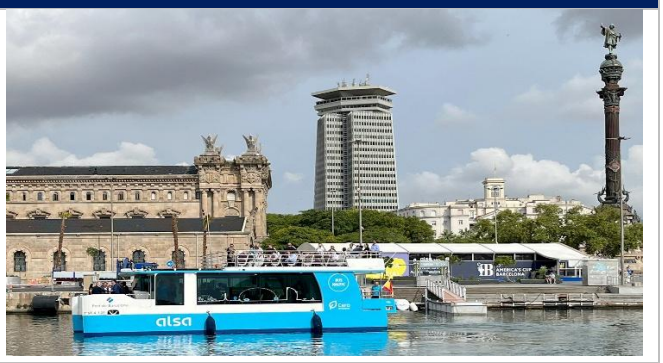
C1	C2	C3	C4	C5	C6

4.4.3. Tipología Transporte Marítimo

El transporte marítimo de pasajeros corresponde al traslado de personas en embarcaciones por mares, ríos, océanos y lagos. Este servicio viene acompañado de infraestructura terrestre que sirva de soporte para su uso y para facilitar la conexión eficiente con otros medios de transporte, como buses y bicicleta, o bien, servir como servicio turístico. Su objetivo es permitir la creación de rutas marítimas para conectar puntos estratégicos de la bahía, optimizando la movilidad urbana, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando la experiencia del usuario.

A continuación, se exponen los referentes seleccionados para esta tipología.

Tabla 56 Referentes Componente 4: Movilidad y Espacio Público, Tipología de Transporte Marítimo

Bus Acuático – Barcelona, España	
Descripción El Bus Acuático de Barcelona es el primer transporte público marítimo que conecta la Rambla de Barcelona con Nova Bocana, reduciendo el tráfico vehicular en paseo Juan de Borbón y reforzando la conexión con la playa de Barceloneta. El proyecto ofrece una mejora en la movilidad urbana-marítima tanto para trabajadores de la zona como turistas, además de promover la sostenibilidad. La implementación de este servicio es una oportunidad para impulsar la intermodalidad y ser un paseo que permita apreciar las vistas de Barcelona.	
Objetivo de Estudio Este proyecto es un referente de movilidad marítima que ayuda a mejorar e impulsar la intermodalidad entre transportes públicos y que este además sea un atractivo turístico aprovechando la vista costera y arquitectura local. Es aplicable a Valparaíso porque podría potenciar y optimizar la conectividad ciudad-puerto, reduciendo el tráfico vehicular en zonas de alta demanda y evitando la contaminación tanto atmosférica como acústica.	
C1 **C2** **C3** **C4** **C5** **C6**	

Long Beach Transit – California, Estados Unidos	
Descripción El proyecto de taxi acuático es parte del Plan Estratégico Sustentable para el Tránsito de Long Beach. Uno de los objetivos principales de este nuevo medio de transporte acuático en particular es reducir la contaminación atmosférica en el aire de California, la congestión vehicular y mejorar la conexión de la ciudad con otros sectores aledaños de gran aglomeración. El transporte realiza dos rutas que une desde Queen Mary hasta Shoreline Village y desde Queen Mary hasta Alamitos Bay. El viaje entrega comida y bebestibles dentro del taxi, espacios inclusivos para personas con movilidad reducida, además de una vista panorámica de la costa de California.	

Long Beach Transit – California, Estados Unidos					
Objetivo de Estudio El taxi acuático de Long Beach es un referente de movilidad marítima que potencia e incentiva la intermodalidad entre transportes marítimos y terrestres siendo un atractivo tanto para personas locales como turistas quienes pueden disfrutar de la costa y la arquitectura. Este caso podría ser aplicado a Valparaíso, puesto que también es parte de un Plan Estratégico donde el rol del taxi acuático lograría ser un medio de transporte sustentable e inclusivo, permitiendo una mejor calidad y eficiencia en la movilidad de las personas en la zona.					
C1	**C2**	**C3**	**C4**	**C5**	**C6**

4.5. Matriz Multicriterio de Valoración de Referentes

Tras el análisis detallado de los referentes para cada componente, se elaboró una matriz de evaluación multicriterio con el objetivo de identificar aquellos referentes más relevantes para ser desarrollados en mayor profundidad. Este proceso permitió extraer las principales lecciones aprendidas, que sirvan de insumo para la formulación y desarrollo de los anteproyectos esquemáticos de la siguiente de la consultoría.

A continuación, se presenta la tabla completa de los referentes evaluados, destacándose en gris aquellos que obtuvieron las calificaciones más altas en el cumplimiento de los criterios de valoración establecidos.

La valoración se efectuará asignando puntajes según los siguientes criterios:

CUMPLE CON LOS REQUISITOS / **+2 PUNTOS**

CUMPLE PARCIALMENTE CON LOS REQUISITOS / **+1 PUNTO**

NO CUMPLE CON LOS REQUISITOS / **-1 PUNTO**

NO APLICAN LOS REQUISITOS / **+0 PUNTOS**

Tabla 57 Matriz multicriterio de Valoración de Referentes

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
ACCESO AL MAR. Espacios Públicos resilientes y accesibles para llegar, pasear y mirar al mar.	BALNEARIO	Reurbanización de la Praia dos Moinhos	Portugal	2	2	2	1	2	1	**10**
		Playa Artificial La Chimba	Chile	2	1	1	1	-1	2	**6**
		Bondi Beach Baths	Australia	2	1	2	2	2	2	**11**
		Harbour Bath	Dinamarca	2	2	2	2	1	2	**11**
		Club Flotante de Kayak	Dinamarca	2	1	1	2	-1	2	**7**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
	ESPACIOS PÚBLICOS COSTEROS	El Muelle Uno	España	2	2	2	1	2	1	**10**
		Parque Metropolitano Borde Costero	Chile	2	2	2	2	2	2	**12**
		Minsheng Wharf	China	2	2	2	1	2	1	**10**
		Paseo Marítimo de East River	U.S.A.	2	2	2	2	1	2	**11**
		De Noordkade	Países Bajos	2	1	2	1	1	2	**9**
		Paseo Marítimo Torrequebrada	España	2	1	2	1	-1	1	**6**
		CI Patrimonio Marítimo DUBoak	Croacia	2	2	2	2	2	2	**12**
		Malecón Puerto Vallarta	México	2	1	2	1	2	-1	**7**
		Benidorm Seafront	España	2	2	2	2	1	1	**10**
	PASARELA URBANA	**The High Line**	U.S.A.	1	2	2	1	2	2	**10**
		Eden Project Aerial Walkway	Italia	0	2	2	2	1	2	**9**
		Passerelle Simone de Beauvoir	Francia	1	2	2	2	2	1	**10**
		Forest Sports Park	China	0	2	2	0	2	2	**8**
	MIRADORES	**Piazza Matteotti Public Gardens**	Italia	0	2	2	2	2	2	**10**
		Comuna 13	Colombia	0	2	2	1	2	2	**9**
		Mirador Cueva del Arco	Colombia	0	1	2	1	2	1	**7**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
REGENERACIÓN URBANA Nuevos equipamientos e intervención integral de lugares con grados de deterioro urbano y espacios de oportunidad.	EQUIPAMIENTO MIXTO	Estación Costera Investigaciones Marinas PUC	Chile	2	1	2	1	1	2	**9**
		Biblioteca España	Colombia	0	2	2	1	2	2	**9**
		UVA El Paraíso	Colombia	0	2	2	2	2	2	**10**
		Mercado Angelmó	Chile	2	1	2	1	2	1	**9**
		Old Fisherman's Wharf	U.S.A.	2	2	2	1	2	-1	**8**
		Fishermen's Village	U.S.A.	2	2	2	1	1	1	**9**
		PIER 39	U.S.A.	2	1	2	1	2	1	**9**
		Malecón Puerto Vallarta	México	2	1	2	1	2	-1	**7**
		Platform Park	U.S.A.	0	1	2	0	-1	1	**3**
		Elinor-Ostrom Park	Austria	0	1	2	0	-1	1	**3**
	ESTACIONAMIENTO	Civic Center Parking	U.S.A.	2	2	1	2	-1	2	**8**
		Building Above Rail Lines	Inglaterra	0	2	1	0	-1	2	**4**
		Paseo Bulnes	Chile	0	2	2	0	2	1	**7**
		Sutura Urbana	España	0	2	2	0	2	2	**8**
	CONSTRUCCIÓN TERRENOS BALDÍOS EN ZONA PATRIMONIAL	**Oficinas Cidade BI4ALL**	Portugal	0	2	2	0	2	2	**8**
		Sopron Castle District	Hungría	0	2	2	0	2	1	**7**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
		Matadero Legazpi	España	0	2	2	0	2	2	**8**
		Galería La Curtiembre Persa Victor Manuel	Chile	0	2	2	0	2	1	**7**
		Museo Marítimo	España	1	1	1	1	2	2	**8**
		LX Factory	Portugal	0	2	2	0	2	2	**8**
	RENOVACIÓN URBANA DE ESPACIO PÚBLICO	Sopron Castle District	Hungría	0	2	-1	0	2	2	**5**
		Port of Tallinn	Estonia	2	2	2	2	2	2	**12**
		Villa Panamericana	Chile	0	2	2	0	2	2	**8**
		Forest Sports Park	China	0	2	2	0	2	1	**7**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA Soportes para actividades productivas, logísticas y de investigación.	CALETAS Y VARADEROS	Caleta Talcahuano	Chile	2	1	2	1	2	1	**9**
		Caleta Coquimbo	Chile	2	1	1	1	2	1	**8**
		Klaksvik Row Club	Faroe Islands	2	2	1	1	2	2	**10**
		Ayia Napa Marina	Chipre	2	1	2	1	1	2	**9**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO **Optimización de ejes viales para la movilidad activa, el transporte público**	EJES URBANOS	Villahermosa Boardwalk	México	1	1	2	1	1	2	**8**
		Plaza del Migrante	México	2	1	2	-1	2	2	**8**
		One Green Mile	India	0	2	2	0	2	2	**8**

Componente	Tipología	Nombre	País	C1	C2	C3	C4	C5	C6	TOTAL
y la integración ciudad-puerto.		Parque Urbano El Dique	México	0	2	2	0	2	2	**8**
		Paseo Bandera	Chile	0	2	2	0	2	2	**8**
		Boulevard Baquedano	Chile	1	2	2	0	2	1	**8**
		Mercado de las Brujas	Bolivia	0	1	2	0	2	2	**7**
	ESTACIÓN INTERMODAL	Intermodal de Buses	Chile	0	2	1	0	-1	2	**4**
		Mi Teleférico La Paz	Bolivia	0	2	2	0	2	2	**8**
		Metro Cable Caracas	Venezuela	0	2	2	0	2	2	**8**
	TRANSPORTE MARÍTIMO	**Bus Acuático, Barcelona**	España	2	2	1	0	2	2	**9**
		Long Beach Transit, California	U.S.A.	2	2	1	0	1	2	**8**

Fuente: IDOM

4.6. Referentes Priorizados

A partir de la valoración realizada en el apartado anterior, se procederá a un análisis detallado de los proyectos que obtuvieron la máxima calificación, con el propósito de profundizar en su desarrollo, objetivos, técnicas empleadas y el contexto en el que se ejecutaron. Para cada proyecto priorizado, se elaboró una ficha técnica para documentar de manera exhaustiva las características distintivas de su implementación, así como identificar las lecciones aprendidas y generar ideas aplicables. Este proceso tiene como finalidad incorporar estos aprendizajes y referencias en la formulación de los anteproyectos que se desarrollarán en el marco de la presente consultoría, asegurando así una alineación estratégica y técnica con las mejores prácticas observadas.

Los proyectos que se analizarán a detalle son los siguientes:

COMPONENTE 1 - ACCESO AL MAR.

- Tipología de Balneario: **PLAYA ARTIFICIAL LA CHIMBA**
- Tipología de Espacios Públicos Costeros: **PARQUE METROPOLITANO BORDE COSTERO ANTOFAGASTA, CHILE**
- Tipología Pasarelas Urbanas: **THE HIGH LINE PARK, U.S.A.**
- Tipología de Miradores: **PIAZZA MATTEOTTI PUBLIC GARDENS, ITALIA**

COMPONENTE 2 – REGENERACIÓN URBANA

- Tipología de Equipamiento Mixto: **UVA EL PARAÍSO, COLOMBIA**
- Tipología de Construcción en Terrenos Baldíos en Zona Patrimonial: **OFICINAS CIDADE BI4ALL, PORTUGAL**
- Tipología Renovación Urbana: **KRUIISITERMINAL, ESTONIA**

COMPONENTE 3 – INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA

- Tipología de Caletas y Varaderos: **KLAKSVIK ROW CLUB, FAROE ISLANDS**

COMPONENTE 4 – MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- Tipología de Ejes Urbanos **ONE GREEN MILE, INDIA**
- Tipología de Estación Intermodal: **MI TELEFÉRICO – ESTACIÓN FARO MURILLO**
- Tipología de Transporte Marítimo: **BUS NAUTIC**

PLAYA ARTIFICIAL LA CHIMBA

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Balneario** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **Antofagasta, Chile**

Tipología: **Balneario**

Escala: **Metropolitana**

Área: **15.500 m2**

Año de diseño: **2019 inició de construcción**

Responsable de Diseño: **MOP y CREO Antofagasta**

Responsable de Ejecución: **Secretaría Obras Públicas**

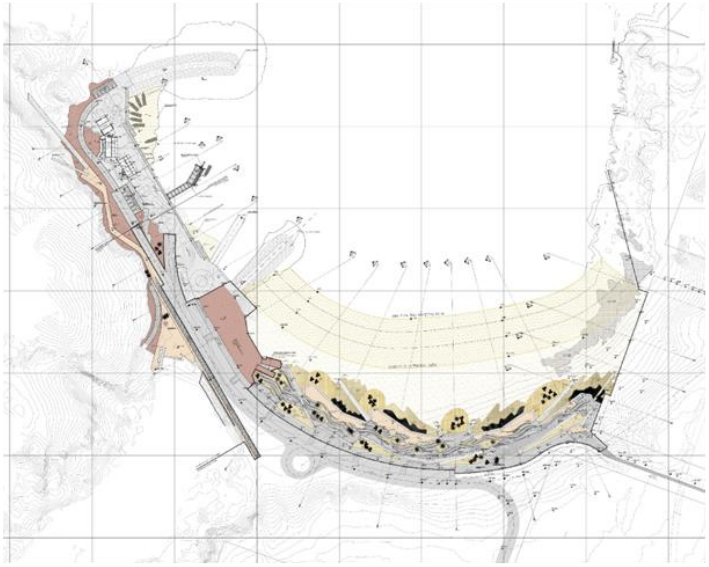
Estado actual: **Construido**



Descripción

Será la playa más extensa de Antofagasta. Diseñada como un espacio público moderno e inclusivo, la playa fomentará el turismo, el esparcimiento y la interacción comunitaria, ofreciendo áreas de recreación para familias y visitantes. Como parte del Parque Metropolitano Borde Costero, este proyecto busca revitalizar la relación ciudad-mar, mejorar la calidad de vida de los habitantes, e integrar socialmente a la comunidad en un entorno accesible y sostenible. La propuesta destaca por su enfoque en el desarrollo de un espacio atractivo, seguro y alineado con las necesidades turísticas y recreativas de la región.

Programa Arquitectónico





Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

PLAYA ARTIFICIAL LA CHIMBA

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Balneario** 2 / 2

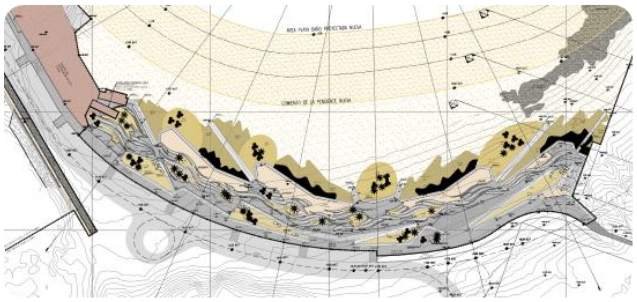
Lecciones Aprendidas



Construcción de Playa

C1 C2 C3 C4 C5 C6

- **Sostenibilidad:** Se priorizó el uso de materiales y técnicas que respetan el entorno natural.
- **Diseño inclusivo:** La playa fue diseñada para garantizar accesibilidad universal.
- **Revitalización urbana:** Transformó un área subutilizada en un espacio recreativo de calidad.
- **Impacto social:** Fomentó el turismo y la recreación, beneficiando a la comunidad local.



Diseño Detallado de Espacio Público

C1 C2 C3 C5 C6

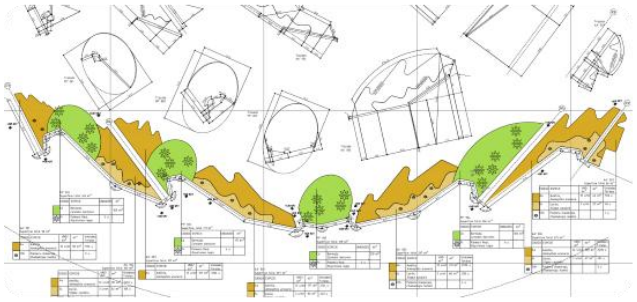
- **Integración comunitaria:** Incorporó necesidades locales para fomentar el uso ciudadano.
- **Accesibilidad universal:** Se garantizó el acceso inclusivo a todos los sectores del espacio público.
- **Conexión con el entorno:** El diseño respetó y realzó las características del paisaje costero.
- **Funcionalidad:** Se crearon áreas recreativas y de descanso adaptadas a distintos usuarios.



Edificio de Caletas y Áreas de Actividades

C1 C2 C3 C5 C6

- **Edificio de caletas:** Proporciona espacios para almacenar lanchas y productos, apoyando la actividad pesquera local.
- **Balneario accesible:** Ofrece infraestructura segura y cómoda para el disfrute de la playa.
- **Actividades diversas:** Se diseñaron zonas para recreación y esparcimiento adaptadas a distintos grupos.



Vegetación Nativa y Plantaciones a Detalle

C1 C3 C4 C5 C6

- **Adaptación climática:** Se seleccionaron especies nativas resistentes al clima árido de la región.
- **Bajo mantenimiento:** Las plantaciones reducen la necesidad de riego y cuidados intensivos.
- **Conservación:** Fomentaron la biodiversidad local y protegieron el ecosistema costero.
- **Confort ambiental:** La vegetación mejora el microclima y reduce sensación térmica en el área.



Paseo Borde Costero

C1 C2 C3 C4 C5 C6

- **Diseño inclusivo:** Se garantizó la accesibilidad universal a lo largo del paseo costero.
- **Conexión con el entorno:** El diseño realzó las vistas y la interacción con el paisaje marino.
- **Espacios recreativos:** Incorporó áreas para actividades al aire libre y descanso.
- **Durabilidad:** Utilizó materiales resistentes al ambiente costero para garantizar su longevidad.

PARQUE METROPOLITANO BORDE COSTERO

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Espacios Públicos Costeros** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **Antofagasta, Chile**

Tipología: **Espacios Públicos Costeros**

Escala: **Metropolitana**

Extensión: **36 km**

Año de diseño: **2017 Concurso Arquitectónico**

Responsable de Diseño: **BOZA Arq + SHIFT Arq.**

Responsable de Ejecución: **Gobierno Regional**

Estado actual: **Idea de proyecto**

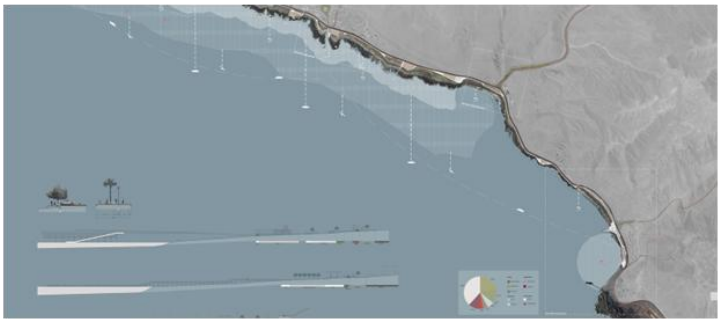


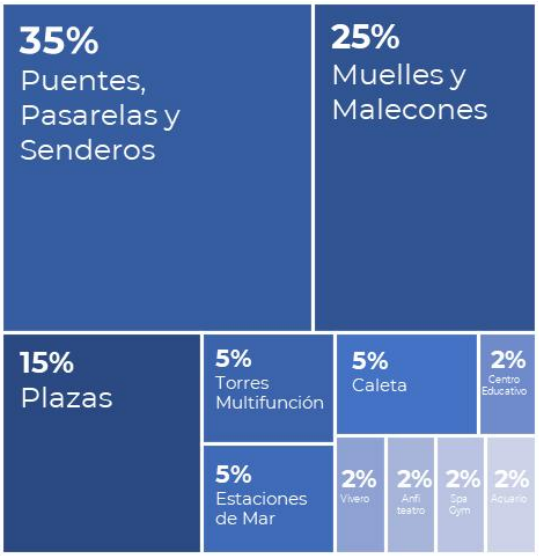
Descripción

Es un proyecto que busca recuperar y revitalizar el borde costero de Antofagasta para uso público. Su programa incluye la creación de espacios para actividades recreativas, deportivas y culturales, distribuidos a lo largo de una serie de plataformas que conectan la ciudad con el mar. También se incorporan áreas verdes, zonas de descanso, senderos peatonales y miradores para fomentar la integración social y la interacción segura con el entorno marítimo. El diseño se centra en la accesibilidad universal y en la resiliencia del espacio frente a las condiciones climáticas costeras.

Programa Arquitectónico







Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

PARQUE METROPOLITANO BORDE COSTERO

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Espacios Públicos Costeros** 2 / 2

Lecciones Aprendidas



Balneario y Piscinas de Mar

C1 C3 C4 C5 C6

- **Integración natural**: Piscinas de mar y paisajismo conectan el entorno costero con lo urbano.
- **Materialidad local:** Uso de materiales resistentes al ambiente marino y de bajo impacto ambiental.
- **Adaptación climática**: Diseño resistente a eventos extremos y cambios del mar.
- **Gestión sostenible**: Actividades recreativas generan ingresos y cuidan el entorno.



Borde Costero con Actividades y Multiusos

C1 C2 C3 C4 C5 C6

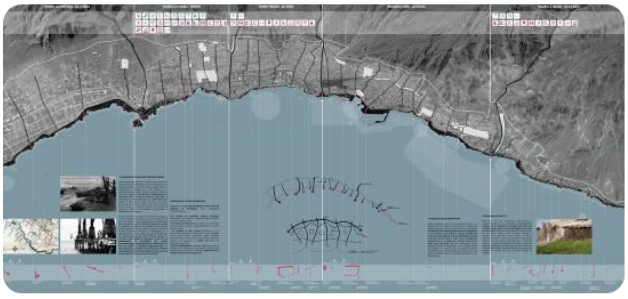
- **Espacios flexibles**: Áreas diseñadas para múltiples usos permiten actividades recreativas, culturales y deportivas.
- **Conexión costera**: Senderos y paseos integran el borde costero con la ciudad, fomentando el uso continuo.
- **Valor social**: Instalaciones inclusivas fortalecen la participación comunitaria y el turismo local.



Vegetación Nativa y Mitigación de Riesgos

C3 C4 C5 C6

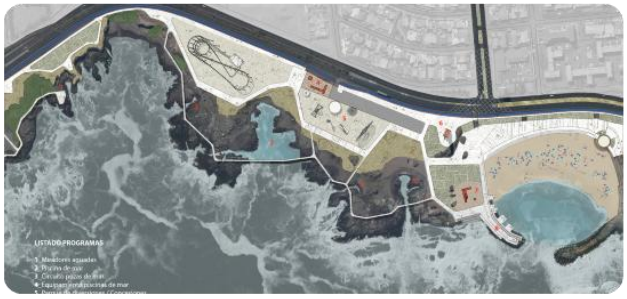
- **Barreras naturales:** Plantaciones estratégicas mitigan efectos de marejadas.
- **Vegetación nativa:** Uso de especies locales reduce mantenimiento y agua.
- **Diseño resiliente:** Infraestructura y paisaje adaptados a riesgos costeros.
- **Valor ecológico:** Ecosistemas restaurados mejoran biodiversidad y paisaje.



Propuesta de Borde Costero

C1 C2 C3 C4 C5 C6

- **Continuidad costera:** Infraestructura y senderos aseguran un recorrido ininterrumpido a lo largo de 23 km.
- **Zonificación funcional:** Sectores definidos combinan recreación, deporte, naturaleza y cultura.
- **Impacto social - económico:** Activa comunidades locales y fomenta el turismo sostenible.



Detalles de Espacio Público y Usos

C1 C3 C4 C5 C6

- **Mobiliario funcional:** Bancas, iluminación y sombreaderos diseñados para el clima costero y uso prolongado.
- **Espacios de estancia:** Plazas amplias con áreas verdes y zonas de descanso fomentan la convivencia.
- **Diseño accesible:** Senderos y rampas aseguran inclusión para todas las personas.

THE HIGH LINE PARK

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Pasarela Urbana** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **New York, U.S.A.**

Tipología: **Pasarela Urbana**

Escala: **Metropolitana**

Extensión: **2,5 km**

Año de diseño: **Abierto al público en fases 2009-2019**

Responsable de Diseño: **Diller Scofidio + Renfro**

Responsable de Ejecución: **New York City Government**

Estado actual: **Construido**



Descripción

The High Line es una pasarela urbana elevada construida sobre una antigua línea de tren en el oeste de Manhattan. El programa incluye un recorrido peatonal con jardines integrados, áreas de descanso, miradores, instalaciones de arte, y espacios para eventos, creando un corredor verde en medio de la ciudad. El diseño promueve la conexión de los barrios aledaños, brindando un espacio accesible y recreativo en altura que aprovecha la infraestructura existente.

Programa Arquitectónico







Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

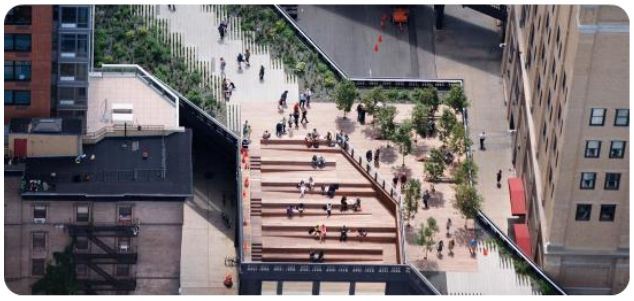
C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

THE HIGH LINE PARK

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Pasarela Urbana** 2 / 2

Lecciones Aprendidas



Espacio Público Interactivo y Dinámico

C2 C3 C4 C5 C6

- **Pasarelas elevadas:** Crean recorridos únicos con vistas urbanas y vegetación integrada.
- **Áreas de descanso:** Bancas y espacios sombreados invitan a la pausa y la interacción social.
- **Conexiones accesibles:** Escaleras y ascensores aseguran ingreso fluido desde distintos puntos.
- **Mobiliario funcional:** Diseñado para comodidad, durabilidad y armonía con el entorno.



Vegetación Nativa y Módulos Constructivos

C3 C5 C6

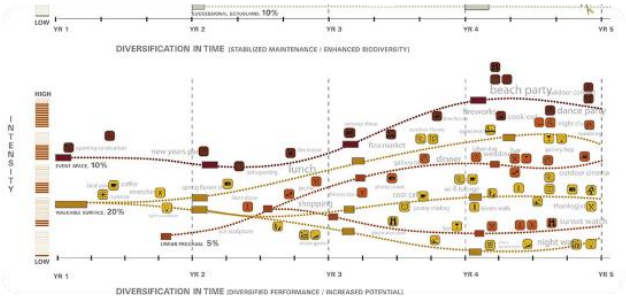
- **Biodiversidad urbana:** Jardines lineales recrean hábitats naturales en un entorno denso.
- **Vegetación nativa:** Plantas locales seleccionadas por su resiliencia y bajo mantenimiento.
- **Módulos prefabricados:** Facilitan la construcción y el mantenimiento en espacios limitados.
- **Flexibilidad estructural:** Diseños modulares se adaptan a la infraestructura existente.



Paseo y Conexión Accesible

C2 C3 C5 C6

- **Recorrido continuo:** Paseo fluido y sin interrupciones sobre la ciudad.
- **Conexión inclusiva:** Escaleras, rampas y ascensores aseguran accesibilidad universal.
- **Interacción urbana:** Conecta barrios y fomenta la movilidad peatonal en un entorno denso.
- **Diseño dinámico:** Cambios en el recorrido enriquecen la experiencia urbana.



Diversificación de Actividades

C1 C2 C3 C4 C5 C6

- **Espacios multifuncionales:** Áreas diseñadas para arte, descanso, eventos y recreación.
- **Programación:** Eventos culturales y actividades temporales mantienen el parque dinámico.
- **Interacción social:** Diseño fomenta encuentros entre visitantes locales y turistas.
- **Flexibilidad de uso:** Zonas adaptables permiten actividades espontáneas y planificadas.



Rehabilitación de Espacios Históricos

C3 C5 C6

- **Preservación adaptativa:** Reutiliza una vía férrea en desuso como espacio público innovador.
- **Conservación con propósito:** Combina historia industrial con diseño contemporáneo.
- **Identidad local:** Rescata el patrimonio urbano, fortaleciendo el sentido de lugar.
- **Atracción cultural:** Transforma un espacio histórico en un ícono global.

PIAZZA MATTEOTTI PUBLIC GARDENS

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Miradores** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **Génova, Italia.**

Tipología: **Miradores**

Escala: **Barrial**

Área: **3.200 m2**

Año de diseño: **Abierto al público en 2024**

Responsable de Diseño: **Pool Landscape**

Responsable de Ejecución: **Comune di Genova**

Estado actual: **Construido**

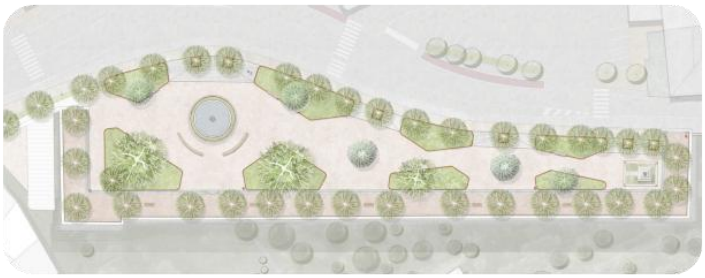


Descripción

Los Jardines Públicos de Piazza Matteotti en Génova son un valioso espacio verde ubicado en el corazón de la ciudad, que combina áreas de esparcimiento y miradores para brindar una experiencia única a sus visitantes. Desde sus plataformas elevadas, es posible disfrutar de vistas panorámicas que destacan tanto el entorno urbano como el paisaje histórico de Génova, conectando visualmente a las personas con su rica herencia cultural y arquitectónica. El diseño del lugar integra cuidadosamente jardines, áreas de descanso y caminos accesibles, ofreciendo un espacio inclusivo donde la naturaleza y la ciudad se entrelazan armoniosamente.

Programa Arquitectónico







Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

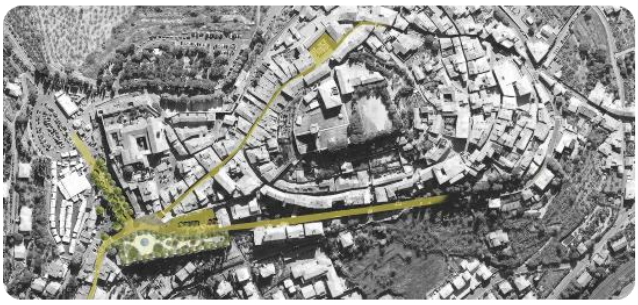
C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

PIAZZA MATTEOTTI PUBLIC GARDENS

Componente 1: **ACCESO AL MAR** – Tipología: **Miradores** 2 / 2

Lecciones Aprendidas



Nodo de Conexión Urbana con la Ciudad

C2 C3 C5 C6

- **Accesibilidad:** Conexiones peatonales integran los jardines con la ciudad y transporte público.
- **Relación visual:** Miradores conectan visualmente la ciudad con su entorno histórico y paisajístico.
- **Uso mixto:** Áreas verdes conviven con espacios culturales y comerciales.
- **Fluidez:** Senderos conectan el parque con el tejido urbano.



Espacios Contemplativos y Multifuncionales

C2 C3 C5 C6

- **Miradores panorámicos:** Espacios elevados ofrecen vistas del entorno urbano e histórico.
- **Áreas de descanso:** Zonas sombreadas y bancas promueven la contemplación y el descanso.
- **Usos diversos:** Jardines y plazas combinan recreación, cultura y actividades comunitarias.
- **Diseño integrado:** Espacios adaptados al terreno conectan naturaleza y arquitectura.



Vegetación Nativa y Zonas Verdes

C3 C5 C6

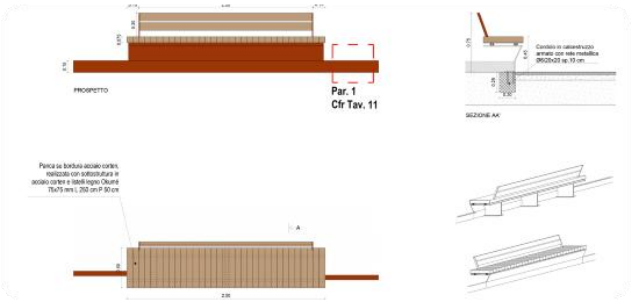
- **Vegetación local:** Uso de especies nativas reduce mantenimiento y refuerza la identidad paisajística.
- **Biodiversidad:** Diseños que integran zonas verdes fomentan hábitats para fauna urbana.
- **Confort ambiental:** Árboles y jardines mejoran el microclima, ofreciendo sombra y frescura.
- **Conexión natural:** Zonas verdes integran naturaleza al entorno urbano y generan bienestar.



Miradores

C2 C3 C4 C5 C6

- **Vistas estratégicas:** Miradores ubicados en puntos clave destacan el paisaje urbano e histórico.
- **Diseño accesible:** Rutas conectan los miradores con el resto del parque de forma inclusiva.
- **Integración paisajística:** Miradores armonizan con los jardines y el diseño general del parque.



Detalle de Mobiliario Urbano

C2 C3

- **Diseño funcional:** Bancas y mesas combinan comodidad con resistencia al clima local.
- **Estética integrada:** Mobiliario armoniza con el entorno histórico y paisajístico del parque.
- **Materiales sostenibles:** Uso de madera y piedra asegura durabilidad y bajo impacto ambiental.
- **Distribución estratégica:** Elementos ubicados en puntos clave fomentan descanso y convivencia.

UVA EL PARAÍSO

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** Tipología: **Equipamiento Mixto** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **Medellín, Colombia.**

Tipología: **Equipamiento Mixto.**

Escala: **Barrial**

Área: **3.879 m2**

Año de diseño: **Abierto al público en 2015**

Responsable de Diseño **EDU Medellín**

Responsable de Ejecución **Alcaldía de Medellín**

Estado actual **Construido**



Descripción

La UVA El Paraíso, ubicada en Medellín, es un espacio innovador de uso comunitario y recreativo diseñado para transformar un área residencial en un dinámico centro de integración social y cultural. Este proyecto busca promover la interacción entre los habitantes mediante un programa diverso que incluye zonas de juegos infantiles, áreas deportivas, salas para encuentros comunitarios, espacios verdes y una variada oferta de actividades culturales. Estas características fomentan el esparcimiento, fortalecen el sentido de comunidad y generan nuevas oportunidades de aprendizaje y convivencia.

Programa Arquitectónico





Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

UVA EL PARAÍSO

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** – Tipología: **Equipamiento Mixto** 2 / 2

Lecciones Aprendidas



Equipamiento Mixto

C2 C3 C4 C5 C6

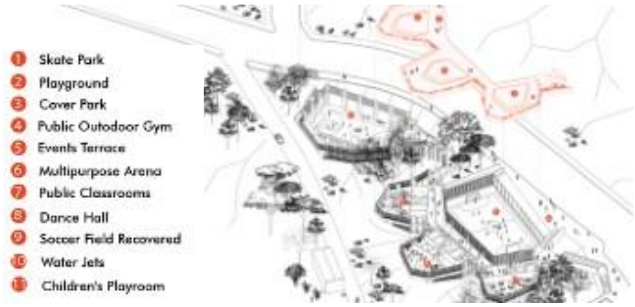
- **Versatilidad funcional:** Espacios adaptados para actividades deportivas, culturales y comunitarias.
- **Aprovechamiento del espacio:** Construido sobre un tanque de agua optimiza el uso urbano.
- **Integración social:** Áreas mixtas promueven interacción entre diferentes grupos comunitarios.
- **Diseño inclusivo:** Equipamientos accesibles y diversos fomentan participación ciudadana.



Espacio Público Interactivo

C2 C3 C5

- **Diseño participativo:** Espacios creados para actividades colectivas refuerzan el sentido de comunidad.
- **Interacción activa:** Áreas de juegos, deporte y cultura invitan a la participación constante.
- **Flexibilidad de uso:** Infraestructura adaptable permite actividades tanto espontáneas como organizadas.



Actividades Adaptables y Flexibles

C2 C3 C5 C6

- **Espacios multifuncionales:** Áreas que se adaptan a actividades recreativas, deportivas y culturales.
- **Flexibilidad en diseño:** Infraestructura reconfigurable para diversos eventos.
- **Inclusión de todos:** Espacios que facilitan la participación de diversos grupos sociales y edades.
- **Uso continuo:** Se permiten actividades a lo largo del día, fomentando interacción constante.



Vegetación y Topografía

C3 C4 C5 C6

- **Vegetación local:** Especies nativas que mejoran el microclima y reducen el mantenimiento.
- **Topografía aprovechada:** Pendiente del terreno usada para crear espacios accesibles.
- **Conexión natural:** Zonas verdes integradas que promueven el bienestar y la recreación.
- **Sostenibilidad:** Favorece la conservación del entorno natural y la biodiversidad.



Diversidad en Actividades Interiores

C3 C5

- **Salón de juegos:** Espacio interactivo y seguro para los niños, fomentando el desarrollo lúdico.
- **Gimnasios:** Área equipada para promover la actividad física y la salud de la comunidad.
- **Salones de aprendizaje:** Espacios diseñados para talleres, apoyando el aprendizaje y la creatividad.
- **Salones multiusos:** Áreas versátiles que permiten variedad de actividades comunitarias y eventos.

OFICINAS CIDADE BI4ALL

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** – Tipología: **Baldíos y Patrimonio** **1 / 2**

Datos Generales

Localización: **Lisboa, Portugal.**

Tipología: **Equipamiento Mixto.**

Escala: **Barrial**

Área: **6.131 m2**

Año de diseño: **Abierto al público en 2021**

Responsable de Diseño: **Pedra Líquida**

Responsable de Ejecución: **Privado**

Estado actual: **Construido**



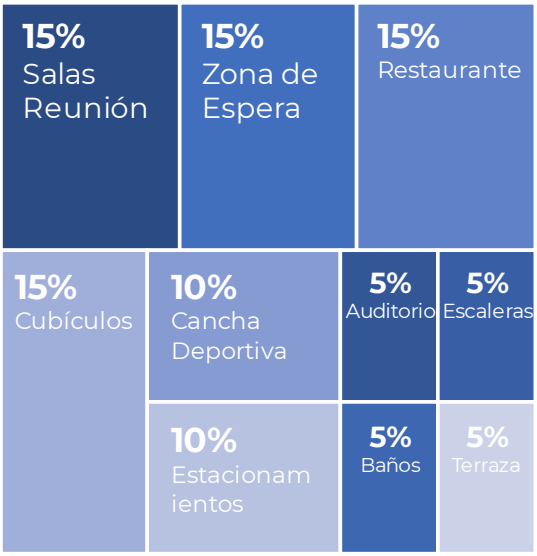
Descripción

Estas oficinas son el resultado de un ambicioso proyecto de rehabilitación en una zona patrimonial de Lisboa, donde un terreno baldío y estructuras en desuso fueron transformados en oficinas modernas y funcionales. El diseño se centró en renovar la fachada histórica, preservando su valor patrimonial, mientras los interiores fueron adaptados para satisfacer las necesidades contemporáneas de trabajo colaborativo y eficiencia. Este enfoque mantuvo la identidad arquitectónica original, y también contribuyó a revitalizar el entorno urbano, creando un espacio que combina tradición y modernidad en armonía con su contexto.

Programa Arquitectónico







Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

OFICINAS CIDADE BI4ALL

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** – Tipología: **Baldíos y Patrimonio** **2 / 2**

Lecciones Aprendidas



Rehabilitación en Espacio Patrimonial

C2 C3 C5 C6

- **Preservación patrimonial:** Renovación de fachadas históricas respetando su valor arquitectónico.
- **Adaptación funcional:** Interiores modernizados para satisfacer necesidades contemporáneas.
- **Revitalización urbana:** Transformación de terrenos en desuso en espacios productivos y activos



Conservación de Fachada y Estructura

C5 C6

- **Preservación histórica:** Identidad histórica mantenida como eje del diseño.
- **Refuerzo estructural:** Técnicas modernas aplicadas para garantizar la estabilidad del edificio.
- **Integración visual:** Diseño que conecta la fachada patrimonial con los interiores contemporáneos.
- **Valorización del entorno:** Conservación que realza el carácter patrimonial del área urbana.



Materialidad y Vegetación

C2 C3 C5 C6

- **Materialidad original:** Uso de materiales existentes para preservar la autenticidad histórica.
- **Elementos contemporáneos:** Incorporación de acabados modernos en armonía con el patrimonio
- **Vegetación integrada:** Espacios verdes que suavizan el entorno urbano y mejoran el bienestar.
- **Sostenibilidad:** Materiales y vegetación elegidos para reducir el impacto ambiental.



Diseño Flexible y Multifuncional

C2 C3 C5

- **Diseño flexible:** Espacios adaptables para oficinas, eventos y actividades sociales.
- **Cancha deportiva:** Área integrada que fomenta la actividad física y la interacción.
- **Restaurante multiusos:** Espacio que combina gastronomía con encuentros informales y trabajo.
- **Conexión funcional:** Integración de usos variados sin comprometer la coherencia del diseño.



Bienestar de los Usuarios

C2 C3 C5 C6

- **Espacios verdes:** Áreas que promueven la relajación y el contacto con la naturaleza.
- **Flexibilidad de uso:** Espacios adaptados a diferentes necesidades, fomentando bienestar físico y mental.
- **Zonas de recreación:** Inclusión de espacios como canchas y restaurantes para equilibrar trabajo y ocio.

KRUIISITERMINAL

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** – Tipología: **Renovación Espacio Público 1 / 2**

Datos Generales

Localización: **Tallinn, Estonia.**

Tipología: **Equipamiento Mixto.**

Escala: **Urbana**

Extensión: **850 m**

Año de diseño: **Abierto al público en 2021**

Responsable de Diseña **Salto Arch. + Stuudio Tallinn**

Responsable de Ejecución **Port of Tallinn**

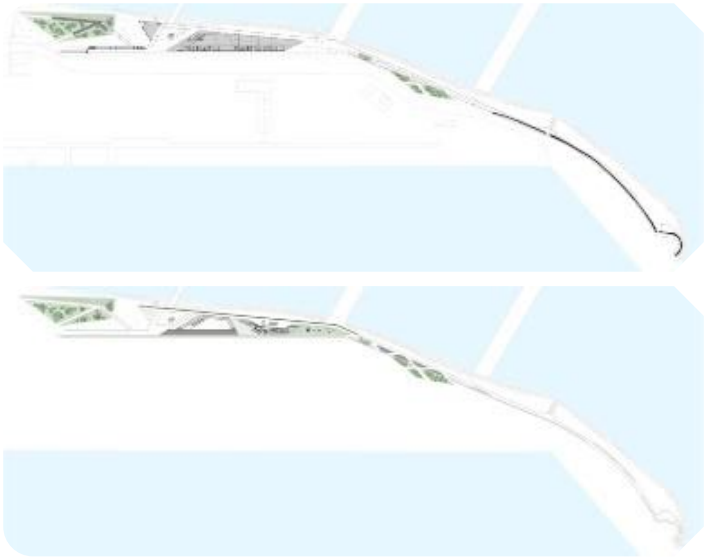
Estado actual **Construido**

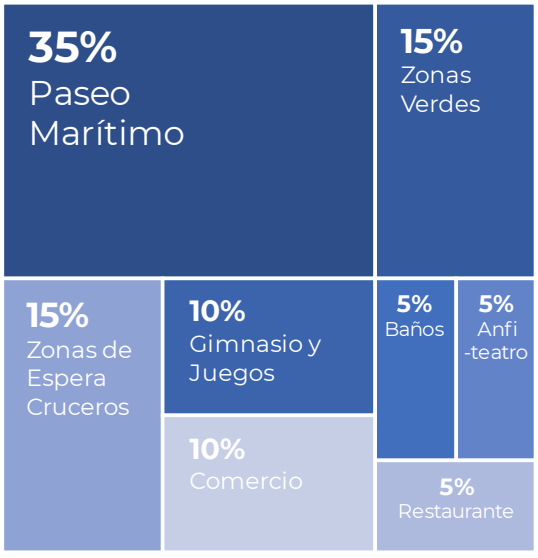


Descripción

El Port of Tallinn es un proyecto de renovación urbana en la terminal de cruceros de Tallinn, que ha transformado el área portuaria en un espacio público multifuncional. Este proyecto incluye la construcción de un paseo marítimo, áreas verdes, una terminal de pasajeros moderna, y zonas recreativas que permiten la interacción de residentes y turistas con el frente costero. La estructura cuenta con soluciones sostenibles, como sistemas de recolección de agua de lluvia y eficiencia energética, lo que contribuye al desarrollo sostenible de la ciudad.

Programa Arquitectónico





Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

KRUIISITERMINAL

Componente 2: **REGENERACIÓN URBANA** – Tipología: **Renovación Espacio Público** **2 / 2**

Lecciones Aprendidas



Equipamiento Multifuncional

C1 C2 C3 C5 C6

- **Usos combinados:** Espacios que integran comercio, recreación y servicios portuarios.
- **Adaptabilidad:** Infraestructura para responder a actividades variadas y cambios de uso.
- **Conexión dinámica:** Diseño que facilita el flujo entre zonas públicas y operativas.
- **Espacios públicos activos:** Áreas para eventos, reuniones y esparcimiento junto al puerto.



Espacio Público Dinámico e Innovador

C1 C2 C3 C4 C5 C6

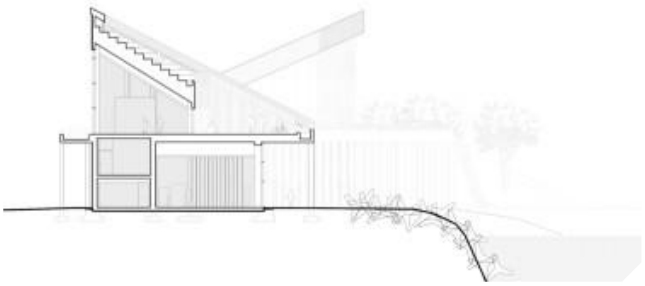
- **Interacción puerto-ciudad:** Espacios públicos que integran actividades portuarias con usos recreativos.
- **Diseño flexible:** Áreas adaptables para eventos culturales, mercados y actividades al aire libre.
- **Innovación en equipamiento:** Mobiliario y tecnologías que fomentan el uso dinámico y sostenible del espacio.



Conexión Accesible

C1 C2 C3 C4

- **Red peatonal continua:** Senderos bien conectados que enlazan el puerto con la ciudad.
- **Acceso universal:** Diseño inclusivo con rampas, pasarelas y señalización para todos los usuarios.
- **Intermodalidad eficiente:** Integración fluida con transporte público, bicicletas y vehículos privados.
- **Paseos marítimos activos:** Caminos y plataformas que conectan con el entorno marítimo.



Mitigación de Riesgos por Marejadas

C1 C3 C4 C6

- **Infraestructura resistente:** Muros con dentellones que dispersan la energía de las marejadas y protegen las áreas públicas.
- **Drenaje eficiente:** Sistemas que evitan acumulación de agua y protegen los espacios públicos.
- **Uso de vegetación:** Barreras naturales con especies costeras para reducir la fuerza del oleaje.



Sostenibilidad y Tecnología

C1 C3 C6

- **Energía limpia:** Integración de paneles solares en techos y espacios abiertos para reducir la huella de carbono.
- **Gestión eficiente:** Sistemas inteligentes que optimizan el consumo de energía en el puerto.
- **Materiales sostenibles:** Infraestructura construida con materiales reciclados y de bajo impacto ambiental.

KLAKSVIK ROW CLUB

Componente 3: **INFRA PRODUCTIVA Y PORTUARIA**– Tipología: **Caletas y Varaderos 1 / 2**

Datos Generales

Localización: **Klaksvik, Faroe Islands.**

Tipología: **Caletas y Varaderos.**

Escala: **Barrial**

Área: **620 m2**

Año de diseño: **Inicio de diseño en 2014**

Responsable de Diseño: **Henning Larsen**

Responsable de Ejecución: **Municipality of Klaksvik**

Estado actual: **En Construcción**

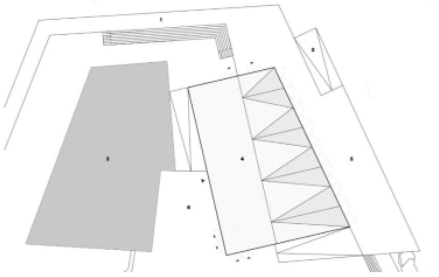


Descripción

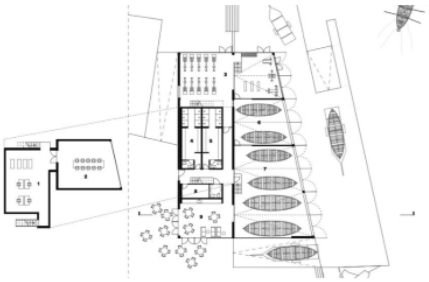
El Klaksvik Row Club es un centro diseñado para apoyar las actividades de remo y brindar infraestructura de varadero para el mantenimiento y reparación de embarcaciones menores. El club cuenta con áreas de almacenamiento de botes, zonas de reparación, y espacios de entrenamiento para los remeros. Su diseño, que se integra al entorno natural, permite tanto la práctica deportiva como el soporte técnico para las naves menores, adaptándose a las necesidades logísticas y de mantenimiento en un contexto de actividades acuáticas recreativas.

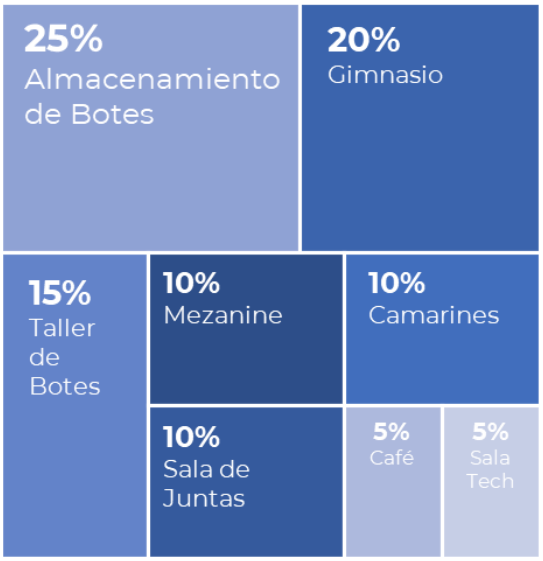
Programa Arquitectónico

1. Promenade
2. Slipway
3. Future maritime museum
4. Row Club
5. Wharf/promenade
6. Main entrance area
7. Promenade



1. Mezzanine
2. Seminar room
3. Gym
4. Men's locker room
5. Women's locker room
6. Boat workshop
7. Boat storage
8. Tech. room
9. Café/breakout room





Criterios de Valoración



KLAKSVIK ROW CLUB

Componente 3: **INFRA PRODUCTIVA Y PORTUARIA**– Tipología: **Caletas y Varaderos 2 / 2**

Lecciones Aprendidas



Sostenibilidad e Identidad

C1 C2 C4 C5 C6

- **Identidad histórica:** El diseño del edificio evoca la arquitectura vikinga tradicional, con formas y materiales que reflejan la herencia marítima.
- **Sostenibilidad cultural:** Conexión entre diseño contemporáneo y tradición histórica promueve una identidad que respeta las raíces locales.
- **Cubierta verde:** Reduce el impacto ambiental y recrea los paisajes ondulados de la región, reforzando la integración con el entorno natural.



Master Plan en Proceso

C1 C2 C3 C4 C5 C6

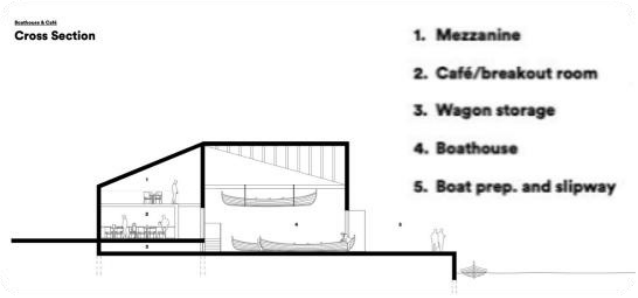
- **Parte de un Máster plan integral:** El Klaksvik Row Club forma parte de un proyecto más amplio que busca consolidar la zona como un espacio cultural y recreativo.
- **Futuro museo marítimo:** A su lado se proyecta un museo dedicado a la historia y tradición marítima de la región.



Espacio que Promueve el Deporte Nacional

C1 C5

- **Fomento del rowing:** El diseño apoya el deporte nacional con áreas específicas práctica.
- **Espacios funcionales:** Zonas para reparación de botes y almacenamiento de equipos.
- **Conexión con el entorno:** La ubicación junto al agua integra el deporte con el paisaje marítimo.
- **Uso comunitario:** Promueve el rowing como actividad deportiva y social en la región.



Funcionalidad y Multipropósito

C1 C3 C5 C6

- **Diseño multifuncional:** Combina áreas para entrenamiento físico, almacenamiento y reparación de botes y cafetería.
- **Espacios comunitarios:** Incluye zonas para reuniones y eventos, fomentando su uso más allá del deporte.
- **Adaptación al entorno:** La ubicación junto al agua facilita las actividades náuticas.



Materialidad y Adaptabilidad al Clima

C1 C3 C6

- **Materiales locales:** La madera y la piedra conectan con el paisaje y la tradición vikinga.
- **Diseño resistente:** Adaptado a vientos fuertes y climas extremos.
- **Ventanas eficientes:** Aportan luz natural y vistas, minimizando pérdida de calor.
- **Cubierta verde:** Mejora el aislamiento y se integra al entorno.

ONE GREEN MILE

Componente 3: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Ejes Urbanos** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **Mumbai, India.**

Tipología: **Ejes Urbanos.**

Escala: **Urbano**

Extensión: **250 m**

Año de diseño: **Inicio de diseño en 2022**

Responsable de Diseño: **MVRDV + StudioPOD**

Responsable de Ejecución: **Nucleus Office Park**

Estado actual: **Construido**



Descripción

One Green Mile es un proyecto de renovación urbana que transforma el espacio debajo de una autopista elevada en un paseo peatonal y ciclista accesible y multifuncional en un área urbana de alto tránsito. El programa incluye senderos peatonales, ciclovías, áreas de descanso, mobiliario urbano y espacios verdes, todo diseñado para mejorar la conectividad y crear un ambiente seguro y agradable para la movilidad activa. Este proyecto también cuenta con iluminación eficiente y zonas de sombra, que mejoran la seguridad y el confort para los usuarios.

Programa Arquitectónico





Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

ONE GREEN MILE

Componente 3: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Ejes Urbanos**

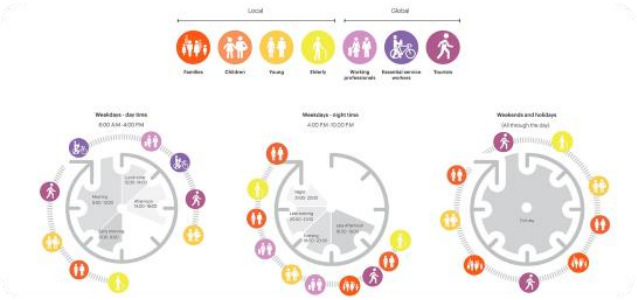
Lecciones Aprendidas



Diseño Adaptable al Contexto

C2 C3 C5 C6

- **Uso de espacios residuales:** Activa áreas subutilizadas, con nuevos espacios públicos.
- **Diseño multifuncional:** Combina zonas verdes, deportivas y culturales.
- **Conexión comunitaria:** Responde a las necesidades locales, creando accesibilidad.
- **Materiales locales:** Fomenta sostenibilidad y refuerza la identidad del lugar.



Integración de la Comunidad Local

C2 C3 C5 C6

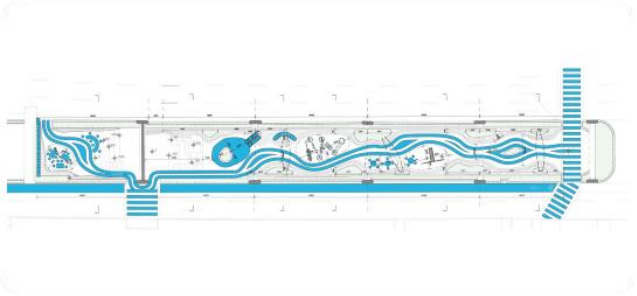
- **Participación:** Involucra a la comunidad en el diseño y gestión del espacio.
- **Espacios flexibles:** Crea áreas adaptables a diversas actividades y necesidades locales.
- **Conexión social:** Fomenta la interacción mediante eventos y actividades culturales.
- **Accesibilidad:** Todos los grupos pueden disfrutar del espacio, promoviendo inclusión.



Amortiguación de Contaminación Acústica

C3 C6

- **Barreras vegetales:** Utiliza vegetación densa como filtro para reducir el ruido urbano.
- **Diseño de senderos:** Caminos curvados ayudan a dispersar el sonido y reducir el impacto acústico.
- **Zonas de transición:** Crea áreas de transición con árboles o estructuras que actúan como aislantes acústicos.



Conexión y Aprovechamiento de Espacios

C2 C3 C5 C6

- **Conexión peatonal y ciclovía:** Rutas seguras para peatones y ciclistas promueven la movilidad sostenible.
- **Cruces de cebra:** Señalización clara en cruces peatonales mejora la seguridad vial.
- **Acceso al transporte público:** Estaciones cercanas garantizan mejor conectividad.



Vegetación y Sombra

C3 C5 C6

- **Sombra natural:** Plantas ofrecen refugio del sol bajo el puente.
- **Especies resistentes:** Vegetación adaptada al clima cálido y sombra limitada.
- **Comodidad:** Árboles y enredaderas mejoran la experiencia pública.
- **Maximización de espacios:** Jardines aprovechando áreas reducidas bajo el puente.

MI TELEFÉRICO – ESTACIÓN FARO MURILLO

Componente 3: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Estación Intermodal** 1 / 2

Datos Generales

Localización: **El Alto, Bolivia.**

Tipología: **Estación Intermodal.**

Escala: **Metropolitana**

Área: **10.000 m2**

Año de diseño: **Inicio de diseño en 2020**

Responsable de Diseño: **Roberto Ameneiro Galdo**

Responsable de Ejecución: **Mi Teleférico**

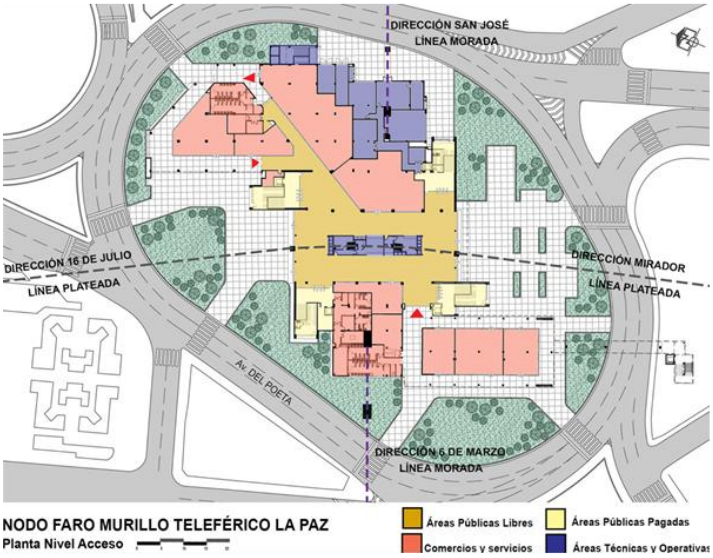
Estado actual: **Construido**



Descripción

Mi Teleférico conecta La Paz y El Alto, destacándose por su intermodalidad al integrarse con minibuses, buses y taxis, mientras revitaliza el espacio público con plazas, áreas verdes, zonas de espera amplias y accesos inclusivos. La estación Faro Murillo, en El Alto, es un nodo estratégico que conecta dos líneas de teleférico y una estación de buses, y será el eje de un plan maestro que ampliará las líneas de teleférico e incrementará la intermodalidad. Su diseño incluye espacios abiertos, mobiliario urbano, vegetación integrada y áreas de descanso, consolidándose como un punto clave para la movilidad y la interacción urbana.

Programa Arquitectónico





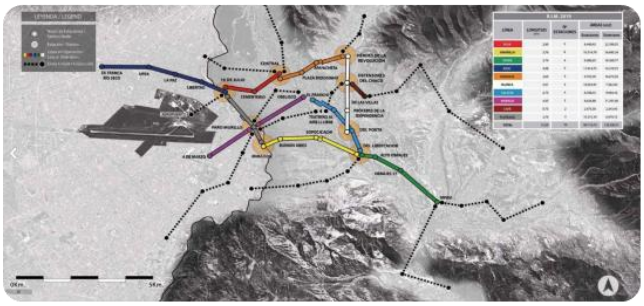
Criterios de Valoración



MI TELEFÉRICO – ESTACIÓN FARO MURILLO

Componente 3: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Estación Intermodal 2 / 2**

Lecciones Aprendidas



Red de Integración Metropolitana

C2 C3 C5 C6

- **Conectividad:** Mejoró la movilidad entre El Alto y La Paz en terrenos desafiantes.
- **Inclusión:** Integró áreas periféricas con servicios y oportunidades urbanas.
- **Sostenibilidad:** Promovió un transporte limpio y respetuoso con el medio ambiente.
- **Accesibilidad:** Facilitó traslados rápidos y asequibles para la población.



Zonas Verdes y Vegetación Nativa

C2 C3 C5 C6

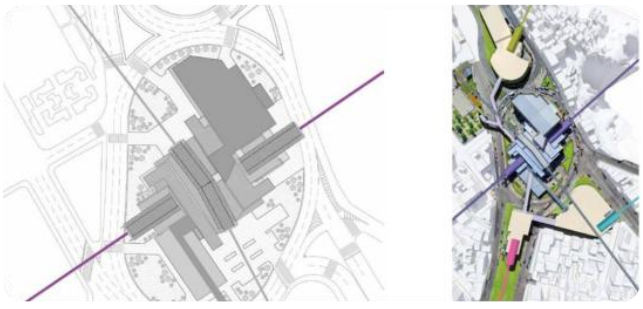
- **Preservación ambiental:** El proyecto impulsó la conservación de vegetación nativa en áreas intervenidas.
- **Rehabilitación urbana:** Incorporó zonas verdes para mejorar la calidad del espacio público.
- **Conciencia ciudadana:** Fomentó la valoración de espacios verdes entre la población.



Espacio Público Interactivo y Accesible

C3 C5 C6

- **Interacción:** Diseñó áreas que fomentan la convivencia y el uso comunitario.
- **Funcionalidad:** Vinculó espacios recreativos y de ocio con las estaciones, promoviendo su uso por los usuarios del teleférico.
- **Revitalización:** Mejoró la calidad urbana en zonas cercanas a las estaciones.



Master Plan en Proceso

C2 C3 C5 C6

- **Planificación integral:** El Master Plan articula transporte, espacios públicos y servicios urbanos, incorporando nuevas líneas de transporte intermodal.
- **Sostenibilidad:** Prioriza estrategias para reducir el impacto ambiental y promover movilidad limpia.
- **Conectividad:** Diseña el nodo como punto clave para mejorar la integración entre El Alto y La Paz.



Nodo de Conexión e Interacción

C2 C3 C5 C6

- **Localización estratégica:** El nodo conecta de forma eficiente El Alto y La Paz, potenciando la movilidad urbana.
- **Comercio dinámico:** Comercio dinámico: Integra zonas comerciales que impulsan la economía local
- **Intermodalidad:** Mejora la accesibilidad con conexiones entre transportes.

BUS NÁUTIC

Componente 4: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Transporte marítimo 1 / 2**

Datos Generales

Localización: **Barcelona, España.**

Tipología: **Transporte marítimo.**

Escala: **Metropolitana**

Extensión: **No aplica**

Año de inauguración: **2024**

Responsable de Diseño: **Naval Architecture Marine Engineering**

Responsable de Ejecución: **Alsa**

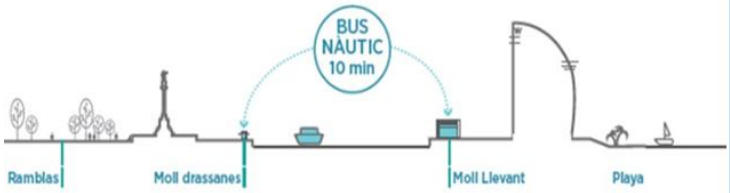
Estado actual: **En función.**



Descripción

El Bus Náutic de Barcelona es el primer transporte público marítimo que conecta la Rambla de Barcelona con Nova Bocana, reduciendo el tráfico vehicular en paseo Juan de Borbón y reforzando la conexión con la playa de Barceloneta. El proyecto ofrece una mejora en la movilidad urbana-marítima tanto para trabajadores de la zona como turistas, además de promover la sostenibilidad. La implementación de este servicio es una oportunidad para impulsar la intermodalidad y ser un paseo que permita apreciar las vistas de Barcelona.

Programa Arquitectónico





Criterios de Valoración

C1 Integración y Conexión con el Entorno Costero

C2 Movilidad y Accesibilidad Universal

C3 Calidad del Espacio Público y Usabilidad

C4 Gestión del Riesgo y Resiliencia Costera

C5 Patrimonio e Identidad Local

C6 Sostenibilidad y Uso Eficiente de Recursos

BUS NÁUTIC

Componente 4: **MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** – Tipología: **Transporte marítimo2 / 2**

Lecciones Aprendidas



Red de Integración Metropolitana

C2 C3 C5 C6

- **Conectividad:** Mejoró la movilidad entre Rambla de Barcelona con Nova Bocana.
- **Inclusión:** Integró áreas de trabajadores con zonas turísticas.
- **Impacto social:** Fomentó el turismo y la recreación, beneficiando a la comunidad local.
- **Accesibilidad:** Facilitó traslados rápidos y asequibles para la población.



Espacio Público Accesible

C2 C3 C1 C6

- **Interacción:** Favoreció el crecimiento de las actividades culturales, deportivas y lúdicas relacionadas con el mar. Nuevos modelos de ocio y comercio enfocadas en las personas del entorno.
- **Accesibilidad y comodidad:** Ofreció servicio adaptado para personas con movilidad reducida, bicicletas y patinetas.



Sostenibilidad e identidad

C1 C5 C6

- **Energía limpia:** Integró paneles solares en techos y espacios abiertos para reducir la huella de carbono en las actividades portuarias.
- **Interacción puerto-ciudad:** Espacios públicos que integran actividades portuarias con usos recreativos.
- **Identidad costera:** Vista panorámica única de la costa de Barcelona y su actividad portuaria.



Master Plan en Proceso

C2 C3 C1 C6

- **Planificación integral:** El Master Plan articula transporte, espacios públicos y servicios urbanos, incorporando nuevas líneas de transporte intermodal.
- **Sostenibilidad:** Prioriza estrategias para reducir el impacto ambiental y promover movilidad limpia.
- **Conectividad:** Refuerza la movilidad interna entre muelles y Bocana Nord y la playa de Sant Sebastiá



Nodo de Conexión e Interacción

C3 C2 C1 C5

4.7. Conclusiones

Después de un análisis detallado de los proyectos priorizados, se han extraído conclusiones clave para cada uno de los componentes evaluados. Estas conclusiones sintetizan las principales lecciones aprendidas y servirán como base para orientar la conceptualización y ejecución de los anteproyectos en el borde costero de Valparaíso, asegurando que integren los principios y buenas prácticas identificadas en los referentes previamente estudiados.

Conclusiones Componente 1 – ACCESO AL MAR

Para los proyectos priorizados del componente 1 de "Acceso al Mar" se consideraron lecciones clave que resaltan la importancia de diseñar espacios públicos resilientes y multifuncionales, fortaleciendo la conexión de las personas con el entorno costero. Elementos como paseos accesibles, miradores, vegetación nativa y la rehabilitación de espacios históricos sobresalen como estrategias esenciales para integrar actividades diversas y sostenibles. Estas lecciones guiarán el diseño de anteproyectos, promoviendo accesibilidad, interacción comunitaria y sostenibilidad en el borde costero de Valparaíso.

Conclusiones Componente 2 – REGENARACIÓN URBANA

Para los proyectos priorizados del componente 2 de "Regeneración Urbana" se consideraron lecciones clave que destacan la importancia de equipamientos mixtos y multifuncionales, capaces de adaptarse a las necesidades cambiantes de los usuarios y del entorno. La integración de espacios públicos interactivos y dinámicos, junto con la conservación de elementos arquitectónicos existentes, como fachadas y estructuras, refuerzan el valor patrimonial y funcional de las intervenciones. Además, la incorporación de vegetación y estrategias sostenibles no solo mejora la calidad ambiental, sino que también fomenta el bienestar de los usuarios. Estas elecciones serán fundamentales para orientar proyectos que respondan de manera integral a las oportunidades y desafíos de las áreas urbanas deterioradas.

Conclusiones Componente 3 – INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA

Para los proyectos priorizados del componente 3 de "Infraestructura Productiva y Portuaria" se destacaron lecciones que subrayan la importancia de combinar sostenibilidad con identidad local, garantizando espacios que respalden actividades productivas y logísticas mientras fomentan un sentido de pertenencia. La funcionalidad y el diseño multipropósito son esenciales para optimizar recursos y adaptarse a las necesidades cambiantes, mientras que la selección de materialidades adaptadas al clima local asegura la durabilidad y eficiencia de las infraestructuras. Estas elecciones serán determinantes para desarrollar proyectos que impulsen el desarrollo portuario y productivo con un enfoque sostenible e inclusivo.

Conclusiones Componente 4 – MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Para los proyectos priorizados del componente 4 de "Movilidad y Espacio Público" se identificaron lecciones fundamentales enfocadas en la integración de la comunidad local y el diseño adaptable al contexto urbano-portuario. La intermodalidad y la promoción de una movilidad sostenible emergen como aspectos clave para optimizar los ejes viales y fomentar el uso del transporte público y la movilidad activa. Además, la incorporación de vegetación para proporcionar sombra y mitigar la contaminación acústica contribuye a la creación de espacios inclusivos y funcionales para todas las edades. Estas elecciones serán esenciales para desarrollar propuestas que integren de manera armónica la movilidad, el espacio público y la relación ciudad-puerto.

5. AVANCE ANTEPROYECTO ESQUEMÁTICO BALNEARIO SAN MATEO

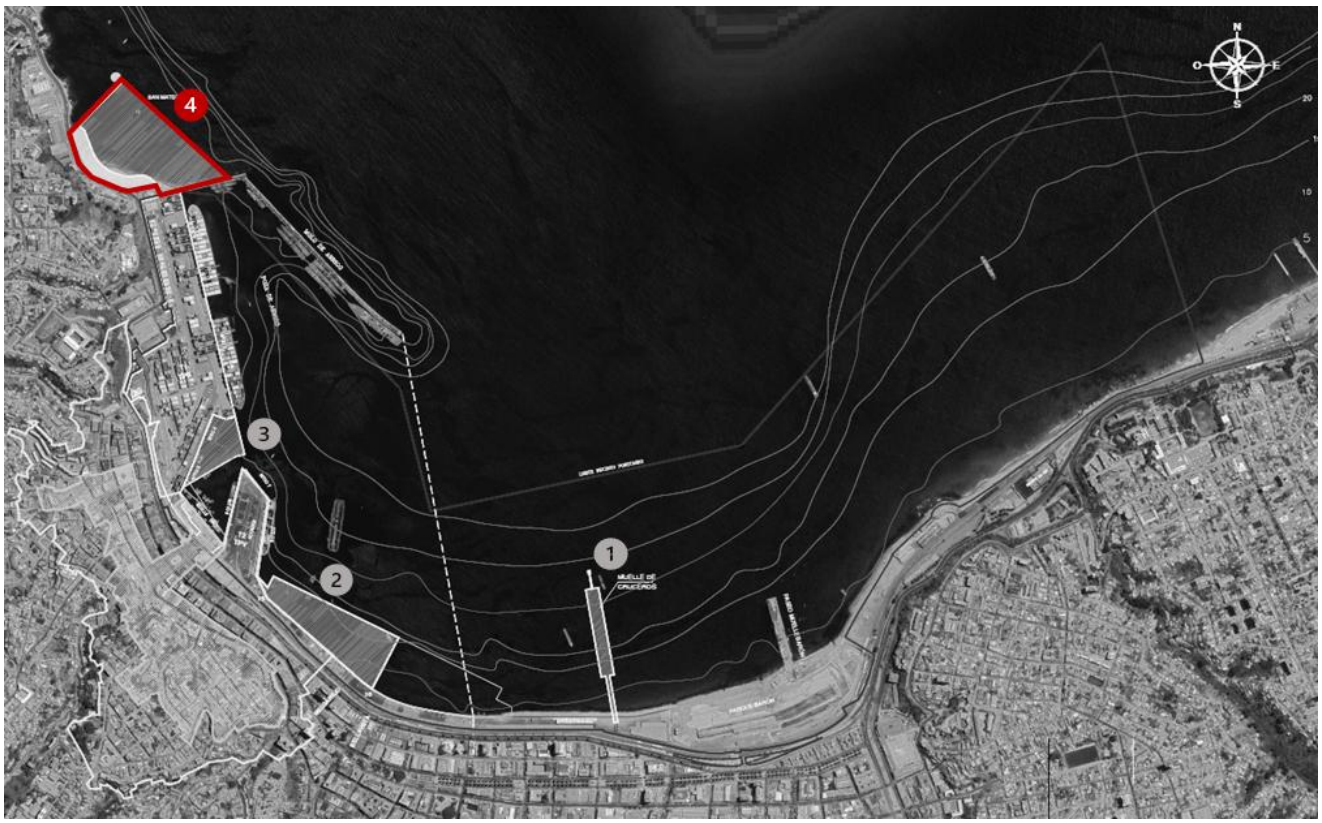
El crecimiento de la industria marítima ha generado la necesidad de aumentar la capacidad del Puerto de Valparaíso para satisfacer la demanda futura. Para ello, se ha decidido avanzar con un nuevo proyecto de Ampliación Portuaria, alineado con los requerimientos del comercio exterior en Chile, lo que generará varios impactos en el desarrollo futuro de la zona costera de Valparaíso, afectando también el destino del Balneario de San Mateo.

Este proyecto forma parte del Acuerdo por Valparaíso 2023, consensuado entre diversos actores de la ciudad puerto, que busca impulsar la expansión de la actividad portuaria en un contexto de nueva vinculación entre el puerto, la ciudad y la región.

Actualmente, la Empresa Portuaria Valparaíso tiene adjudicado a SENER la Ingeniería Básica Proyectos Complementarios y a LEN Ingeniería los estudios medioambientales, ambos respecto a los proyectos de ampliación portuaria del Puerto de Valparaíso.

1. Muelle exclusivo para cruceros.
2. Extensión frente de atraque.
3. Ampliación Sitio 3 del Terminal 1.
4. Explanada de acopio de contenedores en Sector San Mateo.

Ilustración 35 Proyectos de Ampliación Portuaria Valparaíso



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

Bajo este contexto, el desarrollo del Anteproyecto Balneario San Mateo tiene por objetivo elaborar una propuesta de infraestructura y equipamiento para el Sector San Mateo y su entorno, como propuesta en caso de construir una explanada de acopio de contenedores para ampliar la capacidad de movimiento de carga del Puerto de Valparaíso. Por lo tanto, este anteproyecto busca compensar las modificaciones que afectarán dicho sector mediante intervenciones que permitan pasear, acceder y disfrutar del mar, además de incorporar requerimientos específicos de los actores presentes en ese sector, como la Armada de Chile, ASMAR, entre otros.

Durante el desarrollo de esta etapa, debido a la falta de avance de los requerimientos de los actores involucrados en sector, el desarrollo completo del Anteproyecto de Balneario San Mateo será entregado en una segunda parte del informe de la etapa 2. No obstante, para este informe de avance, el presente capítulo considera lo siguiente:

1. Antecedentes y Caracterización Sector Playa San Mateo.
2. Imaginario de Balneario, referido a qué se entiende por balneario y estudio de referentes.
3. Condicionantes del Anteproyecto, que constituyen el punto de partida para su diseño.

5.1. Antecedentes y Caracterización Sector Playa San Mateo

A partir de lo concluido en la Etapa 1 de esta Consultoría, se realizaron mediciones y análisis del área de intervención seleccionada para realizar una intervención de compensación para la Playa San Mateo. La zona analizada se encuadró en un área de influencia mayor, en la cual se realizaron los análisis de espacio público para llegar a un diagnóstico que determine los lineamientos a considerar para la intervención de este espacio público.

La zona se caracteriza por ser un espacio de transición entre los usos de comercio de gran escala al centro comercial y turístico de la ciudad, donde convergen distintos usos: residenciales, comerciales, turísticos, servicios y logística, lo que, sumado a sus características morfológicas, condiciona los posibles usos del sector.

Se pueden detectar los siguientes aspectos condicionantes para una futura propuesta de proyecto para el Balneario de San Mateo:

- Antecedentes Históricos como historia de los Balnearios de Valparaíso y antecedentes de piscinas artificiales en la región.
- Cambio Climático y amenazas.
- Situación Actual Balneario de San Mateo

5.1.1. Antecedentes Históricos

Se recopilan antecedentes del desarrollo de los balnearios, reconociendo su valor como referencia para futuras intervenciones en el sector de San Mateo. Aquello, no solo enriquecerá el diseño y la planificación en este sector, sino que también fortalecerá la conexión entre el pasado, el presente y el futuro de la ciudad.

5.1.1.1. Origen de los Balnearios en Chile

Los balnearios han sido fundamentales en la historia turística de Chile. Se inspiran en las costumbres veraniegas de las élites europeas, remontándose a fines del Siglo XIX e inicios del Siglo XX.

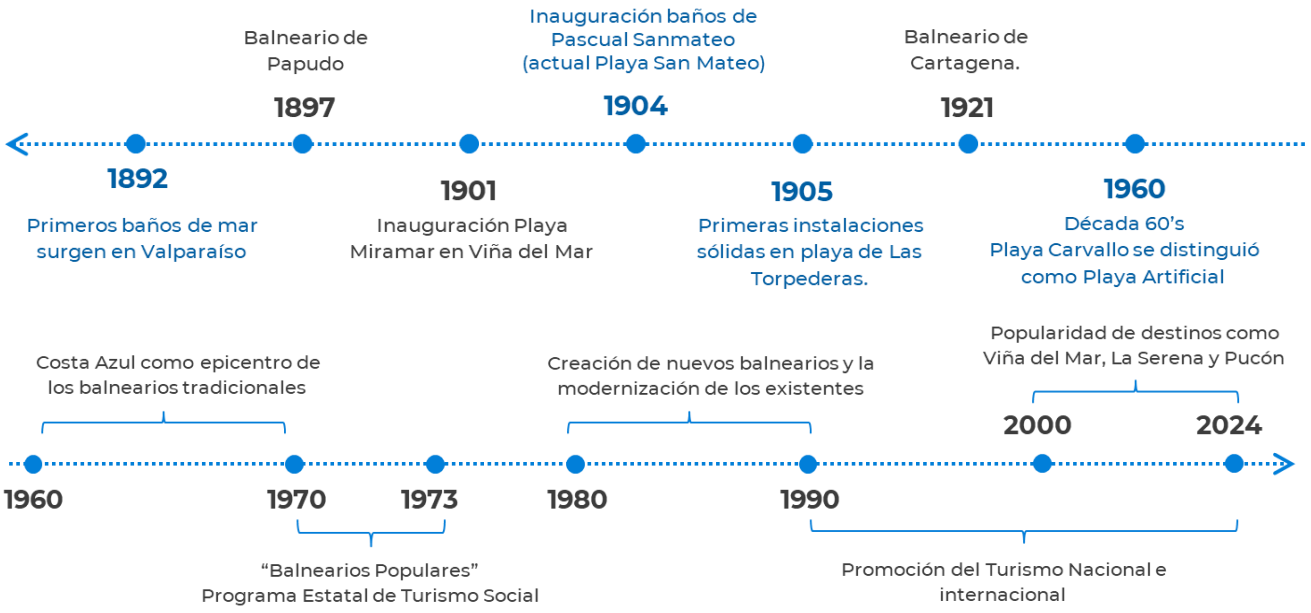
A principios del siglo XX, los balnearios eran principalmente accesibles para las clases altas, sin embargo, con el tiempo y gracias a políticas como la ley de descanso dominical y la promoción del turismo por parte del gobierno, el acceso a los balnearios se amplió a la clase media.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado jugó un papel crucial al ofrecer tarifas económicas y trenes especiales durante la temporada de verano, fomentando el turismo interno. Con en el tiempo, los balnearios se convirtieron en destinos turísticos populares y el auge de los balnearios impulsó el desarrollo económico de las zonas costeras. La construcción de infraestructura turística, como hoteles y restaurantes, generó empleo y atrajo inversiones.

Durante los primeros años de la década de los 70s, se implementaron políticas de turismo social que buscaban hacer accesibles los balnearios a sectores más amplios de la población. Se construyeron balnearios populares con instalaciones básicas para que las familias de menores recursos pudieran disfrutar de vacaciones. De este modo, la popularización de los balnearios también reflejó un cambio en las costumbres y estilos de vida de los chilenos, quienes comenzaron a valorar más el tiempo de ocio y las actividades recreativas al aire libre.

A continuación, se presenta una línea de tiempo para situar los eventos o procesos más relevantes de la evolución histórica de los balnearios en Chile:

Ilustración 36 Síntesis de la Historia de los Balnearios en Chile



Fuente: IDOM

- En 1892, los primeros baños de mar se dieron en Valparaíso, siendo Zapallar el primer balneario. En 1897 surgió el Balneario de Papudo, y en 1901 se inauguró Playa Miramar en Viña del Mar. Para 1921, se estableció el balneario de Cartagena.

- Durante la década de 1930, las leyes chilenas comenzaron a incluir el derecho al descanso, y el desarrollo del ferrocarril facilitó el acceso a diversos destinos turísticos. Lo que comenzó como una actividad elitista se expandió a las clases medias y, eventualmente, a toda la población, propiciando la creación de nuevos lugares de descanso.

- En las décadas de 1960 y 1970, la llamada "Costa Azul chilena", hoy conocida como el Litoral Central, se convirtió en el epicentro de los balnearios tradicionales de Chile, destacándose por su proximidad a Santiago. En la década de 1970, se implementó la política de los "Balnearios Populares", que buscaba democratizar el acceso a las playas para todas las clases sociales.

- Entre 1970 y 1973, se implementó un programa estatal de Turismo Social que materializó el derecho al descanso. Se construyeron al menos dieciséis balnearios populares, conocidos como "Villas de Turismo Social", que incluían cabañas prefabricadas, cocinas y comedores comunes, baños y áreas comunitarias. Sin embargo, tras el golpe militar de 1973, muchos de estos balnearios fueron confiscados y transformados en centros de detención, vendidos a particulares o utilizados como destinos vacacionales para uniformados.

- Durante las décadas de 1980 y 1990, el turismo en Chile comenzó a diversificarse y expandirse. La privatización y el desarrollo de infraestructura turística permitieron la creación de nuevos balnearios y la modernización de los existentes. La inversión privada jugó un papel crucial en la mejora de las instalaciones y servicios turísticos.

- Desde el año 2000 hasta la actualidad, los balnearios chilenos han seguido evolucionando, con un enfoque en la sostenibilidad y la accesibilidad. Se han desarrollado proyectos para mejorar la infraestructura costera y proteger el medio ambiente. Además, la promoción del turismo nacional e internacional ha llevado a un aumento en la popularidad de destinos como Viña del Mar, La Serena y Pucón. Por lo mismo, hoy en día los balnearios en Chile no solo son destinos turísticos populares, sino también lugares importantes para la recreación y el descanso de la población local.

Valparaíso, una de las ciudades más emblemáticas de Chile, es reconocida no solo por su tradición cultural y su arquitectura única, sino también por su estrecha relación con el mar y su singular morfología. Entre los puntos que destacan por facilitar este acceso al mar se encuentran sus playas, cada una con su propia historia y evolución, reflejando parte de la herencia cultural y natural de Valparaíso:

A continuación, se presenta una breve síntesis de los antecedentes históricos de las cuatro playas más relevantes del borde costero de la comuna de Valparaíso: (de poniente a oriente) Playa Las Torpederas, Playa Carvallo, Playa San Mateo, Playa Los Placeres y Playa Portales:

Ilustración 37 Localización Balnearios Valparaíso - 11 km



Fuente: IDOM

5.1.1.1.1. Playa Las Torpederas

Esta área fue habitada por la comunidad pesquera de los chonos, quienes plasmaron su arte pictórico en la Quebrada de Las Pinturas, la cual desapareció tras el terremoto de 1906. Esta playa fue conocida como la "Playa de los Pescadores", debido a la actividad pesquera desarrollada en la zona, según lo señalado en planos existentes ya en los años 1854 y de 1876.

Cambia su nombre en las últimas décadas del siglo XIX, cuando en 1885, se construyó un galpón para albergar las lanchas torpederas de la Armada de Chile, que habían sido utilizadas en la Guerra del Pacífico (en 1879 durante el bloqueo del Callao). Estas construcciones se emplearon hasta 1895.

A partir de 1897 se inauguró un recorrido de tranvías que transitaba desde el centro de Valparaíso hasta las Torpederas, En el año 1905 se realizaron las primeras instalaciones sólidas, en un extremo del balneario, para baños de mar.

Ya en 1919 el balneario contaba con un pequeño hotel, un casino y una sala de baile, donde se efectuaban fiestas con música en vivo, durante casi todo el verano.

Entre los años 1921 y 1927 la Armada instaló allí una base para su Aviación Naval, en el antiguo galpón de torpederas, hasta el traslado total de estos efectivos a Quintero (en el año 1927). Los enlaces de Las Torpederas con el centro de la ciudad mejoraron ostensiblemente con la inauguración del pavimento de la Avenida Altamirano, en 1930.

En la actualidad, de esas instalaciones sólo queda un balcón convertido en restaurante; el resto ha desaparecido. Sin embargo, persiste un ambiente donde aflora la cultura local, siendo el lugar predilecto de recreación de los vecinos de Playa Ancha.

Características: Playa de arena emplazada entre una pared rocosa en el sur y grandes promontorios rocosos por el norte. Sitio representativo de los ecosistemas de Chile Central. Profundidad máxima: 15,8 metros.

5.1.1.1.2. Playa Carvallo

El desarrollo histórico de Playa Carvallo y su entorno muestra su evolución a lo largo de los años. Conocida originalmente como "Poza De La Guitarra", era un espacio ideal para reuniones familiares y baños de sol, sin la posibilidad de nado. Su nombre proviene del Paseo Carvallo, un mirador frente a la playa nombrado así por Leopoldo Carvallo Müller. Dentro de este contexto, en el desarrollo del Sector y Playa Carvallo se reconocen los siguientes hitos:

En 1833, Guillermo González de Hontaneda era dueño de todo el sector y, a petición de Diego Portales, lo entregó al Estado.

En 1860, Juan Stuven presentó un plano y presupuesto a la Junta de Beneficencia para edificar un lazareto en Playa Ancha, vecino a la Playa de Las Torpederas, con edificaciones de adobe para albergar a 200 personas.

En julio de 1918, la Junta de Beneficencia de Valparaíso, al ver reducido su presupuesto, no pudo mantener el lazareto de Playa Ancha, lo que llevó a su clausura. Ese mismo año, el lazareto fue designado como Hospital del Salvador, especializado en tisiología, enfermedades infecciosas, pestes, control de la TBC y enfermedades venéreas. En ese momento, Leopoldo Carvallo Müller, distinguido médico cirujano de Valparaíso, ocupó el puesto de director del Hospital Salvador. Entre sus obras sociales, se encuentra la donación de los jardines del hospital para crear un ambiente de paz para los enfermos.

En 1892, las avenidas Carvallo y Altamirano eran importantes vías, recorridas por tranvías eléctricos. Todo el sector era el Gran Parque Playa Ancha, construido durante la alcaldía de Alejo Barrios Contreras, donde aún no existían el estadio, el velódromo (hoy polideportivo), la Escuela de Odontología y la UPLA.

Hacia fines de 1929, se erigió un monolito en homenaje al doctor Carvallo Müller y se nombró Plaza Carvallo al sitio público, así como la calle que subía hacia el parque. Años más tarde, la zona costera frente a esta plaza recibe el nombre de Playa Carvallo.

En 1930, se propuso trasladar el lazareto para construir un hotel-casino, pero la petición no fue aceptada y el Hospital del Salvador se mantuvo, hoy conocido como Hospital Psiquiátrico.

En la década de 1960, Playa Carvallo se distinguió como una "playa artificial", localizada en las inmediaciones del balneario Torpederas. El recinto se ubicaba desde Subida Carvallo y fue "ganado al mar" por medio de la arena acumulada en el sector costero de la avenida Altamirano, esparcida con maquinarias de la Municipalidad. A finales de la década, el oleaje se llevó la arena, dejando solo unos pocos metros de arena y su roquerío primigenio.

En 2009, la Plaza Carvallo sufrió decadencia y la efigie del monolito desapareció. Hasta 2010, contaba con un restaurante (Pato Peñaloza) y música ambiental, pero actualmente solo quedan sus bases, reemplazadas por un quiosco. En 2010, se realizó una remodelación total, pero con el tiempo comenzó su deterioro y abandono. La Asociación Salvemos Las Torpederas (ASLT) y el Borde Costero de Playa Ancha decidieron revitalizar este espacio público con la ayuda de estudiantes, autoridades municipales, vecinos e incluso personal de las Fuerzas Armadas.

Desde el 2019, se ha intervenido en estos lugares patrimoniales con el apoyo del Instituto Marítimo, la Escuela Pacífico, la Armada y otras asociaciones y vecinos. Las pozas de sus roqueríos, conocidas científicamente como "pozas de marea", son charcos que se forman entre las rocas y los sedimentos cercanos a la orilla del mar, permitiendo estudiar su flora y fauna.

Actualmente, el estado de abandono se ha apoderado de Playa Carvallo, convirtiéndola en un lugar peligroso e inseguro.

Características: Espacio de arena gruesa flanqueado por rocas. Se encuentra en la zona baja de Playa Ancha, entre los paseos Rubén Darío y Carvallo, en la ruta hacia la playa Las Torpederas. Es apta para baños de sol, pero no para la natación.

En sus roqueríos, conocidos como Rada del Buey, muchos barcos encallaron. Por tal motivo, cerca del paseo Rubén Darío se instaló la Boya del Toro para evitar naufragios.

5.1.1.1.3. Playa San Mateo

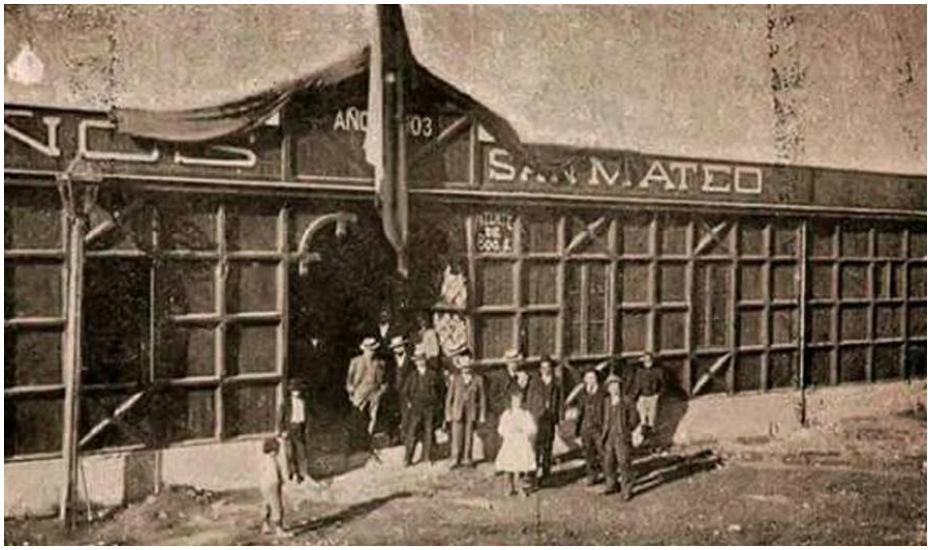
Ubicada junto al Molo de Abrigo y al antiguo fuerte-batería Esmeralda, al inicio de la avenida Altamirano hacia Playa Ancha, esta playa es fácilmente accesible desde el centro de Valparaíso. Su relevancia para la comunidad radica en que es una de las pocas playas que Valparaíso aún conserva. Gran parte del litoral está ocupado por el puerto o ha sufrido erosión natural, lo que convierte a Playa San Mateo en una de las pocas áreas de acceso público al mar.

Esta playa es utilizada ocasionalmente por la Armada de Chile para realizar ejercicios de desembarco de tropas y vehículos anfibios y terrestres, así como prácticas de buceo. Estas actividades subrayan su importancia estratégica y operativa para la Armada.

Dado su uso por la Armada y su valor recreativo, es importante equilibrar las actividades militares con la conservación del entorno natural y la promoción de un uso sostenible de la playa.

Históricamente, junto con los Baños Populares de Las Torpederas y de Taqueadero, existieron los "Baños San Mateo", inaugurados en 1903 y construidos por Pascual San Mateo (Sanmateo según distintas fuentes) en la Avenida Altamirano.

Ilustración 38 Baños de San Mateo 1904



Fuente: Recuerdos de Playa Ancha 8. Playas y "Las Torpederas", Héctor Vásquez Morales (2023)

La Playa San Mateo comenzó a emerger de manera artificial a finales de la década de los sesenta. Esta ampliación fue determinada por la Municipalidad de Valparaíso con el objetivo de crear un espacio recreativo para los residentes y visitantes. La playa se encuentra en un área histórica, cerca del fuerte Esmeralda, que es uno de los 96 Monumentos Históricos Nacionales reconocidos en Valparaíso desde 1936. Esta proximidad añade un valor histórico y cultural significativo al área.

Características: Se ubica a las faldas del Cerro Playa Ancha, al inicio de la avenida Altamirano hacia el sector homónimo. Cuenta con aproximadamente 150 metros de costa, el que en los últimos años ha acumulado una gran presencia de piedras y rocas. La relación de la playa con la ciudad se da a través de un espacio estrecho destinado al peatón, mientras que una mayor área está destinada al tránsito vehicular a altas velocidades. Esto puede limitar el acceso y disfrute de la playa por parte de los peatones y plantea desafíos para su integración urbana.

5.1.1.1.4. Playa Los Placeres

Se ubica entre la tornamesa y la subida San Luis. Se accede a través del paseo Wheelwright y colinda con las instalaciones de MERVAL. Es una playa poco frecuentada por el público turista, quienes prefieren acudir a playas más conocidas, como San mateo o Las Torpederas.

Esta playa también es conocida por otros nombres, como Playa Barón o El Rostro. Además, los locales identifican un tramo específico de esta playa como Playa Yolanda.

Al estar protegida por el roquerío de la Tornamesa, su oleaje es mucho menos agresivo que en Caleta Portales. Sin embargo, la playa está siendo gradualmente arrasada por el oleaje y se espera que eventualmente desaparezca, al igual que la playa ubicada frente al cerro Placeres, de la cual solo quedan remanentes rocosos erosionados por oleaje del mar.

Este balneario no es visible desde la Avenida España, ya que se encuentra detrás de terrenos de uso portuario. Sin embargo, gracias a la construcción del Paseo Wheelwright, el acceso hacia este sector ha mejorado. Se puede llegar desde Caleta Portales o el Muelle Barón, que son los extremos del camino peatonal, así como también a través de la Pasarela Placeres.

Sus principales atractivos turísticos son el Paseo Wheelwright, el centro de escalada Tornamesa y el tren del Recuerdo, el cual consiste en un vagón de tren que se desplaza muy lentamente por el tramo vecino a MERVAL. Cuenta con servicio de baños y cafetería.

Características: Ha sufrido una considerable erosión en la última década. Aunque es apta para tomar el sol, no es adecuada para bañarse en el mar debido al fuerte oleaje.

5.1.1.1.5. Playa Portales

Se ubica junto a la Caleta de Pescadores Portales y al Parque Costero Juan de Saavedra. La caleta homónima corresponde a una caleta de pescadores ubicada cerca del puerto de Valparaíso e inaugurada en 1929 como parte de una reorganización de la costa que trasladó a antiguos artesanos y pescadores desde la Quebrada de Jaime. El nombre de la caleta rinde homenaje al político chileno Diego Portales. Hoy en día, es un atractivo turístico rodeado de restaurantes y paseos, y sigue siendo un centro activo para la pesca artesanal y la explotación de productos del mar. Además, cuenta con una estación del Metro de Valparaíso que conecta la ciudad con Viña del Mar.

Si bien la playa Caleta Portales no es apta para el baño, es muy valorada por su vista a la bahía y más allá de su oferta gastronómica ofrece una variedad de servicios turísticos, las que se ven potenciadas durante el período estival.

La playa se conecta con el Paseo Wheelwright, el cual forma parte de la reciente remodelación de borde costero de la ciudad y conecta varias playas a lo largo del borde costero. A la playa se puede acceder también a través del metro-tren y los buses interurbanos que transitan en la venida España.

Características: Es la playa que se ubica más al norte en la costa de Valparaíso y también la más extensa, con aproximadamente 300 metros de amplitud. La Playa Portales es apta para baños de sol y cuenta con una conexión con el Paseo Wheelwright.

5.1.1.2. Antecedentes de Piscinas Artificiales en la Región de Valparaíso

La región de Valparaíso, conocida por su cuantiosa historia marítima y cultural, alberga un valioso patrimonio social vinculado al mar. Entre los elementos más destacados se encuentran las piscinas artificiales que han sido testigos de la evolución y el desarrollo de la vida costera en la zona.

Ejemplo de este patrimonio social son La Piscina Olímpica 8 Norte y la Piscina de Recreo en Viña del Mar, dos piscinas de agua salada ubicadas frente al mar. Construidas en la década de 1930, estas piscinas no solo ofrecieron un espacio de recreación y deporte, sino que también se convirtieron en símbolos de la modernización y el auge turístico de la ciudad. La Piscina Olímpica 8 Norte, poseía una estructura imponente, cuya capacidad permitía albergar competencias internacionales, siendo una de las primeras piscinas de tamaño olímpico en el país. La Piscina de Recreo, popular por sus eventos y su accesibilidad, marcó una época dorada para los veraneantes de la región.

Ilustración 39 Piscina Recreo 1931



Fuente: Archivo Museo Histórico Nacional

Ilustración 40 Viña del Mar, Balneario Recreo 1930



Fuente: Viña del Mar (Chile), Balneario Recreo [fotografía]. Archivo Fotográfico. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile. Disponible en: www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl

Por otro lado, las Piscinas para Baños de Mar Balneario Las Torpederas en Valparaíso representan otro hito importante. Este balneario, ubicado en un entorno natural privilegiado, ha sido un lugar de encuentro y disfrute para generaciones de porteños y visitantes, consolidándose como un espacio de esparcimiento y contacto directo con el mar.

Estas construcciones llegaron a su fin con el paso de los años, debido principalmente al costo de sus mantenciones y el daño generado por acción de fenómenos naturales, como el terremoto de 1971 y el aumento de las marejadas. La Piscina Recreativa, por otro lado, sufrió una desconexión con el océano debido al desarrollo de diversas obras públicas por Avenida España y otros accesos.

5.1.2. Caracterización Urbana Sector San Mateo

Con base en los resultados obtenidos en la Etapa 1 de la presente Consultoría, se llevaron a cabo mediciones y análisis del área de intervención asociada al Sector de San Mateo, permitiendo llegar a un diagnóstico que determine los lineamientos a considerar para la intervención de este futuro espacio público.

5.1.2.1. Uso Sector San Mateo

En el sector de San Mateo conviven diferentes usos y actores, convirtiéndolo en un área de gran valor tanto funcional como social.

En este sector se encuentran instituciones y actores clave como:

- **ASMAR** (Astilleros y Maestranzas de la Armada), por Avenida Altamirano, frente a Playa San Mateo.
- **EPV** (Empresa Portuaria Valparaíso) cuyo recinto portuario limita con la playa.
- **Armada de Chile**, quienes hacen uso del Molo de Abrigo y parte de la Playa San Mateo de uso ocasional.
- **GANAMAR**, organización que realiza actividades náuticas en la playa.

Como resultado, es posible observar un uso compartido de la Playa San Mateo. Por un lado, el uso recreativo y deportivo por parte de la comunidad de Valparaíso; y, por otro lado, el desarrollo de actividades de mantención, reparación y construcción de naves de la Armada de Chile, así como la realización de ejercicios de desembarco de tropas y vehículos anfibios y terrestres.

Gracias a sus aguas tranquilas, bajo oleaje y protección contra el viento, ofrece condiciones ideales para el desarrollo de actividades deportivas en el mar. El Club Náutico GANAMAR, ubicado en Playa San Mateo, es uno de los principales centros de actividades deportivas en la costa de Valparaíso y ofrece una variedad de actividades en aguas abiertas.

Ilustración 41 Infraestructura en Sector San Mateo: ASMAR (izquierda) y GANAMAR (derecha)



Fuente: IDOM

El sector también cuenta con infraestructura y equipamiento asociados a la pesca artesanal, la navegación deportiva y el turismo, siendo la proximidad a la Caleta El Membrillo un aspecto importante a considerar debido a la influencia que ejerce en este tipo de actividades.

5.1.2.2. Jurisdicción de Gobernación Marítima y Usos de Áreas Marítimas

La Gobernación Marítima de Valparaíso tiene jurisdicción sobre varias áreas marítimas y costeras en la Región de Valparaíso. Esta jurisdicción incluye la supervisión y regulación de actividades marítimas, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

En el sector de San Mateo existen las siguientes jurisdicciones:

1. De la Armada de Chile (D.S. 111/2004), fondo de mar y porción de agua. Este polígono está situado desde el Molo de Abrigo y Playa San Mateo hacia el poniente, llegando al Instituto Arcos Valparaíso. Tiene por objeto amparar la gestión y el desarrollo de la logística institucional, en el abastecimiento de las unidades a flote y de las reparticiones que se encuentran en la V Región, así como en actividades de instrucción.
2. De la Armada de Chile (D.S. 645/1978) Lote A Playa de mar, ubicado en Playa San Mateo. Tiene por objetivo brindar apoyo logístico y operativo a las unidades, efectuar actividades de instrucción, tanto en el mar como en tierra y, en general, amparar las necesidades propias de la Armada de Chile.
3. De la Armada de Chile (D.S. 939/1952), que tiene por objeto ocupar la edificación del ex Fuerte Esmeralda, para ser destinado al Museo Naval y sus zonas aledañas como área de apoyo logístico, incluidas zonas de estacionamiento.
4. De la Armada de Chile (D.S. 175/1975) fondo de mar, cuyo objetivo es brindar apoyo logístico y operativo a las unidades, efectuar actividades de instrucción, tanto en el mar como en tierra y, en general, amparar las necesidades propias de la Armada de Chile.
5. De la Armada de Chile (D.S. 645/1978) Lote B Playa de mar.

Ilustración 42 Jurisdicción de Gobernación Marítima en el Sector de San Mateo



Fuente: IDOM

5.1.2.3. Cambio Climático, Amenazas y Riesgos de Desastres

El sector de San Mateo enfrenta una serie de desafíos significativos debido, principalmente, a los efectos del cambio climático. Según el diagnóstico realizado, se identifica que esta área está expuesta a diversas situaciones de riesgo, fundamentalmente relacionadas con el aumento de la frecuencia de marejadas y la elevación del nivel del mar. Estos fenómenos han incrementado las áreas de inundación, afectando especialmente a zonas como el paseo costero y las actividades vinculadas al uso del sector que se desarrollan en la costa.

Además de lo mencionado, se anticipa que la erosión de las playas aumentará en el futuro, afectando a toda la costa de Valparaíso. Si no se toman las precauciones necesarias, esto podría resultar en una pérdida considerable de terreno de playa en San Mateo en los próximos años.

A continuación, se presenta un esquema de síntesis de las amenazas que afectan directamente el sector de San Mateo:

Ilustración 43 Esquema síntesis de las amenazas asociadas para el Sector San Mateo



Fuente: IDOM

Como se observa, los principales riesgos en el sector de San Mateo están asociados a amenazas hidrológicas, como tsunamis y marejadas, y amenazas climatológicas, como la elevación del nivel del mar y la erosión de las playas. Estos factores representan riesgos significativos para la comunidad, ya que no solo afectan la infraestructura y el entorno natural, sino que también ponen en peligro la seguridad y el bienestar de sus habitantes, siendo un tema de preocupación en las actividades de participación ciudadana llevadas a cabo durante este proceso.

Es crucial abordar estos desafíos con estrategias de mitigación y adaptación, con un enfoque en preservar una de las cualidades más destacadas del lugar: su relación directa con el mar. Implementar medidas preventivas y de adaptación permitirá no solo resguardar el terreno de playa, sino también asegurar que San Mateo continúe siendo un lugar seguro y habitable para sus visitantes en el futuro.

Finalmente, aunque no se presenta como una de las principales amenazas, es crucial prestar especial atención a los focos de microbasurales que se generan frecuentemente en el entorno del sector. Estos microbasurales no solo afectan la estética y el medio ambiente, sino que también pueden tener implicancias negativas para actividades productivas locales, la salud pública y seguridad.

En conclusión, para proteger a la comunidad de San Mateo y su entorno, es esencial no solo enfrentar las amenazas hidrológicas y climatológicas, sino también abordar la gestión adecuada de los residuos en el espacio público. Adoptar estrategias integrales de mitigación y adaptación permitirá preservar la relación directa del sector con el mar y asegurar un entorno seguro y perdurable para sus habitantes.

5.1.2.4. Síntesis Territorial Sector San Mateo

Para el ejercicio de Síntesis Territorial, se consideran las cuatro dimensiones identificadas en el proceso de sistematización, englobadas en temáticas fundamentales: la Relación con el Medio Natural, Conectividad, Brechas Urbanas y Necesidad de Regeneración.

Respecto a la **Relación con el Entorno Natural**, se reconoce la presencia de Playa San Mateo como un atributo del sector. Dentro de las amenazas más latentes en el sector están aquellas de origen hidrológico, siendo principalmente relevantes el fuerte oleaje, la erosión de playas y el área de inundación por Tsunami, que abarca todo el sector estudiado. Uno de los mayores desafíos identificados es la pérdida de las playas en el sector de San Mateo, lo que se atribuye al aumento de la intensidad y frecuencia de marejadas, siendo una de las consecuencias del cambio climático.

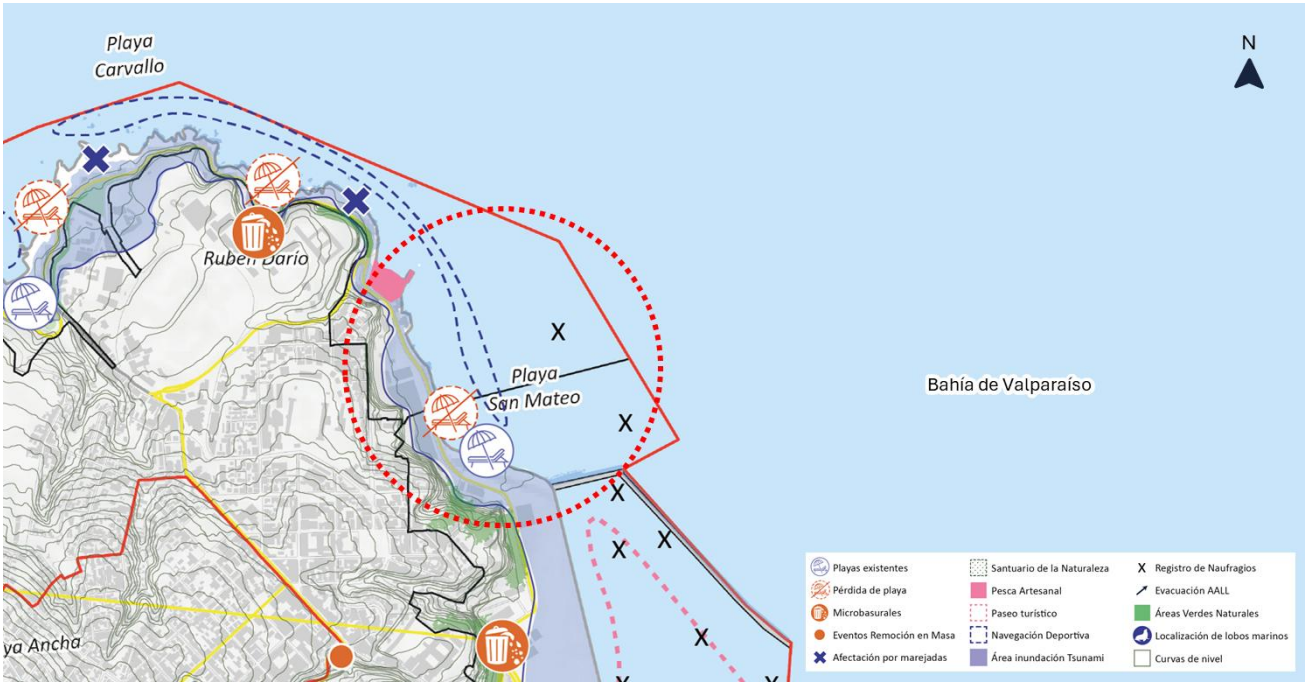
En relación con la **Conectividad**, en general, el sector cuenta con buen acceso al transporte público y un borde costero fluido que permite el acceso permanente de las personas para pasear y disfrutar del mar. No obstante, se observa una barrera generada por predios edificados en todo el borde de Avenida Altamirano, en las faldas del Cerro Playa Ancha, dificultando su relación y conexión con las zonas altas.

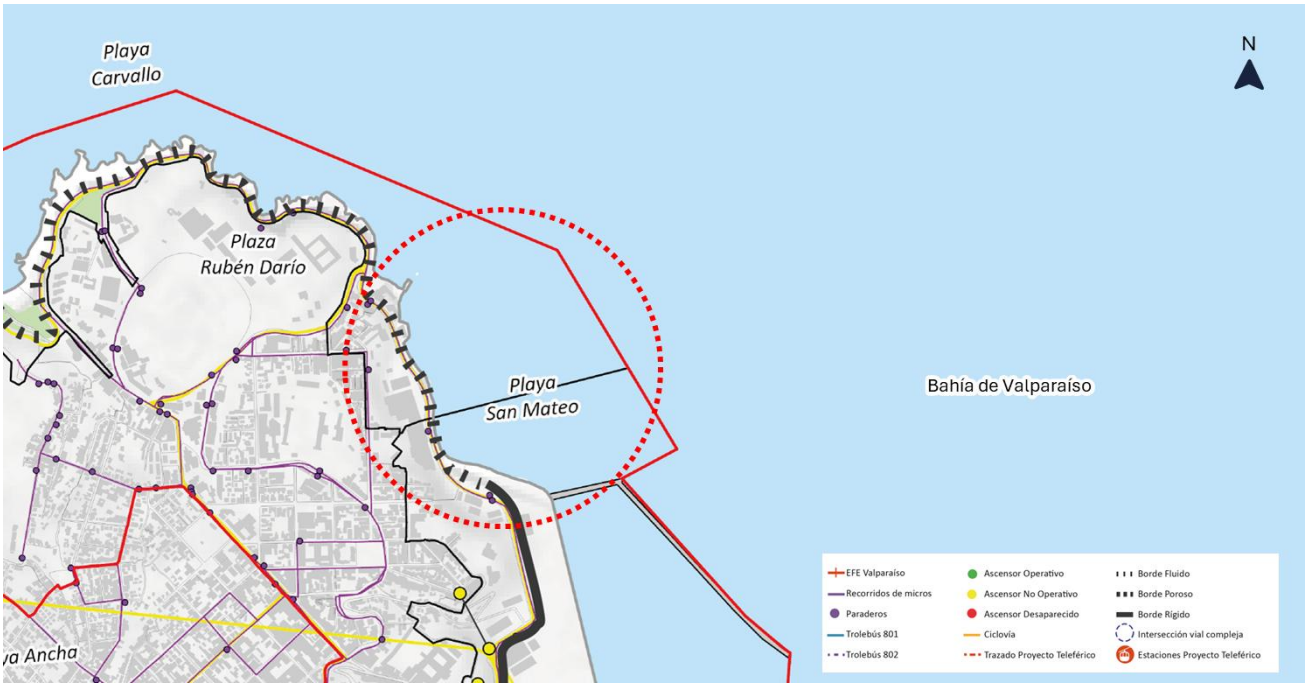
En cuanto a las **Brechas Urbanas**, se ha identificado una baja densidad poblacional en el sector de San Mateo, siendo una zona donde los usos se centran en actividades industriales y recreativas. Así, la baja densidad poblacional está relacionada con el bajo porcentaje de edificaciones residenciales y la escasa presencia de establecimientos de educación superior.

Finalmente, en referencia a la dimensión de **Necesidad de Regeneración**, el sector de San Mateo enfrenta situaciones que condicionan el uso del espacio público, principalmente debido a la presencia de estacionamientos informales y otros espacios operativos que dificultan el uso activo de este lugar. Además, existen espacios baldíos subutilizados que se prestan para usos desfavorables, afectando la seguridad de las personas que desean acceder al sector. También hay grandes distancias de muro o fachada ciega asociadas al puerto, lo que genera un límite rígido que dificulta y limita el acceso peatonal al borde costero entre la Aduana y Playa San Mateo.

A continuación, se expone una tabla síntesis de los elementos descritos para cada Dimensión:

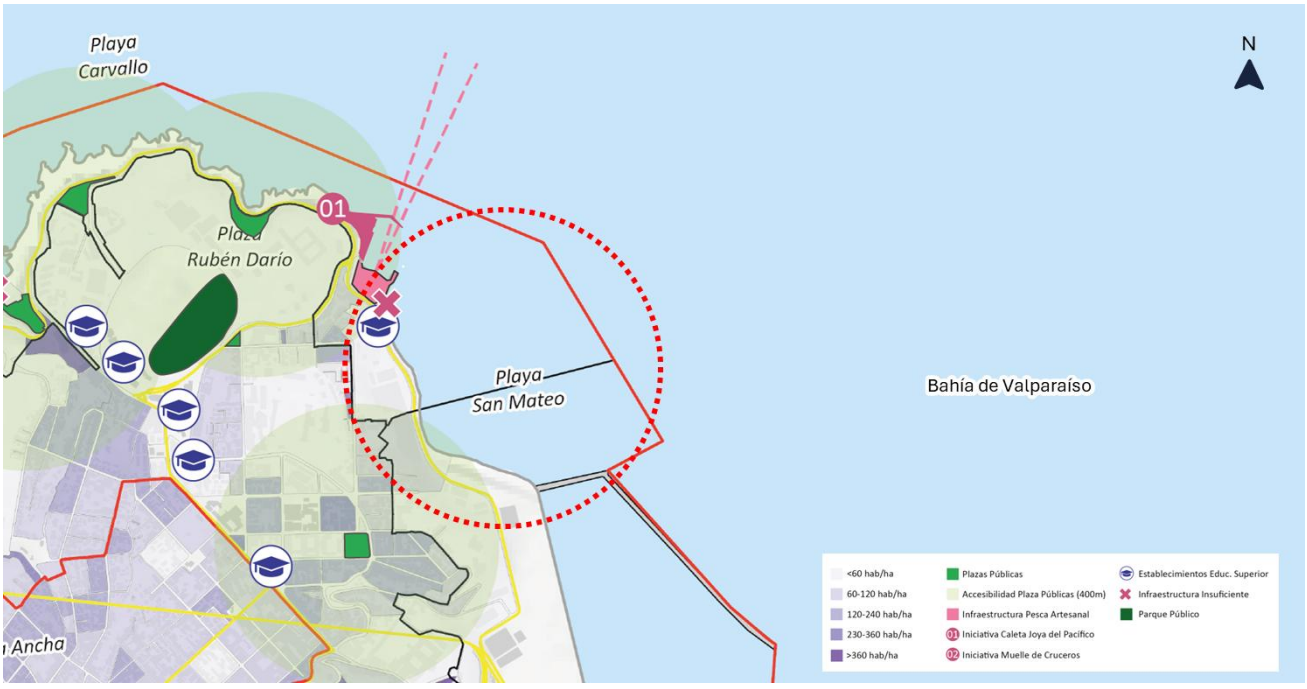
Tabla 58 Síntesis Territorial sector San Mateo – Dimensiones Diagnósticas

Relación con el Medio Natural	• Presencia de la Playa San Mateo (atributo). • Pérdida parcial de la playa a causa del aumento de marejadas, sumado al aumento del nivel del mar atribuido al cambio climático. • Área de inundación por Tsunami, zona de amenazas hidrológicas
	
Conectividad	• Presencia de borde fluido que permite acceso público de manera permanente a Playa San Mateo para pasear y disfrutar del mar. • Accesos al sector son mediante escaleras hacia el sector residencial en Cerro Playa Ancha, sin accesibilidad universal, y a través del transporte público. • Buen acceso al transporte público, mediante la presencia de paraderos y recorridos de micro. • Se observa una barrera generada por predios edificados en todo el borde de Avenida Altamirano, hacia Cerro Playa Ancha.

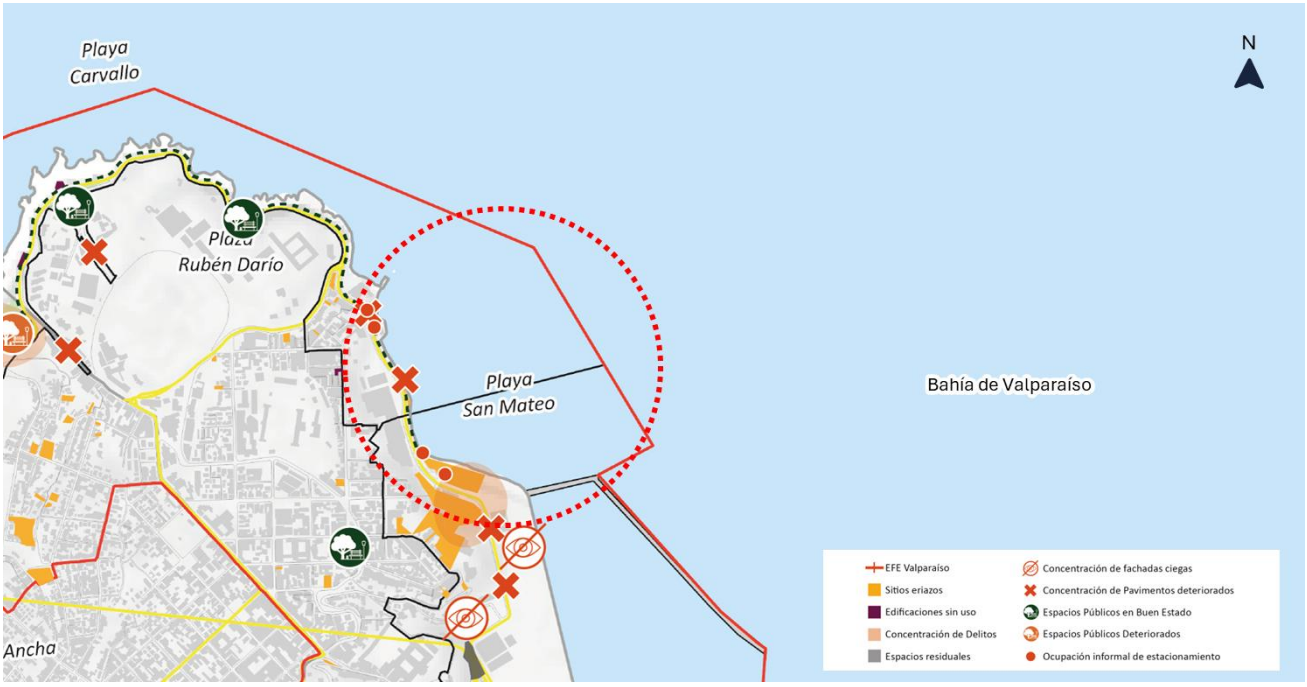


Brechas Urbanas

- Con dimensiones aproximadas de perímetro de 364,02 metros y con un área de 5.918,01 m², la Playa de San Mateo se caracteriza por una baja demanda en comparación con las demás playas del sector, dada que se localiza en sitios donde predomina el uso industrial por sobre el residencial.
- Proximidad a una mayor cantidad de edificios destinados a usos comerciales y turísticos.



Necesidad de Regeneración	• Existe la presencia de sitios eriazos en la zona. Además, cuenta con múltiples estacionamientos informales sobre el espacio público como miradores y veredas. • Existencia de fachada ciega asociada al Molo de Abrigo y edificaciones en Avenida Altamirano de ASMAR. • Concentración de delitos por robo en el sector. • Pavimentos deteriorados en Av. Altamirano.



Fuente: IDOM

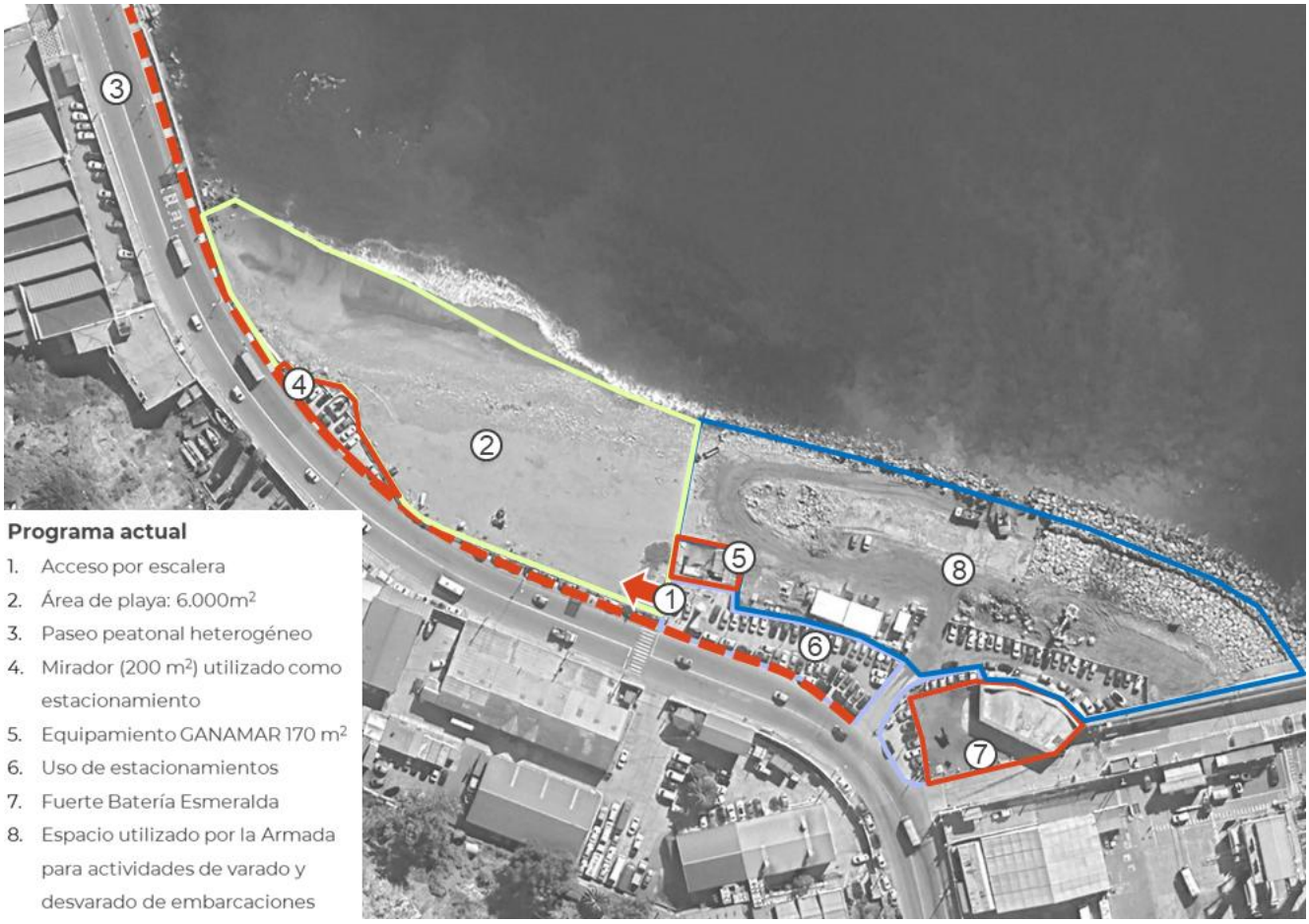
5.1.3. Estado actual Playa San Mateo

Actualmente, la Playa San Mateo presenta una condición compleja, donde coexisten ciertos usos programáticos con un alto grado de deterioro en su infraestructura y entorno inmediato. Si bien mantiene un vínculo simbólico y funcional con la comunidad local, este sector de la Zona Costera de Valparaíso evidencia una falta de planificación integral que limita su potencial como espacio urbano, paisajístico y recreativo para la población que hace uso de esta playa.

Históricamente reconocida como una playa de uso público, hoy la playa cuenta con 6.000 m^2 cuyos programas se desarrollan de forma espontánea, sin contar con una infraestructura adecuada que los sostenga en el tiempo ni con equipamientos que mejoren la experiencia de los usuarios. A pesar de su valor social, el lugar carece de las condiciones mínimas necesarias para albergar actividades recreativas permanentes.

En la siguiente ilustración se observa el programa y uso actual de la Playa San Mateo.

Ilustración 44 Programa actual Playa San Mateo



Fuente: IDOM

- **Entorno deteriorado:**

Tanto en el sector de la Playa como en sus inmediaciones, existe un deterioro determinado por la constante acumulación de basura, pavimentos y elementos urbanos en mal estado. La infraestructura presenta un desgaste importante, agravado por la falta de mantenimiento, lo que impacta directamente en el uso del sector. También se observa en Av. Altamirano, que su vereda norte se encuentra bloqueada para el tránsito peatonal y sin un ancho uniforme en su extensión. Esto, sumado a la presencia de una única escalera a la playa, perjudica considerablemente la accesibilidad universal en el sector.

Ilustración 45 Entorno deteriorado Playa San Mateo



Fuente: IDOM

- **Elementos históricos:**

Por Avenida Altamirano, existen algunos elementos urbanos que forman parte del espacio público. La Batería Esmeralda, ubicada en el acceso al Molo de Abrigo, es una fortificación protegida como Monumento Histórico por el Consejo de Monumentos Nacionales, cuyo objetivo fue reforzar el sistema defensivo de Valparaíso ante el estallido de la Guerra del Pacífico. Frente a ella, y por Av. Altamirano, se conservan dos cañones completos. Por último, cercano al acceso mirador de Playa San Mateo, existe un obelisco conservado en buen estado.

Ilustración 46 Elementos histórico en Sector San Mateo



Fuente: IDOM

- **Usos informales:**

Otro aspecto crítico es la ocupación informal del espacio público como estacionamiento, especialmente en sectores que originalmente están destinados a ser miradores. Estos puntos han perdido su función contemplativa, normalizándose su uso vehicular sin una regulación clara.

Ilustración 47 Usos informales Playa San Mateo



Fuente: Google Maps (1) e IDOM (2 y 3)

- **Actividades Armada de Chile:**

La Armada de Chile desarrolla en Playa San Mateo, actividades de varado y desvarado de embarcaciones tipo LST, LCU y LCM para el embarque y desembarque de vehículos motorizados, con o sin remolque ya sea en operaciones militares, como también en apoyo a comunidades aisladas. Estas embarcaciones efectúan operaciones de varada con un promedio de seis veces al año, siendo este número variables según las necesidades que existan. Además, puede utilizarse por entrenamiento de la dotación, al menos una vez al año.

Ilustración 48 Actividad de la Armada en Playa San Mateo



Fuente: Wikipedia

- **Actividades Náuticas:**

En el sector existe un Club Náutico llamado GANAMAR, el cual busca conectar a la comunidad con el mar por medio de programas sociales y vinculación territorial. Algunas de las actividades que se realizan ligadas a deportes náuticos son: nado en aguas abiertas, buceo, kayak, stand up paddle, canoa polinésica, snorkeling y volley playa.

Ilustración 49 Infraestructura de GANAMAR en Playa San Mateo



Fuente: IDOM

5.2. Imaginario de Balneario

El término "imaginario" se refiere a la visión y conceptualización de un lugar ideal que aún no existe, pero que puede ser creado a partir de ideas y aspiraciones. En este caso, imaginar un balneario implica visualizar un espacio que armonice con la naturaleza, que ofrezca acceso fácil y seguro al mar, y que promueva actividades recreativas y de bienestar en un entorno sostenible.

Este ejercicio de imaginación es crucial para planificar y diseñar un balneario que no solo cumpla con las necesidades actuales, sino que también respete y preserve el entorno natural para las futuras generaciones. Al imaginar este balneario, podemos considerar todos los aspectos necesarios para crear un lugar que sea tanto funcional como atractivo para la ciudad, asegurando que se convierta en un destino turístico que acerque a los residentes y visitantes al entorno marino. Además, es fundamental que este balneario considere el valor del medio ambiente, promoviendo prácticas sostenibles, conservando y potenciando los recursos naturales existentes en la zona.

Para efectos de este análisis, se definen los conceptos más relevantes para la discusión del programa del futuro balneario, los que además servirán de base para el posterior estudio de referentes.

5.2.1. Tipologías

5.2.1.1. Definiciones Previas

A. Balneario

Balneario es un concepto que se emplea de diferentes maneras de acuerdo con la región geográfica. La primera acepción mencionada por el diccionario de la Real Academia Española (RAE) señala que se trata de un adjetivo que alude a aquello vinculado a un baño público, sobre todo a los que son medicinales.

En Europa, se denomina balneario a aquellas instalaciones equipadas con baños medicinales y servicios turísticos. Generalmente, estos balnearios se basan en el uso del agua mineral o termal como herramienta curativa.

Por otro lado, en América Latina se denomina de esta forma a las ciudades o pueblos que se encuentran junto al mar. Localidades turísticas que son muy visitadas durante la temporada de verano. La idea de balneario

también se utiliza como sinónimo de parador o club de playa (es decir, de un espacio que brinda servicios como baños, sombrillas, sillas, restaurante, etc.).

La Ley de Turismo de Chile no define específicamente el término "balneario". Sin embargo, menciona la importancia de las zonas de interés turístico, que pueden incluir balnearios, y establece que estas zonas deben ser conservadas y planificadas de manera integrada.

B. Playa

Playa es un concepto que proviene del latín tardío plagia y que hace referencia a la ribera del mar, un río u otro curso de agua de importantes dimensiones. El término se utiliza, por extensión, para nombrar a las ciudades balnearias.

En su sentido normativo, playa es "la ribera del mar o de un río grande, formada de arenales en superficie casi plana". El Código Civil, artículo 594, define playa de mar como "la extensión de tierra que las olas bañan y desocupan alternativamente hasta donde llegan en las más altas mareas". En virtud de su condición de Bien Nacional de Uso Público, las playas están sujetas a un régimen especial de uso y protección que requiere una regulación efectiva. Esta regulación involucra a diversos entes del Estado, quienes deben garantizar un acceso fluido y libre, sin obstáculos de ningún tipo de barrera artificial, como lo establece el Decreto Ley N°1939 de 1977, en el artículo 13.

Finalmente, desde el punto de vista geográfico, la playa se define como un accidente geográfico que se forma a partir de la acumulación de sedimentos no consolidados en el borde costero que las corrientes litorales y la acción del oleaje no son capaces de desplazar. Los sedimentos suelen ser arenas, pero también existen playas rocosas y de otros tipos. Una playa comprende una parte constantemente sumergida, llamada playa baja o ante playa, que posee una suave pendiente.

C. Playa Artificial

Las playas artificiales son balnearios no naturales que se emplazan en zonas donde las condiciones geográficas impiden que las personas puedan acceder al mar. Es decir, una playa artificial es una construcción o recreación de una costa, generalmente dentro de una ciudad o en un área donde no hay playas naturales. Estas playas están diseñadas para brindar a las personas la experiencia de estar junto al mar, utilizando arena y otros materiales para crear un entorno playero.

Su uso es principalmente turístico, de esparcimiento y ocio. Las que, junto con estos usos recreativos, suelen cumplir un rol transformador, siendo elementos que contribuyen en la regeneración de áreas costeras y la protección contra la erosión.

D. Piscina de Mar

Conocidas también como piscinas marinas, piscinas de agua salada, piscinas de marea o piscinas oceánicas. Una piscina de mar es una estructura artificial que se llena con agua de mar, en lugar de agua dulce. Estas piscinas se encuentran generalmente cerca de la costa y están diseñadas para ofrecer una experiencia de natación similar a la del mar, pero en un entorno controlado y seguro. No requieren el uso de productos químicos para generar un nivel de agua higiénico.

Junto con lo anterior, y en línea con las tipologías estudiadas para el anteproyecto de San Mateo, se define el concepto de "Deportes Náuticos", vinculado a las posibles instalaciones deportivas con potencial en el sector:

E. Deportes Náuticos

Los deportes náuticos o acuáticos son aquellos en los que el denominador común es el agua y el deportista realiza una actividad física en ella. Estos deportes pueden practicarse en piscinas, lagos, ríos o en el mar. Se llevan a cabo en y sobre el agua, mientras que los deportes que se realizan bajo el agua se denominan deportes subacuáticos o submarinos.

La relación entre un deporte náutico y el mar es fundamental, ya que muchos de estos deportes se practican directamente en el océano. El mar ofrece un entorno natural ideal para actividades como la vela, el surf, el buceo y el kitesurf, entre otros. En muchos casos, la interacción entre el deportista y el medio se genera mediante el uso de diversos utensilios o elementos que permiten flotar sobre la superficie acuática.

En líneas generales, los modos en que se desarrollan estos deportes son los siguientes:

- En el agua: natación, waterpolo, natación sincronizada, saltos etc.
- Sobre el agua: remo, piragüismo, esquí acuático, vela, surf, etc.
- Bajo el agua: buceo, fotografía submarina, apnea etc.

Ilustración 50 Deportes en la costa de Valparaíso (1) Stand Up Paddle (2) Kayak



Fuentes: (1) ganamar.cl (2) muellebaronvalpo.cl

La bahía de Valparaíso cuenta con las condiciones ideales para la práctica de diversos deportes tales como: Stand up Paddle, kayak, navegación a vela y buceo. La academia de kayak y vela ubicada en el muelle Barón es un claro ejemplo de la popularidad de estos deportes. Estas actividades se dan dentro del contexto del Puerto Deportivo Valparaíso, el que está integrado por distintas entidades que proporcionan una oferta de deportes vinculados al mar, más accesibles a la comunidad. Como se mencionó anteriormente, destaca la presencia del Centro GANAMAR en el sector de San Mateo, un proyecto de la Fundación Acción Azul que permite el acceso al mar de todas las personas a diversas actividades deportivas, recreativas o culturales. Entre sus actividades, se encuentra el trabajo con escuelas vulnerables de Valparaíso.

Ilustración 51 Centros de Deportes Náuticos (1) GANAMAR y (2) Puerto Deportivo



Fuentes: (1) ganamar.cl (2) puertodeportivo.cl

5.2.2. Estudio de Referentes

El presente capítulo tiene por objetivo presentar una recopilación de fichas de referencia de proyectos realizados tanto en el extranjero como en Chile. Estos referentes han sido seleccionados para servir como ejemplos en el análisis de posibles estrategias y soluciones aplicables a la iniciativa del Balneario San Mateo.

Los proyectos incluidos corresponden a las tres tipologías mencionadas anteriormente: Playas Artificiales, Piscinas de Mar y Deportes Náuticos/Instalaciones. Estas tipologías fueron seleccionadas según criterios previamente definidos, que abarcan aspectos como la ciudad, la sostenibilidad, el medioambiente, entre otros. La clasificación de los componentes es la siguiente:

Integración Ciudad-Costa: Entendiéndose como la capacidad de los proyectos, por establecer una integración entre las actividades urbanas y la interacción de las personas con el borde costero.

Programa Multiuso: Proyectos con variedad de oferta en cuanto a actividades de recreación, ocio, comercio, etc. Que permitan el uso múltiple de varias disciplinas.

Impulso Local: Se entiende como aquellos proyectos que dentro de sus parámetros de diseño permiten el desarrollo económico y/o social de los locales, ya sea ofreciendo espacios para organizaciones locales o particulares.

Accesibilidad universal: Proyectos que consideren o cuyo énfasis se encuentre en promover el acceso equitativo, libre e inclusivo para las personas.

Sostenibilidad y Mitigación del riesgo: El componente se divide en dos categorías, una relacionada a las medidas compensativas en cuanto a la crisis ambiental e intervenciones realizadas para reducir el impacto ambiental. Se encuentra enfocado en la relación de espacios cuya relación con el entorno garantice la seguridad de las personas, ya sea en factores relacionados al contacto estrecho con el mar, las variables de las mareas o en cuanto a otros aspectos relacionados a riesgos naturales.

A continuación, se sintetizan y clasifican los referentes a estudiar. Estos se representan esquemáticamente en la siguiente tabla:

Tabla 59 Síntesis Referentes Balneario San Mateo

		Programa Multiusos	Integración Ciudad-Mar	Accesibilidad Universal	Impulso Local	Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo
Playa Artificial	Plan Playas Antofagasta	✓	✓	✓	✓	✓
	HTO Beach	✓	✓	✓	✓	✓
	Mulini Beach	✓	✓	✓	✓	✓
Piscina de Mar	Bondi Beach	✓	✓	✓	✓	
	Harbour Bath		✓	✓	✓	
	Aarhus Harbour Bath	✓	✓	✓	✓	✓
Club Deportivo / Instalaciones	Club Flotante de Kayak			✓	✓	
	Club Nado Canal			✓	✓	
	Kalvebod Waves		✓	✓		✓

Fuente: IDOM

Playas artificiales

1 PLAN PLAYAS ARTIFICIALES ANTOFAGASTA 1/2

Ubicación

Antofagasta, Chile.

Año	Área
2001-2015	Sin información

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

15 Km

Autor

Varios

Imagen de referencia









Descripción / Características generales

Las playas artificiales de Antofagasta surgen en respuesta a la crisis ambiental del litoral de la ciudad. Es así como una de las iniciativas por la recuperación de los sectores dañados por la presencia de depósitos tóxicos en la costa. Potenciaria la creación de estas playas artificiales, gracias a el tratamiento de las aguas, y la ampliación de la superficie de otras playas existentes.

El mejoramiento del Balneario Municipal proporcionaría la primera experiencia de la implementación de las playas atificiales a nivel nacional.

Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

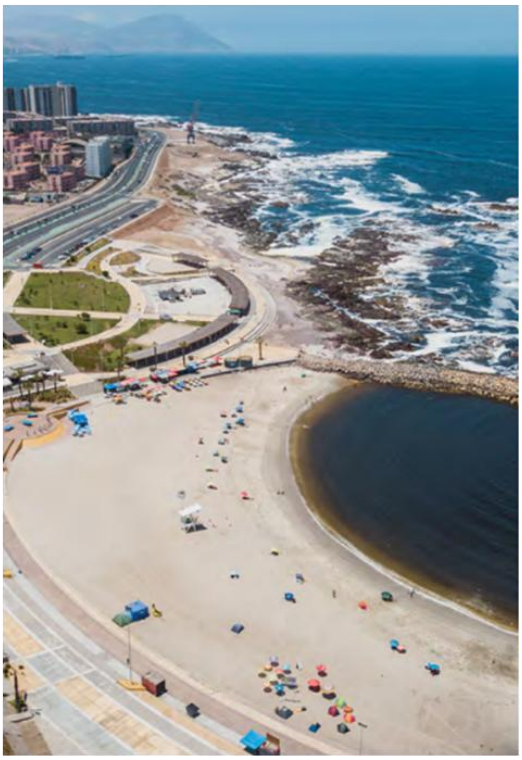
- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

Playas artificiales

1 PLAN PLAYAS ARTIFICIALES ANTOFAGASTA 2/2

PROGRAMA









Lecciones aprendidas

- **Revitalización Borde Costero:** Recuperación espacio urbanos para la ciudad.
- **Espacios multifuncionales:** Contemplan áreas recreativas que atraen a turistas y locales.
- **Implementación:** Necesidad de obras de ingeniería para su implementación como defensas costeras, desrocados y rellenos.
- **Sostenibilidad:** Con el uso de tecnologías se gestiona de manera más eficiente los recursos y la relación con el medio ambiente.

Relación con PEZC

- La recuperación de playas preexistentes y creación de nuevas playas artificiales proporcionará nuevos espacios públicos como compensación a los futuros proyectos de ampliación portuaria.
- El uso de elementos naturales puede mejorar la apariencia de los balnearios. junto al diseño de los paseos peatonales en el borde costero.

Playas artificiales

2 HTO BEACH 1/2

Ubicación

Toronto, Canadá.

Año	Área
2007	23.067 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

0,5 Km apróx

Autor

Janet Rosenberg & Studio,
Hariri Pontarini Architects

Descripción / Características generales

El proyecto se basa en una reinterpretación de una playa natural en una playa urbana que combina elementos de la ciudad y el entorno natural para crear espacios orientados en el disfrute del paisaje urbano. La alusión de playa se realiza a través de del diseño sinuoso de islas verdes en la superficie del proyecto, además se manifiestan otros elementos en cuanto a nuevas maneras de interactuar con el agua, teniendo en cuenta que es un espacio que no tiene un acceso directo a esta,se realiza una relación indirecta de las personas y el mar.

Imagen de referencia









Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

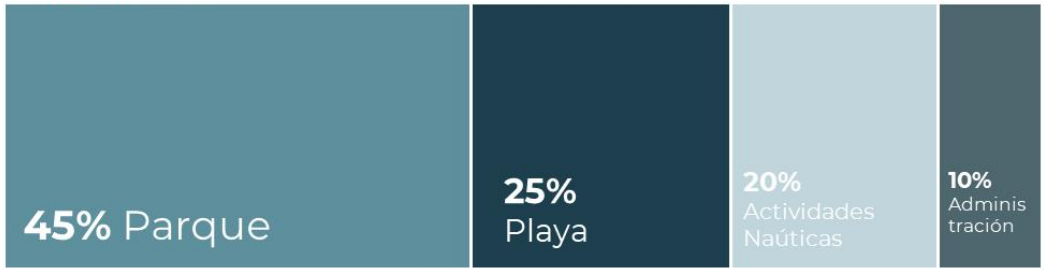
- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

Playas artificiales

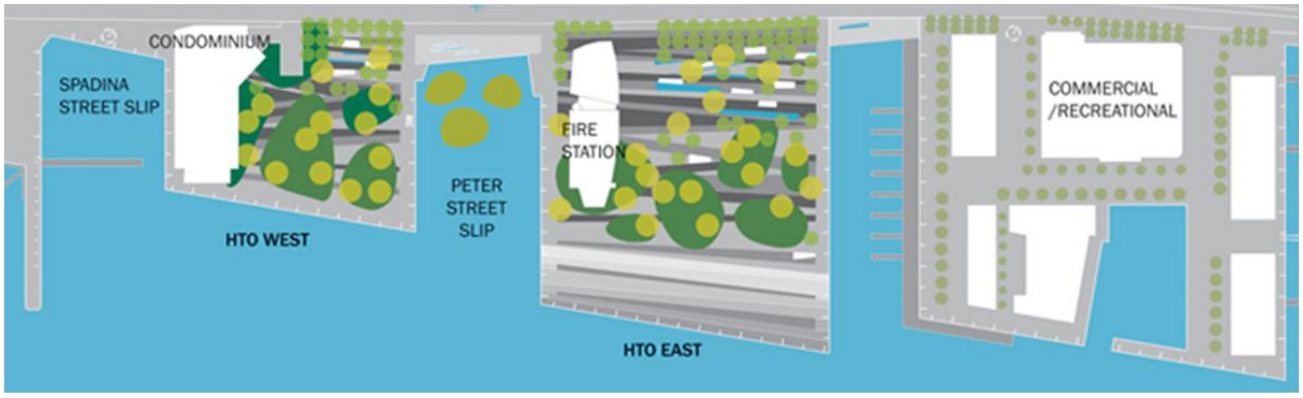
2 HTO BEACH 2/2

PROGRAMA









Lecciones aprendidas

- **Revitalización de los espacios subutilizados del frente marítimo**
- **Conexión con el agua (Lago Ontario), espacios recreativos y del ocio:** Incluye áreas para tomar el sol , el paseo y espacios verdes.
- **Multifuncionalidad:** Actividades Deportivas, fomento de un estilo de vida activo y saludable.
- **Diseño icónico para la ciudad y Paisaje distintivo** de dunas verdes y las sombrillas amarillas.

Relación con PEZC

- Crear espacios públicos en lugares dónde el acceso al agua es difícil, puede ser posible a través de la elaboración de actividades que no sean completamente dependientes del uso del agua, sin embargo estas deben cooperar a la integración de la ciudad con el borde costero.

Playas artificiales

3 MULINI BEACH 1/2

Ubicación

Rovinj, Croacia.

Año	Área
2014	13.515 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

0,5 Km apróx

Autor

Studio 3LHD

Descripción / Características generales

El proyecto, destaca por el diseño estrechamente relacionado al entorno en el que se emplaza, las variables de las mareas según la hora del día y los elementos en relación a otros aspectos geográficos de la ciudad de Rovinj, la disposición de escalones que permiten una variabilidad en cuanto a su programación resultan en este borde inundable, que manifiesta una nueva forma de espacios que se relacionan con el cambio de las mareas, estos espacios se subdividen en la zona de la playa, espacios de contemplación y equipamiento.

Imagen de referencia









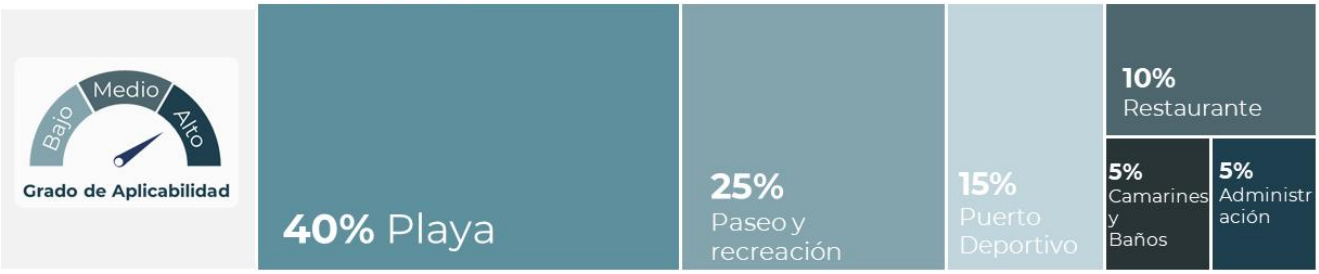
Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

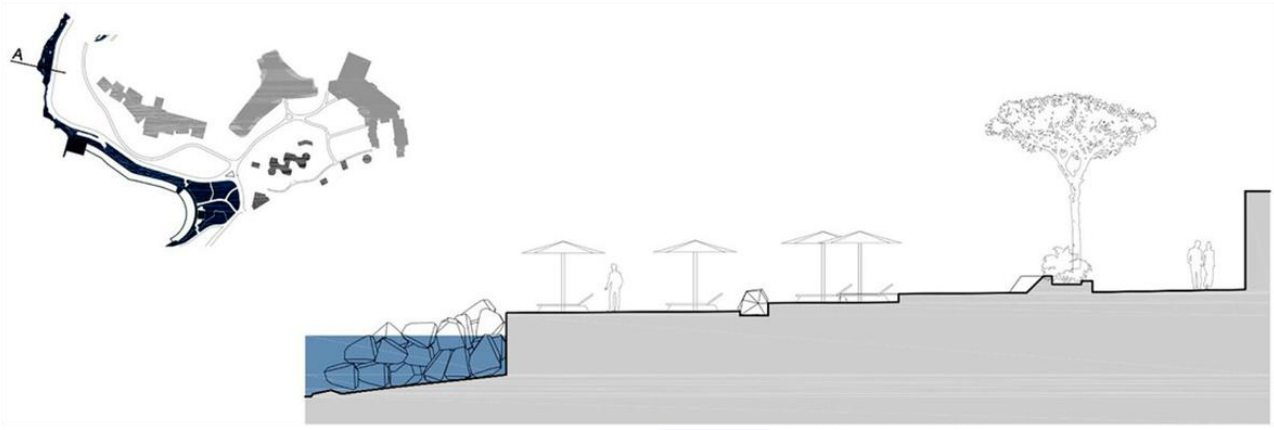
- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

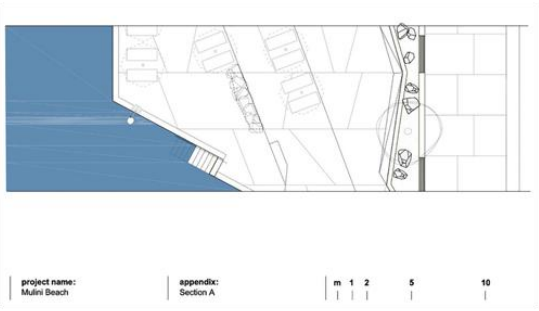
Playas artificiales

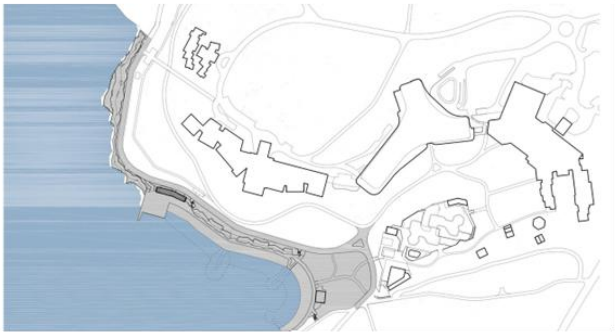
3 MULINI BEACH 2/2

PROGRAMA









Lecciones aprendidas

- **Parque público verde y áreas protectoras de Bosque verde:** Se fomenta la biodiversidad y protección de los ecosistemas locales.
- **Relación con el contexto:** Se integra visual y funcionalmente con el paisaje circundante, respetando la arquitectura y el estilo local.
- **Influencia del mar como variable (mareas):** Se construye con estructuras que mitiguen el impacto de las mareas y las olas, proporcionado un entorno seguro.

Relación con PEZC

- Generar una superficie dinámica respecto a la variación de las mareas con el fin de generar una nueva forma de interacción entre la personas y el mar.
- El borde costero de la ciudad de Valparaíso puede tener una mayor variabilidad programática en cuanto a la integración de las playas existentes con el borde costero.

Piscinas de Mar

4 BONDI BEACH BATHS 1/2

Ubicación

Sidney, Australia.

Año	Área
2012	4.650 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

0,08 Km

Autor

2RKS Architecture + Design

Descripción / Características generales

El proyecto de piscinas oceánicas se encuentra ubicado junto a la playa natural, Bondi en Sidney, Australia, el proyecto se destaca por permitir la natación segura sin riesgo de corrientes fuertes.

El recinto cuenta con dos piscinas, una de natación, con una longitud de 50 metros y una más pequeña exclusiva para el uso de niños. El acceso a las piscinas se permite durante todo el año, sin embargo la disponibilidad de entrada pública esta sujeta a los cambios de las mareas y otras actividades específicas del Club, como las carreras de natación.

Imagen de referencia









Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

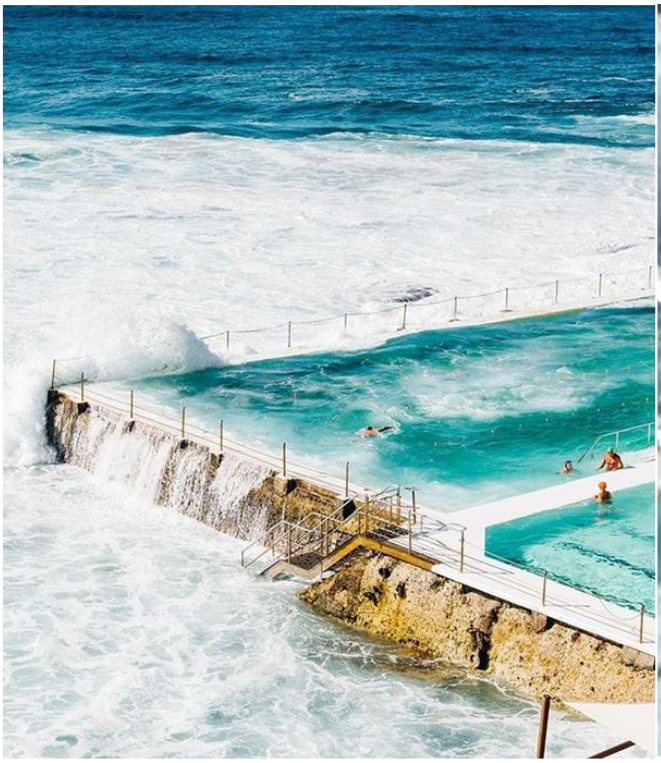
Piscinas de Mar

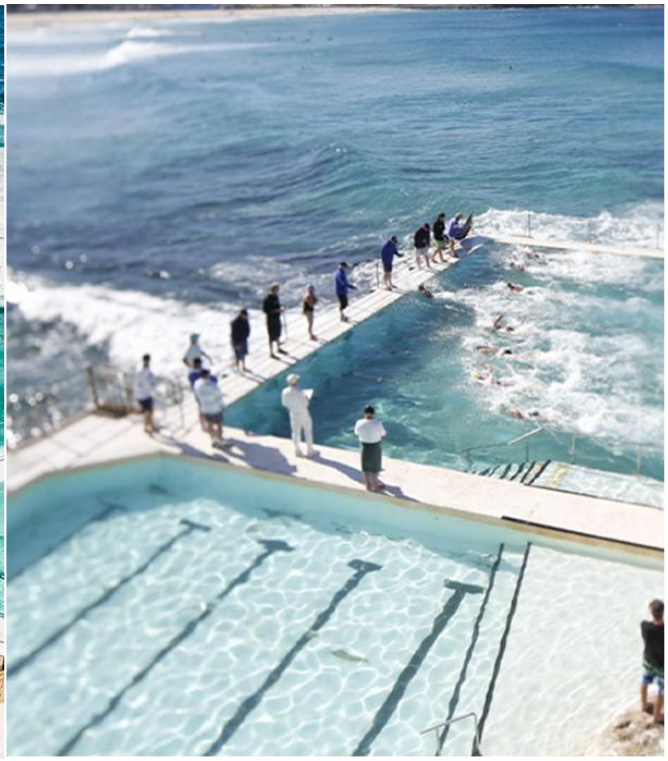
4 BONDI BEACH BATHS 2/2

PROGRAMA



30% Piscinas	**15%** Ocio y Recreación	**15%** Estacionamientos	**10%** Administración	**10%** Restaurante
			10% Camarines y Baños	**10%** Gimnasio





Lecciones aprendidas

- **Integración con el entorno:** Diseño que respeta el paisaje natural y maximiza las vistas
- **Espacios multifuncionales:** Piscinas junto a áreas recreativas que atraen turistas y locales
- **Materiales duraderos:** Uso de concreto y piedras resistentes al agua salada y clima
- **Club marítimo:** El equipamiento ofrece un club con membresía que incentiva el provecho local.

Relación con PEZC

- Es importante mitigar el riesgo para garantizar un ambiente seguro y apto para el desarrollo de las personas en el mar.
- Aprovechar las circunstancias del entorno son claves para proporcionar alternativas llamativas para las personas.

Piscinas de Mar

5 HARBOUR BATH

1/2

Ubicación

Copenhagen, Dinamarca.

Año	Área
2002	2.500 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

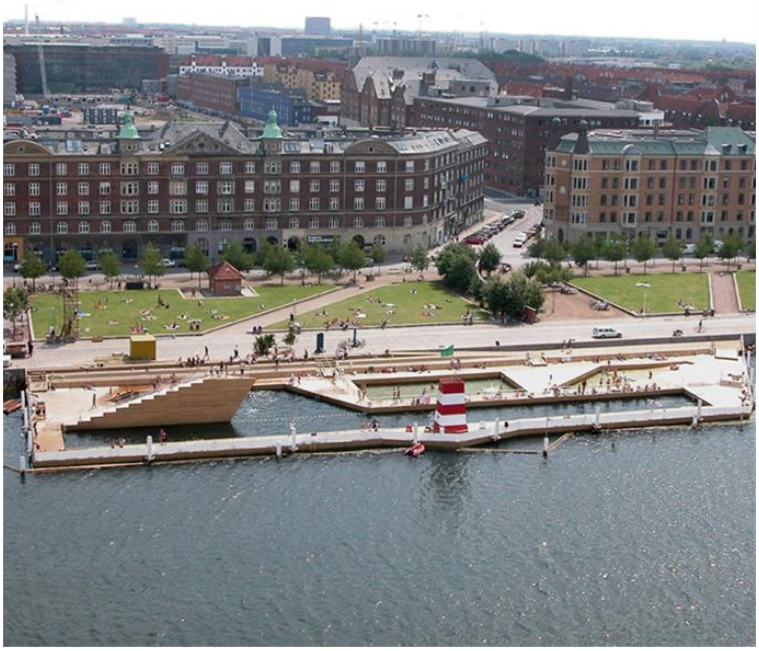
Extensión

.Sin información

Autor

BIG + JDS

Imagen de referencia







Descripción / Características generales

El proyecto consta de una piscina urbana que nace de la necesidad y esfuerzos del Municipio de Copenhagen por permitir el uso y disfrute de las aguas del centro de la capital Danesa.

El proyecto fue concebido como un paisaje urbano que aspiraba a ampliar las zonas verdes cercanas al borde marítimo. Esto mediante la implantación de una plancha doblada que conecta con el borde del muelle con el nuevo paseo y el agua. El recinto cuenta con cuatro piscinas, una especial para niños y otra para jóvenes.

Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

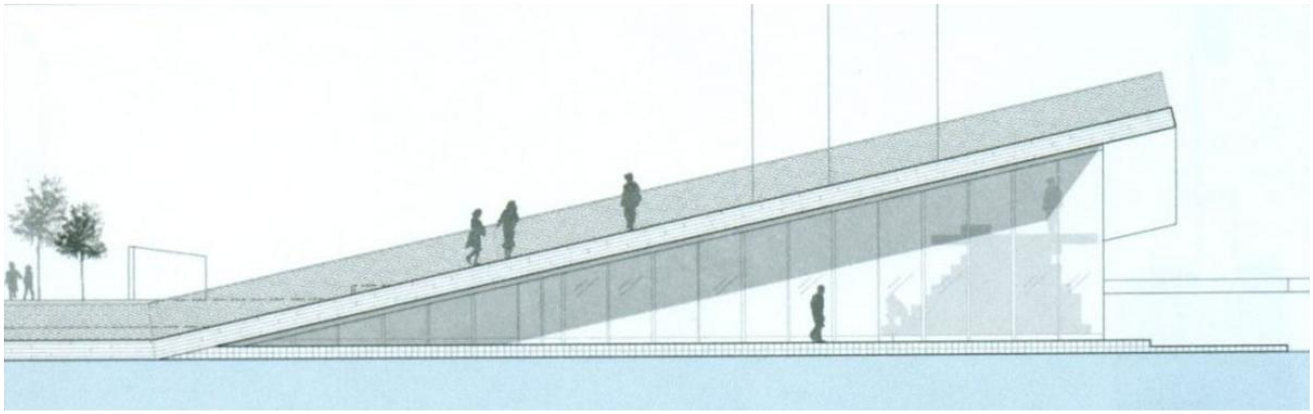
- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

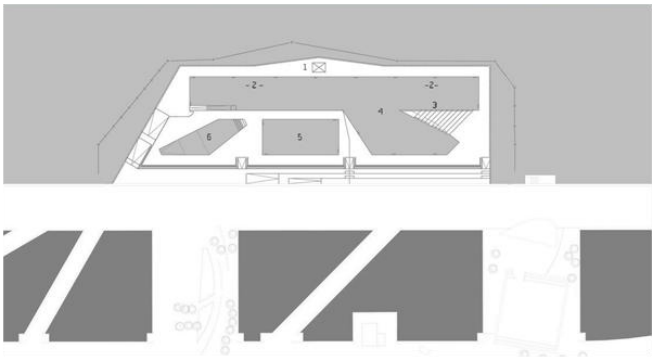
Piscinas de Mar

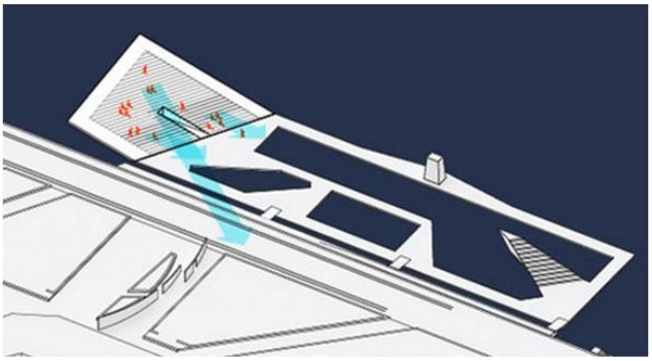
5 HARBOUR BATH 2/2

PROGRAMA









Lecciones aprendidas

- **Adaptabilidad estacional:** Espacios que funcionan tanto en verano (piscinas) como en invierno(saunas), maximizando su uso anual.
- **Conexión con el entorno urbano:** Fácil acceso desde la ciudad,integrando la experiencia costera al día a día urbano.
- **Construcción asequible y removible:** Proyecto de bajo costo, diseñado para ser desmontado o reubicado según las necesidades.

Relación con PEZC

- Fomentación del acceso público para el uso y disfrute del frente costero.
- La adaptabilidad de los espacios permite una más fácil integración con el borde costero de la ciudad.
- El uso recreativo del espacio portuario, es clave para revitalizar el borde costero, de la apropiación del mismo, por parte de las actividades portuarias.

Piscinas de Mar

6 AARHUS HARBOR BATH 1/2

Ubicación

Aarhus, Dinamarca.

Año	Área
2018	2.600 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

0,10 Km

Autor

BIG Bjarke Ingels Group

Descripción / Características generales

El proyecto Aarhus Habor Bath es una reinterpretación del baño portuario realizado en Copenhagen, respecto a permitir el público disfrute de las aguas en una zona que estaba exclusivamente destinada a operaciones industriales.

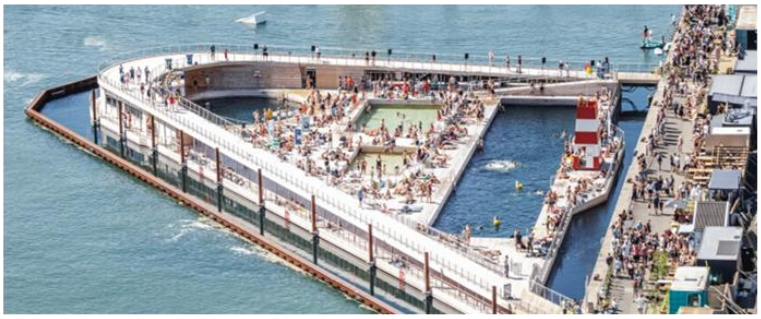
El proyecto cuenta con variedad de piscinas para el uso de las personas, saunas, teatro infantil, restaurantes, espacios de contemplación y baños públicos a lo largo de toda la plataforma flotante. Esta variedad de programas en conjunto ofrecen una experiencia costera más atractiva y aventurera para los residentes y los visitantes en la ciudad de Aarhus.

Imagen de referencia









Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

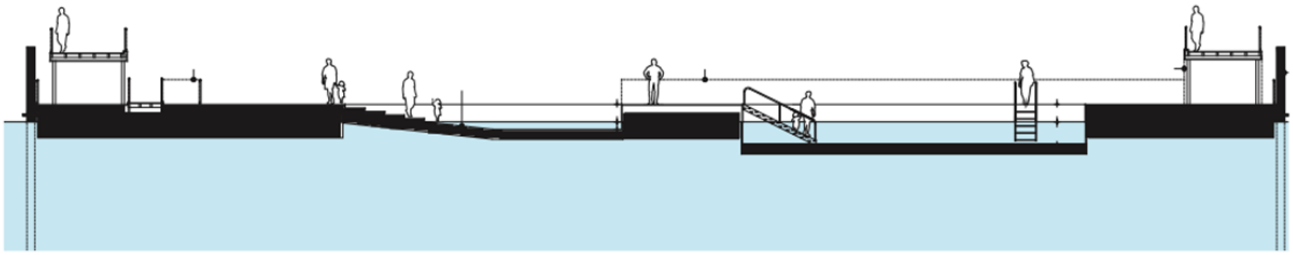
Piscinas de Mar

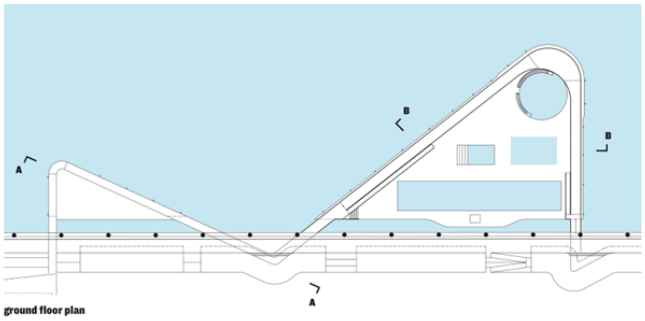
6 AARHUS HARBOR BATH 2/2

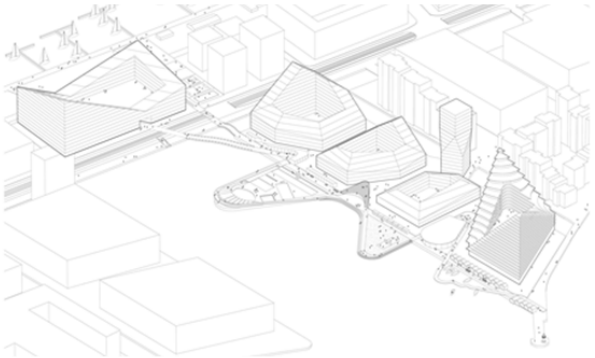
PROGRAMA











Lecciones aprendidas

- **Relación Ciudad-Mar:** Conexión fluida entre el espacio urbano y el agua, integrando el puerto como parte del paisaje cotidiano.
- **Integración de actividades:** Incorporación de restaurantes y un teatro infantil, enriqueciendo la experiencia pública y foemntando la diversidad de usos en el área.
- **Espacios públicos y dinámicos:** Fomento de la actividad pública y la interacción social, transformando un área industrial en un espacio vibrante

Relación con PEZC

- El diseño de los espacios públicos destinados a la interacción directa con el agua, deben ir de la mano con transformaciones terrestres, para garantizar espacios diversos en cuanto a su programación y la accesibilidad universal.
- La exposición constante al mar, determina mayores costos de construcción y mantenimiento de los proyectos.

Deportes Naúticos / Instalaciones

7 CLUB FLOTANTE DE KAYAK 1/2

Ubicación

Vejle Fjord, Dinamarca

Año	Área
2015	500 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

1,5 Km

Autor

FORCE4 Architects

Descripción / Características generales

El proyecto, situado lejos de la orilla, destaca el edificio como un objeto escultórico y se centra en el kayak como deporte acuático al aire libre. La estructura flotante crea una estrecha relación con el agua. Posee dos volúmenes, uno para usuarios y otro para kayaks, estos rodean un patio con un espacio central de agua, facilitando la navegación hacia el fiordo y fortaleciendo la comunidad. Las actividades comunitarias y deportivas se extienden hasta la cubierta del techo, equipada con diversas instalaciones. Rampas, pasarelas y escaleras conectan los volúmenes y cubiertas, permitiendo un flujo continuo.

Imagen de referencia







Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

Deportes Naúticos / Instalaciones

7 CLUB FLOTANTE DE KAYAK 2/2

PROGRAMA

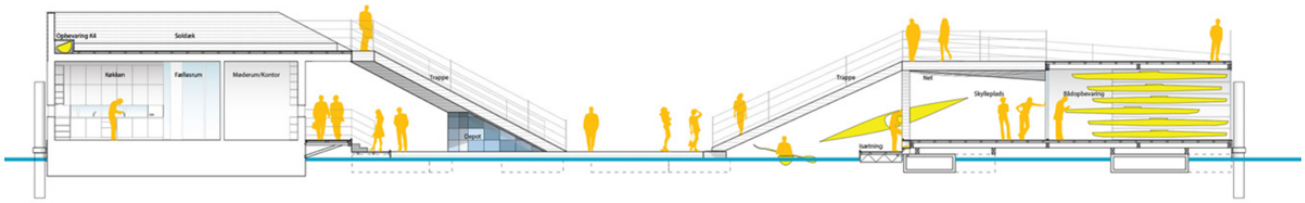


50% Bodegas y Salas deporte

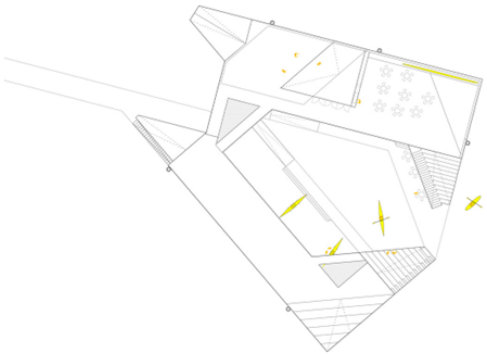
25% Terrazas y Plataformas

10% Áreas comunes

10% Camarines y Baños







Lecciones aprendidas

- **Adaptación al contexto:** Edificación flotante inmersa en el mar.
- **Conexión con el entorno urbano:** Estrecha conexión entre el edificio y el agua. Permite a los usuarios vivir plenamente la práctica del deporte en su entorno natural.
- **Cosntrucción asequible y removible:** Proyecto de bajo costo, diseñado para ser desmontado y reubicado según las necesidades.

Relación con PEZC

- La definición de proyectos para el desarrollo de actividades acuáticas, mantienen una mejor relación individuo-agua en relación al diseño de la arquitectura, por lo que es necesario impulsar el desarrollo de estas actividades en espacios que estén desde un principio enfocados en el desarrollo de estas disciplinas.

Deportes Náuticos / Instalaciones

8 CLUB DE NADO CANAL 1/2

Ubicación

Brujas, Bélgica.

Año	Área
2015	Sin información

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

Sin información

Autor

Architectuuratelier Dertien 12,
Atelier Bow-Wow

Descripción / Características generales

El proyecto se configura a través de una plataforma desmontable que permite su reubicación en diferentes épocas del año en el canal de Brujas, Bélgica. La adaptibilidad de la plataforma a lo largo del canal, se manifiesta como una extensión del espacio público e impulsa el uso de las aguas como atracción turística. El proyecto posee una plataforma principal, esta se centra en ofrecer espacios de contemplación, reunión, además de potenciar las actividades acuáticas.

La frecuencia de uso de la plataforma suele estar concentrada en la época de verano en la ciudad.

Imagen de referencia









Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

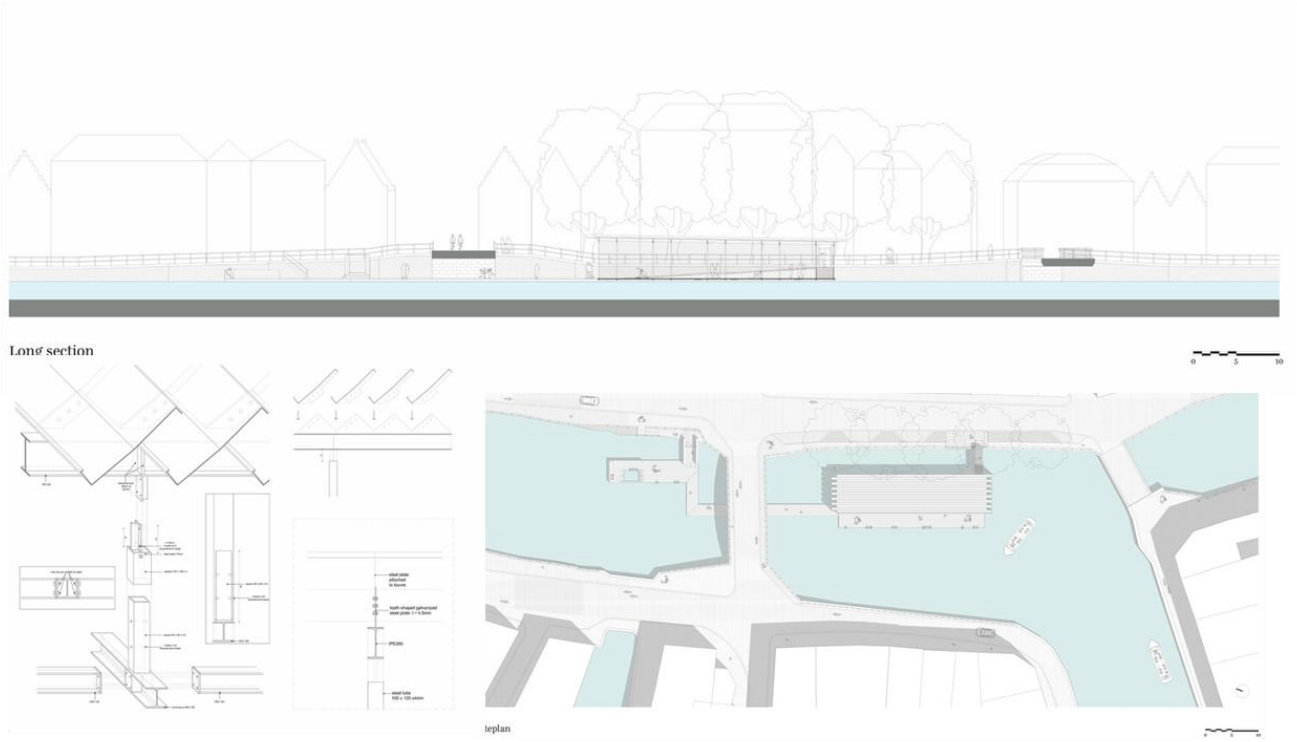
- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

Deportes Naúticos / Instalaciones

8 CLUB DE NADO CANAL 2/2

PROGRAMA





Lecciones aprendidas

- **Adaptación al Contexto:** Edificiación flotante inmersa en el mar.
- **Conexión con el entorno urbano:** Estrecha conexión con el edificio y el agua. Permite a los usuarios la práctica del deporte en su entorno natural.
- **Constucción asequible y removible:** Proyecto de bajo costo diseñado para ser desmontado y reubicado según las necesidades.

Relación con PEZC

- Proyectos enfocados en la adaptibilidad frente a factores climáticos y del contexto en el que se emplazan (contacto directo con el agua) son importantes para la perduración en el tiempo de los proyectos.
- La revitalización de áreas subutilizadas en la zona costera pueden ser de potencial interés para nuevas propuestas.

Deportes Naúticos / Instalaciones

9 KALVEBOD WAVES 1/2

Ubicación

Copenhagen, Dinamarca.

Año	Área
2008	4000 m2

Dimensión ciudad

Metropolitana

Nivel de ejecución

Completado

Extensión

Sin información

Autor

JDS,
KLAR

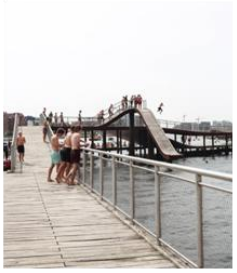
Descripción / Características generales

El proyecto consta de dos plazas principales, que se extienden a través del agua y están ubicadas teniendo en cuenta las condiciones de la luz solar y el viento. En el sector sur del proyecto se extiende un muelle que permite un espacio público flexible en el agua, con instalaciones para albergar eventos relacionados con la industria creativa, esto ha posicionado al proyecto como un punto focal no solo para las personas que quieran hacer uso de las instalaciones acuáticas sino que también para las empresas, organizaciones, festivales y ferias ofreciendo una ubicación a lo largo del paseo marítimo.

Imagen de referencia









Impactos positivos sobre componentes urbano-ambientales

- Componente Integración Ciudad-Costa
- Programa Multiuso
- Impulso Local
- Componente Accesibilidad Universal
- Componente Sostenibilidad y Mitigación del Riesgo

Deportes Naúticos / Instalaciones

9 KALVEBOD WAVES 2/2

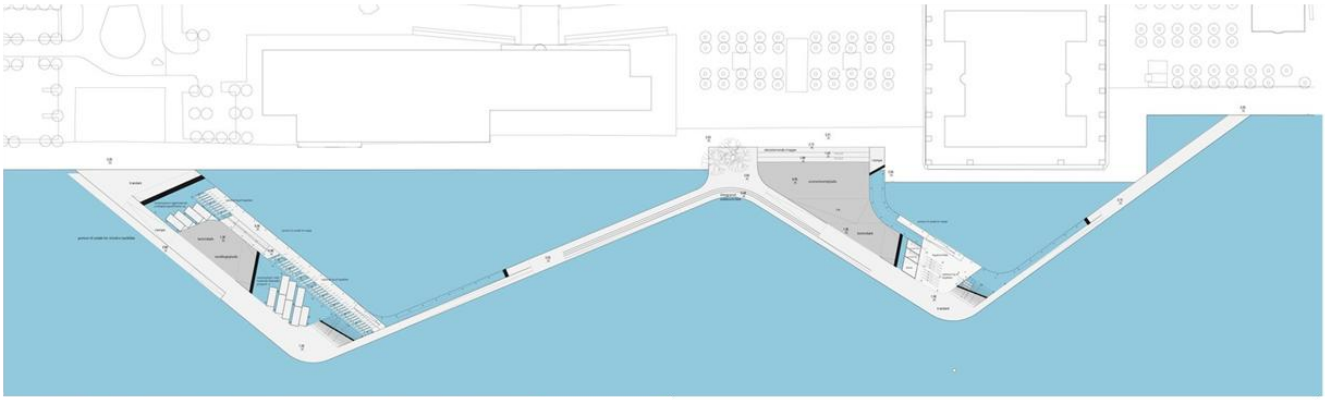
PROGRAMA

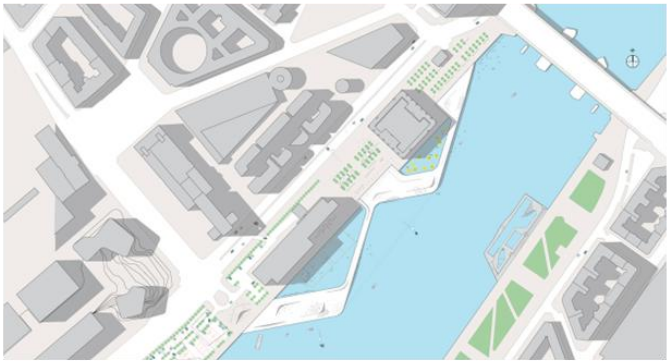


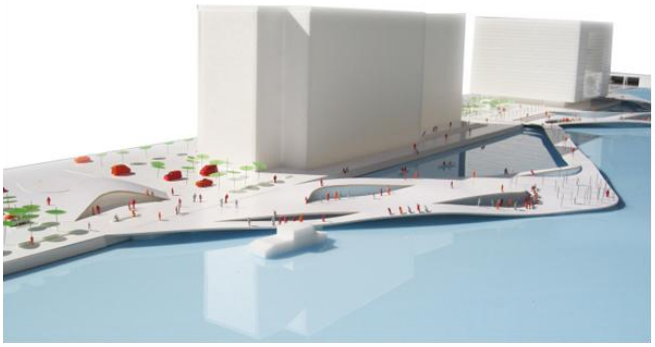
Grado de Aplicabilidad

40% Terrazas y Plataformas

30% Circulaciones







Lecciones aprendidas

- **Revitalización Urbana:** Transformación de un área desolada en un destino dinámico y recreativo. Ofrece actividades como deportes acuáticos y áreas de descanso.
- **Conexión con la ciudad:** Mejora la conectividad e integración urbana con nuevos muelles y puentes.
- **Sostenibilidad:** Incorpora materiales duraderos y mejora la biodiversidad. Diseñado para maximizar la luz solar.

Relación con PEZC

- El recorrido peatonal de la zona costera no necesariamente debe estar comprometido al espacio público terrestre preexistente.
- En el caso de Valparaíso, en el borde costero es recomendable asignar espacios para la distensión y para actividades de la comunidad.

A partir de lo anterior, se presenta una breve justificación para cada una de las tipologías, con conclusiones extraídas de las lecciones aprendidas de los referentes previos:

Playa Artificial

- La implementación de este tipo de programa ofrece una serie de beneficios y oportunidades tanto para el medio ambiente como para la comunidad local.
- Se presenta como una excelente opción para aumentar las áreas recreativas en la zona costera, permitiendo un acceso directo al mar.
- Las playas artificiales pueden atraer a más turistas, lo que beneficia la economía local.
- Ofrecen nuevas oportunidades para actividades recreativas como natación, deportes acuáticos y eventos al aire libre. Esto mejora la calidad de vida de los residentes y ofrece más opciones de entretenimiento a sus visitantes.
- Brinda una oportunidad de diseño para crear playas sostenibles que se integren adecuadamente en el entorno natural, proporcionando beneficios tanto ecológicos como económicos.
- Las playas artificiales pueden ayudar a reducir la erosión costera, un desafío significativo en Valparaíso debido al aumento del nivel del mar y la frecuencia de marejadas. La implementación de estructuras como arrecifes artificiales y bosques de algas puede disipar la energía de las olas y proteger la costa.
- Existe experiencia previa en proyectos de playas artificiales en Chile.

Piscina de Mar

- Este tipo de proyectos aporta en la creación de espacios seguros y controlados para el baño y la recreación, especialmente en áreas donde las condiciones del mar pueden ser peligrosas.
- Como fortaleza está la posibilidad de reducir la erosión costera al actuar como barreras naturales que disipan la energía de las olas, protegiendo así la línea costera.
- Estas instalaciones pueden atraer a más turistas, lo que beneficia la economía local. Es importante señalar que Valparaíso no cuenta con piscinas de mar en su costa, lo que diversificará la oferta de acceso al mar.
- Dentro de las lecciones aprendidas de proyectos similares, resalta el desafío que conlleva el diseño y mantención de estas piscinas para maximizar su uso, además de garantizar seguridad y perdurabilidad.
- Existe una tradición de piscinas de mar que se puede retomar como parte del patrimonio histórico, tanto a nivel comunal como en la Región (Torpederas en Valparaíso y Piscina Olímpica 8 Norte/ Piscina de Recreo Viña del Mar)
- Pueden ser una estrategia efectiva de adaptación al cambio climático, ayudando a proteger las áreas costeras de los impactos negativos del aumento del nivel del mar y fenómenos más intensos.

Deportes Náuticos/Instalaciones

- Este tipo de programas se potencia como una respuesta ante la problemática de perdida de espacio público en el borde costero de la bahía de Valparaíso, principalmente aquel que permite el desarrollo de deportes y actividades náuticas en la actualidad.
- Este tipo de equipamiento o instalaciones se piensa para todas las personas que quieran desarrollar deporte o juegos recreativos directamente relacionados al mar y no tan solo para aquellos deportistas, sino que también para todas las familias y turistas que quieran un espacio de recreación y esparcimiento en el borde costero.
- Destaca la importancia de fomentar actividades deportivas y recreativas que aprovechen el entorno marino. Las lecciones aprendidas de los proyectos estudiados muestran en sus diseños la necesidad de instalaciones que sean funcionales, seguras y atractivas para los usuarios, promoviendo un uso activo y responsable del mar.
- Valparaíso, con su rica historia marítima y su atractivo costero, puede potenciar el desarrollo turístico al atraer a turistas interesados en actividades náuticas como la vela, el surf y el buceo. La creación de instalaciones adecuadas puede posicionar a la ciudad como un destino clave para el turismo deportivo.
- Estos proyectos pueden incluir programas de formación y capacitación en deportes náuticos, ofreciendo nuevas oportunidades educativas, profesionales y laborales para la comunidad.
- Es importante considerar el impacto económico de este tipo de proyectos, donde la inversión en infraestructura deportiva puede generar empleo, tanto en la construcción como en la operación de las instalaciones.
- Propuestas de este tipo contribuyen con la promoción de los sitios donde se emplazan. Valparaíso puede ganar reconocimiento internacional como un centro para deportes náuticos, lo que puede atraer eventos y competiciones de alto nivel, aumentando incluso su visibilidad global.

En general, destaca la posibilidad de que muchos de los proyectos incorporen programas complementarios que aumenten el atractivo de estos espacios y que, a la vez, permitan su uso por períodos más extensos y por distintos tipos de usuarios. Además, al ser espacios urbanos públicos y abiertos, facilitan una mayor permeabilidad en lo que hoy se reconoce como un borde con escasa relación con el mar, mejorando la integración de la zona costera con el resto de la ciudad.

Así, las justificaciones y conclusiones extraídas de los referentes estudiados se utilizarán para guiar el diseño y la implementación de cada tipología, asegurando que el proyecto del Balneario San Mateo sea efectivo, sostenible y con mayores beneficios para la comunidad.

5.3. Condicionantes del Anteproyecto

La Playa de San Mateo es una playa de uso público que cuenta con un perímetro aproximado de 364,02 metros y un área de 5.918,01 m² que es usada para ejercicios de salvataje, ejercicios navales y de uso popular, a pesar de no ser apta para el baño.

El presente capítulo pretende proporcionar información que condicionará el diseño del anteproyecto. En este sentido, es esencial comprender:

- Condicionantes geográficas de la Bahía de Valparaíso.
- Condicionantes sociales asociadas a la conectividad y accesibilidad.
- Alternativas explanada de contenedores, correspondiente a una condicionante que limita el área de intervención, desarrolladas por la empresa de ingeniería SENER, quienes actualmente están desarrollando la ingeniería básica de la explanada de contenedores.

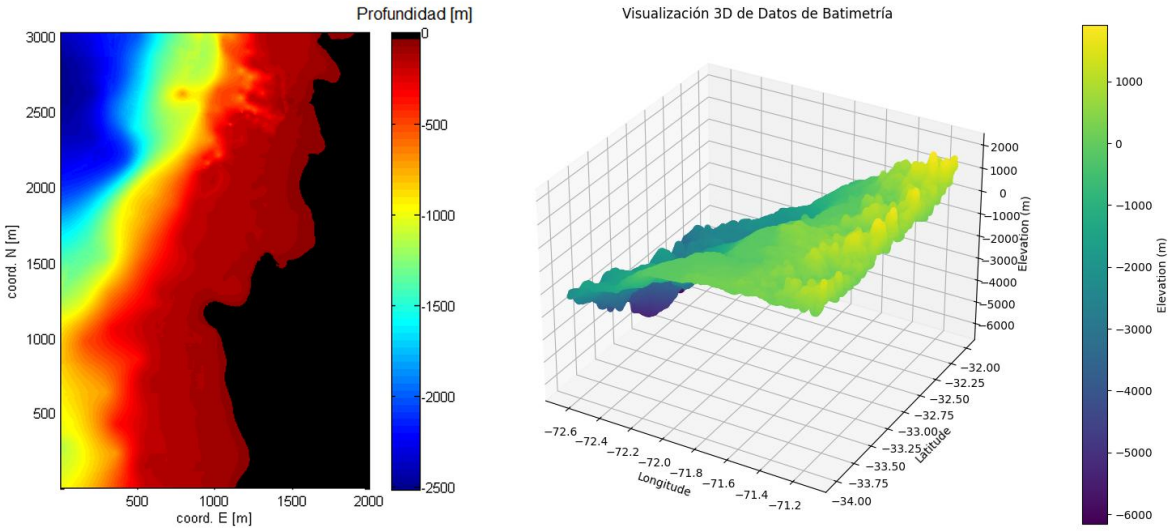
5.3.1. Condicionantes Geográficas

Las condicionantes geográficas son los factores físicos y naturales del entorno que influyen en las actividades humanas y en el desarrollo de las sociedades. El objetivo del análisis de las condicionantes geográficas es comprender cómo las características físicas y geográficas del entorno influyen en el diseño del anteproyecto, identificando factores relevantes de la batimetría, mareas, oleaje y morfología costera; los cuales son esenciales para garantizar que el diseño arquitectónico se integre de manera armónica con el entorno costero.

5.3.1.1. Batimetría

La costa de las regiones de Coquimbo, Valparaíso y O'Higgins, al igual que la Bahía de Valparaíso, presenta profundidades que varían entre los 0 y 500 metros. Esta característica se mantiene consistentemente en una franja de aproximadamente 20 kilómetros hacia el oeste, evidenciando una tendencia geográfica notable en estas áreas costeras.

Ilustración 52 Grilla Batimétrica y Modelo 3D de batimetría

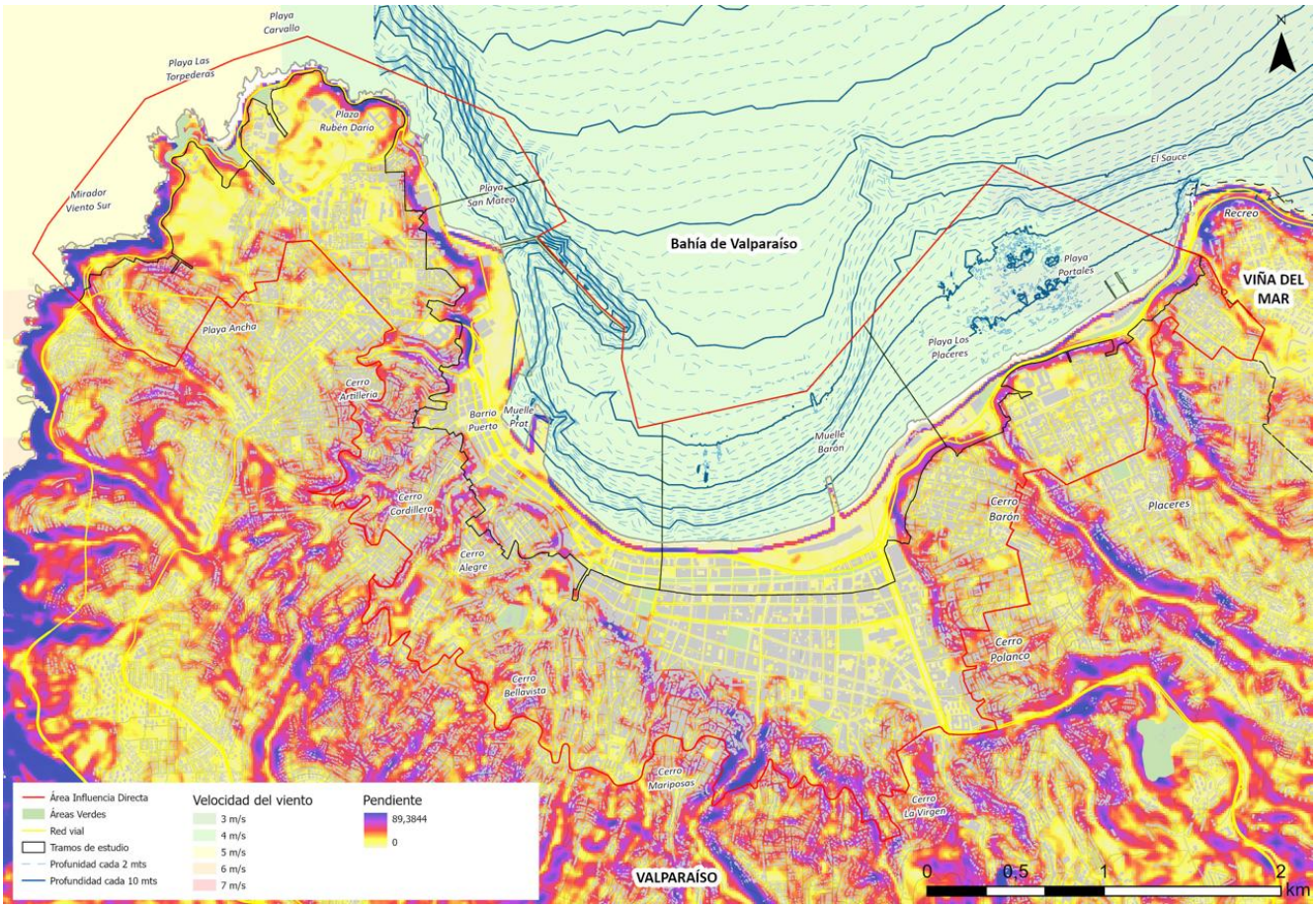


Fuente: Diaz (2018) e IDOM

GEBCO, bajo los auspicios de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO, ofrece modelos de terreno globales que integran datos de diversas fuentes para proporcionar una representación precisa del fondo oceánico; de manera complementaria se presenta un modelamiento en 3D de esta batimetría en la ilustración anterior. Este enfoque tridimensional permite una visualización más detallada de la profundidad y la topografía del sector, facilitando la interpretación de las características submarinas y mejorando la precisión en estudios geológicos y oceanográficos.

En la siguiente ilustración se observa la batimetría para la Bahía de Valparaíso.

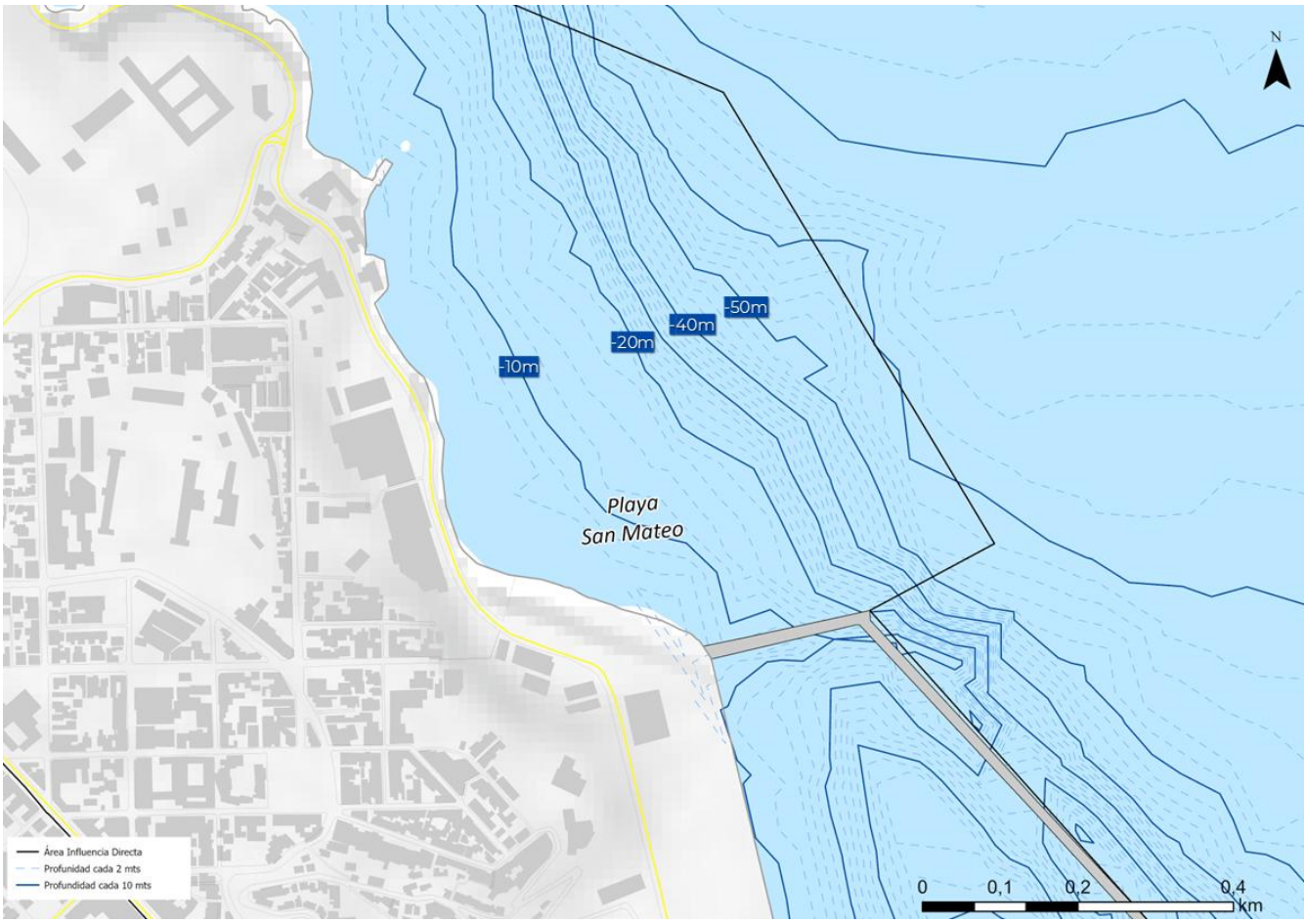
Ilustración 53 Altimetría y Batimetría del Área de Influencia Directa



Fuente: IDOM

Específicamente para la zona de estudio de San Mateo, se evidencia una batimetría con una profundidad cada 2 metros. De acuerdo con la Asesoría de Ingeniería Conceptual para la Ampliación Portuaria Puerto Valparaíso, contratada por EPV a PRDW Consulting Port and Coastal Engineers, se definió como criterio general para una playa artificial en San Mateo, una cota de fundación para las obras de abrigo a un máximo de -13m NRS, por razones de complejidad constructiva y costos.

Ilustración 54 Batimetría, Sector San Mateo



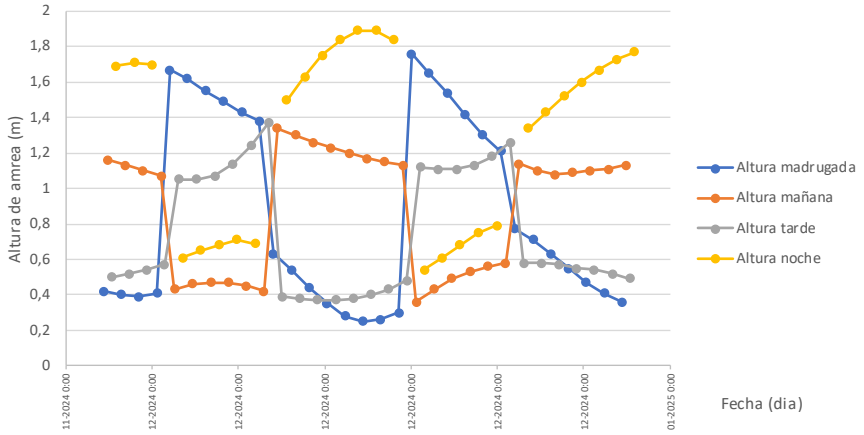
Fuente: IDOM

5.3.1.2. Mareas

Para poder caracterizar el cuadrante de estudio, se presentan las alturas de las mareas registradas en diferentes momentos del día durante diciembre de 2024, clasificadas según las franjas horarias: madrugada, mañana, tarde y noche. El gráfico muestra los períodos de pleamar (puntos más altos de la curva) y bajamar (puntos más bajos). Se observa que las alturas máximas de las mareas ocurren predominantemente durante la madrugada y la noche, mientras que las alturas mínimas se distribuyen entre la madrugada, la mañana y la tarde. La oscilación promedio de las mareas es de aproximadamente 1 metro.

Este análisis detallado de las mareas es crucial para comprender los patrones de comportamiento del agua en la Bahía de Valparaíso. La identificación de los períodos de pleamar y bajamar, junto con la oscilación promedio, proporciona información valiosa para diversas aplicaciones, como la navegación, la pesca y la planificación costera. Además, estos datos permiten anticipar posibles riesgos asociados con las mareas altas y bajas, mejorando así la seguridad y eficiencia de las actividades marítimas en la región.

Ilustración 55 Registro de Mareas Valparaíso, diciembre 2024



Fuente: IDOM en base a SHOA

Tabla 60 Valores armónicos

Análisis Mareal	Valor
Pleamar Máxima	1,89
Promedio Pleamares Máximas	1,57
Promedio Pleamares	1,37
Nivel Medio del Mar	0,94
Promedio Bajamares	0,50
Promedio Bajamares Mínimas	0,43
Bajamar Mínima	0,25

Fuente: IDOM en base a SHOA

5.3.1.3. Oleaje

El oleaje se distingue en dos tipos de localizaciones con características diferenciadas. En la bahía de Valparaíso, los vientos predominantes del suroeste generan alturas de ola espectral (Hmo) superiores a los 3 metros, con un periodo promedio mayor a 12 segundos. Estas condiciones son indicativas de un oleaje más energético y persistente, influenciado por la exposición directa a los vientos oceánicos y las corrientes marinas. Por otro lado, en el Puerto de Valparaíso, la dirección predominante del oleaje es noroeste, con alturas de ola inferiores a 1 metro y un periodo promedio superior a 14 segundos. Este patrón sugiere un oleaje más moderado y regular, posiblemente debido a la protección natural que ofrece la configuración geográfica del puerto y la influencia de estructuras portuarias que atenúan la energía de las olas entrantes. Esto se observa en la siguiente ilustración:

Ilustración 56 Valparaíso

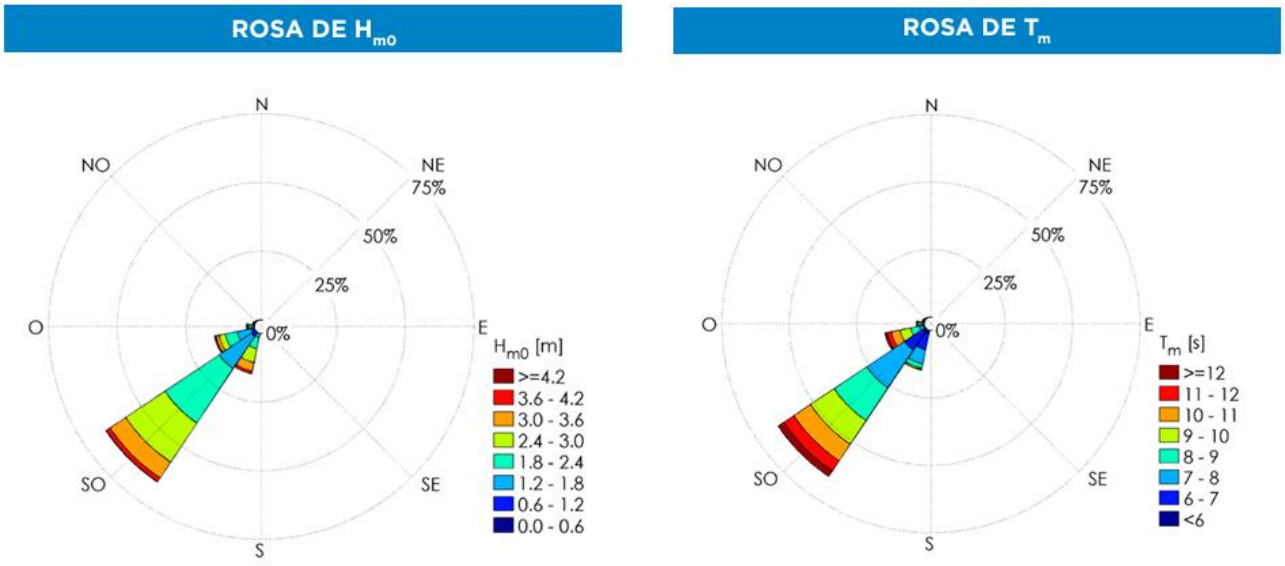
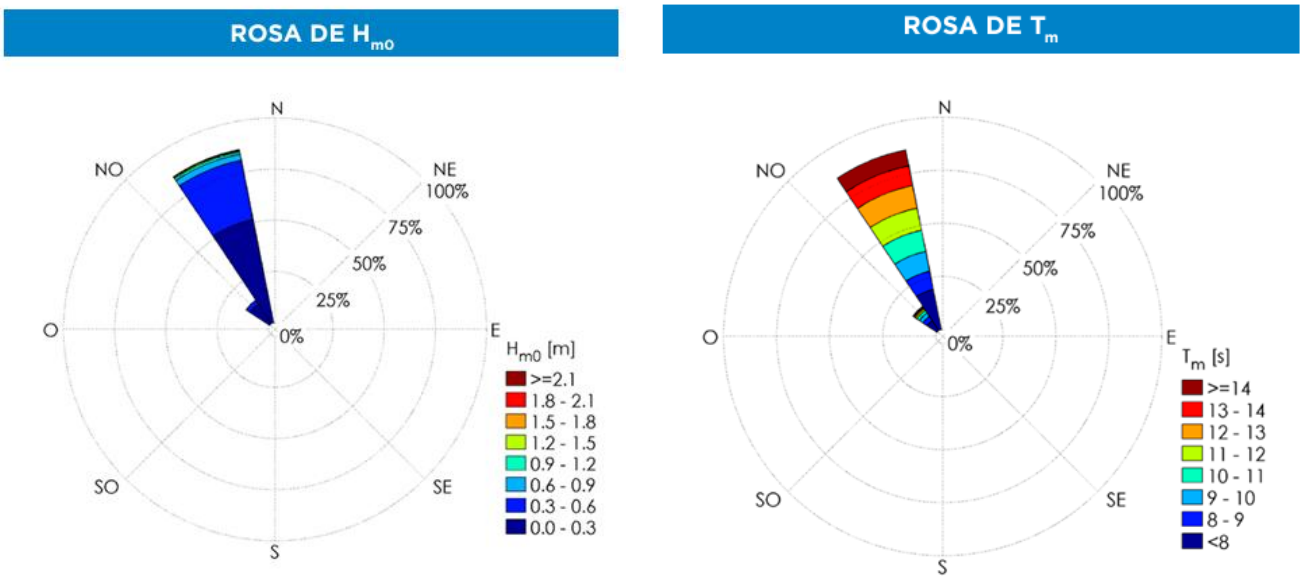


Ilustración 57 Puerto de Valparaíso

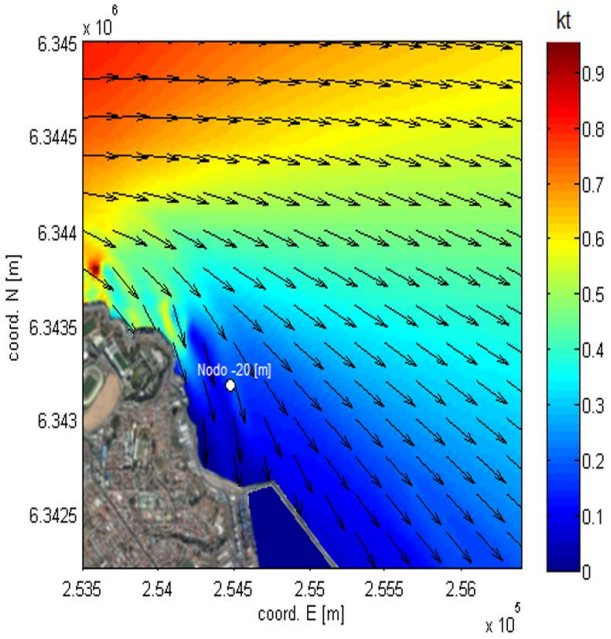


Fuente: Atlas de Oleaje de Chile

Comprender el dinamismo de la zona costera de Valparaíso es fundamental para la planificación y gestión de actividades marítimas en la región. En la bahía, las condiciones de oleaje más intensas pueden afectar la navegación y las operaciones costeras, mientras que, en el puerto, el oleaje más moderado facilita las maniobras de embarcaciones y la seguridad de las operaciones portuarias. Este conocimiento detallado permite optimizar las estrategias de mitigación de riesgos y mejorar la eficiencia de las actividades marítimas en Valparaíso.

De forma complementaria el oleaje en aguas profundas se presenta en dirección Suroeste con un periodo de 12 – 14 segundos; siendo reinante de 1 a 3 metros y dominante de 7,6 metros. A continuación, se presenta una simulación de propagación dirección SO con un periodo de 13 segundos.

Ilustración 58 Simulación Transferencia Espectral



Fuente: Díaz (2018)

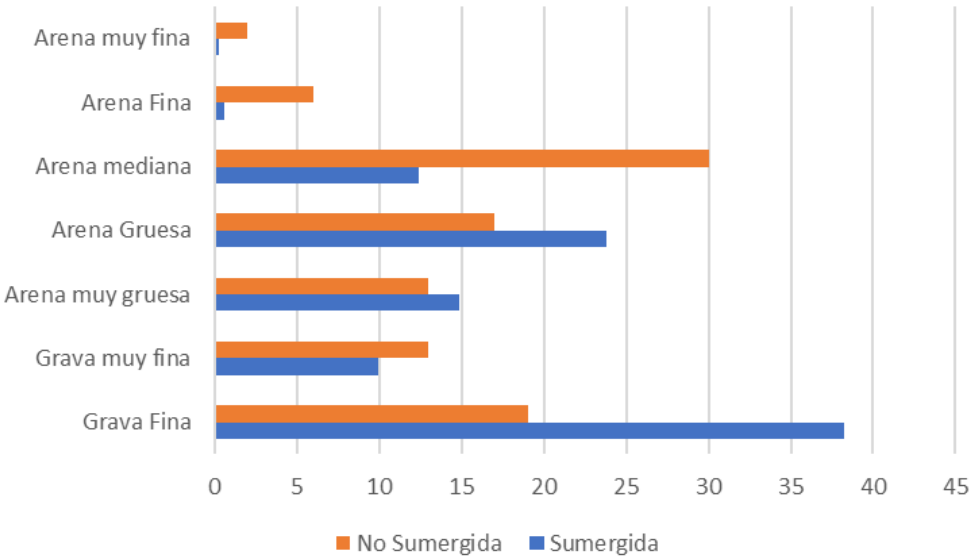
5.3.1.4. Morfología Costera

Diversos estudios de análisis granulométrico entre los que destacan lo desarrollado por Molteni (2014), indican que en Playa San Mateo se pueden distinguir dos sectores definidos: las zonas sumergidas y las zonas no sumergidas. Según los análisis granulométricos realizados, la zona no sumergida presenta una alta presencia de arena mediana, lo que sugiere un entorno dinámico con una constante redistribución de sedimentos debido a la acción del viento y las olas. Esta característica es típica de las playas expuestas, donde la arena mediana proporciona una superficie estable para actividades recreativas y de esparcimiento.

Por otro lado, en la zona sumergida se observa una alta presencia de grava fina. Este tipo de sedimento es indicativo de un entorno submarino donde las corrientes y el oleaje tienen suficiente energía para transportar y depositar partículas más grandes y pesadas. La presencia de grava fina en esta zona puede influir en la morfología del fondo marino y la biodiversidad del área, proporcionando hábitats específicos para diversas especies marinas.

La comprensión de estas diferencias granulométricas es esencial para la gestión costera y la planificación de proyectos de conservación y desarrollo en Playa San Mateo. Estos datos permiten anticipar cómo las distintas zonas de la playa responderán a eventos naturales como tormentas y marejadas, y facilitan la implementación de medidas adecuadas para proteger y mantener la estabilidad de la playa a largo plazo.

Ilustración 59 Granulometría Playa San Mateo



Fuente: Memoria "Mejoramiento del Borde Costero", 2014.

Actualmente, la Playa San Mateo cuenta con un área aproximada de 5.918,01 m² y un perímetro de 378 metros, de los cuales, 140m son utilizados como playa y el resto por la Armada. Esta playa se caracteriza por una morfología costera influenciada por el transporte litoral transversal, un proceso que puede ser significativamente alterado por la presencia de grava, canto rodado y fondo consolidado. Estos elementos afectan la dinámica sedimentaria, provocando una dinámica constante de alimentación/erosión constante que amenaza con la desaparición de la playa.

La erosión en Playa San Mateo se ve exacerbada por fenómenos climáticos extremos, como marejadas anormales y tormentas intensas, que aumentan la energía del oleaje y aceleran la pérdida de sedimentos. Además, el cambio climático global está elevando el nivel del mar y alterando los patrones de viento y oleaje, lo que contribuye aún más a la erosión costera. La combinación de estos factores naturales y antropogénicos crea un entorno altamente dinámico y vulnerable, donde la estabilidad de la playa está en constante riesgo.

La comprensión de estos procesos es crucial para la implementación de estrategias de gestión costera que puedan mitigar los efectos de la erosión y preservar la integridad de la Playa San Mateo. Medidas como la alimentación artificial de arena y la construcción de estructuras de protección costera pueden ser necesarias para contrarrestar la erosión y asegurar la sostenibilidad a largo plazo de esta playa.

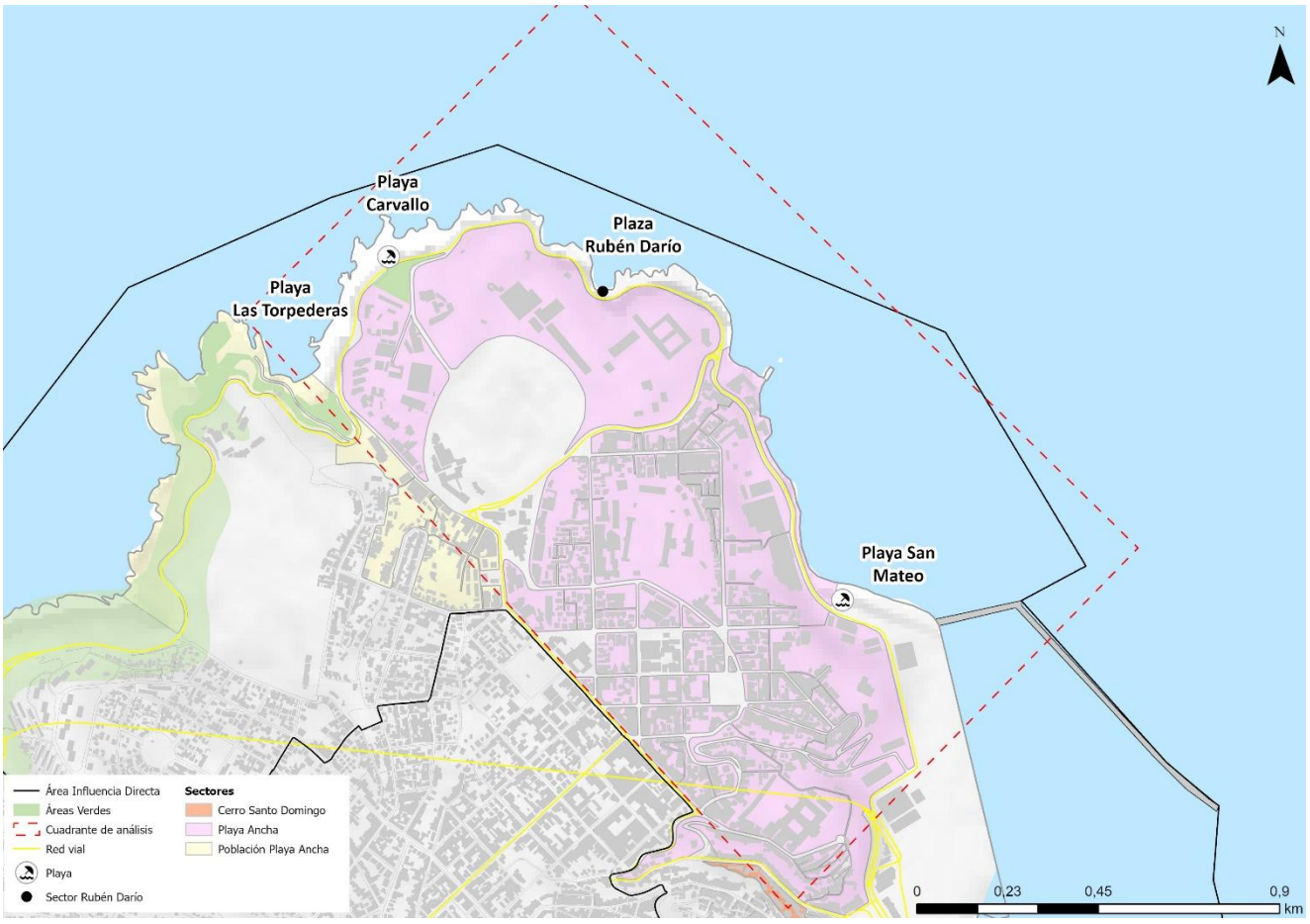
5.3.2. Condicionantes Sociales

Las condicionantes sociales son los factores relacionados con la estructura y dinámica de la sociedad que influyen en las actividades humanas y en el desarrollo de las comunidades. Estas juegan un papel crucial en el diseño del anteproyecto, ya que determinan cómo la infraestructura propuesta interactuará con la comunidad y responderá a sus necesidades. En este contexto, se analizan aspectos como la población objetivo, las vías de evacuación y la accesibilidad.

5.3.2.1. Población Objetivo

La población objetivo que potencialmente podrían visitar el balneario de San Mateo (anteproyecto a proponer), referido al sector más próximo de Playa Ancha. Para ello se considera el cuadrante delimitado por la Avenida Playa Ancha tomando como referencia de manera aproximada Playa Las Torpederas al noroeste y el Ascensor Artillería al sureste; y las líneas perpendiculares proyectadas hacia el Océano Pacífico, cerrando de manera aproximada en los límites del Área de Influencia Directa (AID).

Ilustración 60 Localización del cuadrante de análisis



Fuente: IDOM

En el análisis cuantitativo se identifican los predios en los sectores denominados "Cerro Santo Domingo", "Playa Ancha" y "Poblaciones Playa Ancha", que en conjunto suman un total de 6.901 personas. La distribución de población corresponde a 2,58% en Cerro Santo Domingo; 75,37% en Playa Ancha y 22,05% en Poblaciones Playa Ancha. De esta población, el 49,08% son hombres y el 50,92% son mujeres. Al desglosar la población

por grupos etarios, se observa que hay 278 personas en el rango de 0 a 4 años, 389 personas en el rango de 5 a 9 años, y 5.000 personas en el rango mayor a 10 años. Además, hay 1.234 personas cuya edad no ha sido determinada, una de las principales razones fundada se encuentra establecida en el secreto estadístico indicada en la Ley N°17.374 del año 1970 correspondiente al Ministerio de Economía.

5.3.2.2. Vías de Evacuación

Uno de los riesgos latentes en las costas de Chile son las inundaciones producidas por fenómenos meteorológicos extremos como marejadas y lluvias intensas; aumento del nivel del mar debido al cambio climático y tsunami asociado a eventos de gran sismicidad. Estas inundaciones pueden afectar tanto a la infraestructura costera como a las comunidades locales, poniendo en riesgo la vida de las personas y el ecosistema marino y/o terrestre.

Como se puede ver en la siguiente ilustración, el sector de San Mateo está expuesto a zonas de inundación que podrían alcanzar los 6 metros de profundidad, pudiendo afectar la infraestructura costera y a las personas que hacen uso del lugar.

Ilustración 61 Profundidad de Inundación por Tsunami, Sector San Mateo

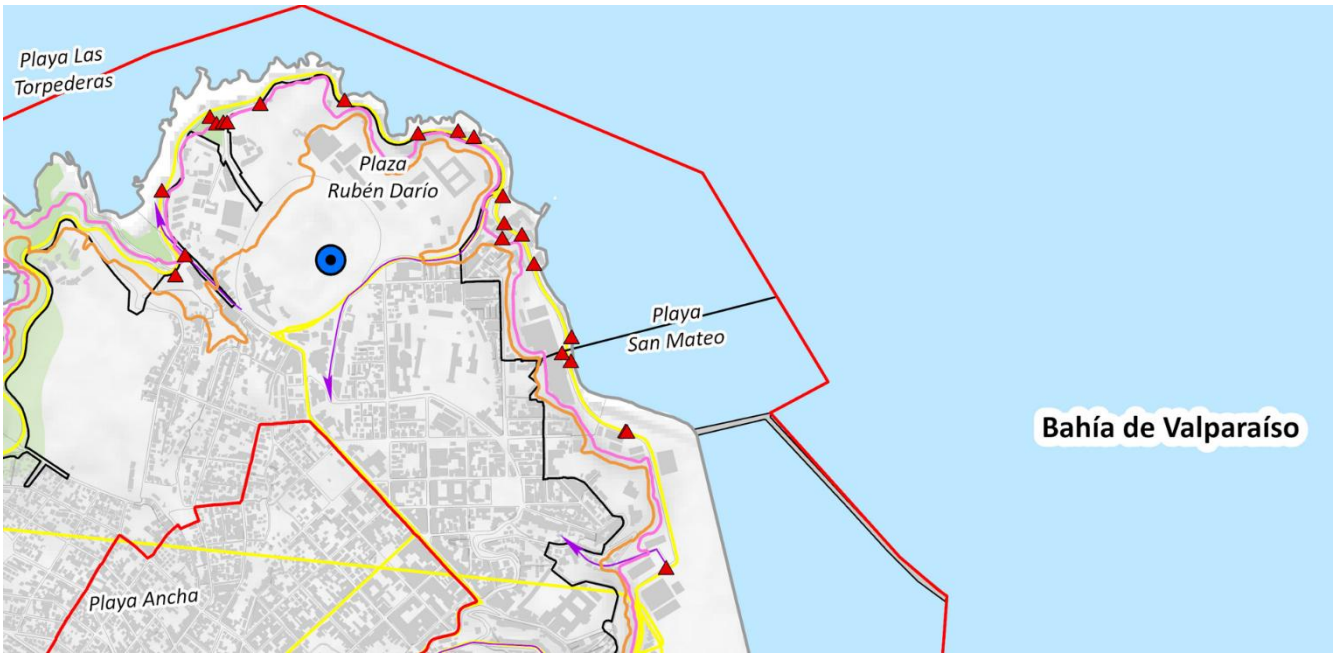


Fuente: IDOM

Los terremotos y tsunamis pueden causar una devastación significativa, poniendo en riesgo la vida de miles de personas y causando daños materiales extensos después de ocurrido el fenómeno. La costa de Chile, así como Valparaíso tiene antecedentes y precedentes ligado a eventos significativos ocurridos en 1647, 1730, 1822 y 1906. Considerando estos riesgos, es fundamental la presencia de vías de evacuación adecuadas y bien planificadas

La única vía de evacuación que se encuentra actualmente establecida por la red vial actual es la que sube desde Avenida Altamirano por Parque en dirección al Parque Alejo Barrios, a la altura de la Caleta El Membrillo.

Ilustración 62 Vías de evacuación, Sector San Mateo



Fuente: IDOM

5.3.2.3. Accesibilidad

Para poder determinar la accesibilidad potencial a la Playa San Mateo, se analiza a continuación la accesibilidad peatonal cuyo origen son los predios que se encuentran al interior del cuadrante de análisis establecido con anterioridad y la accesibilidad relacionada al transporte público.

5.3.2.3.1. Peatonal

Para analizar la accesibilidad peatonal, se usó como punto de destino la Playa San Mateo contemplando el cuadrante delimitado anteriormente y tomando como punto de inicio el centroide de cada predio al interior del cuadrante. Para poder realizar este modelamiento se utilizó la API de Tomtom que considera la ruta más corta para llegar al destino calculada como peatón. La API es un conjunto de servicios de mapeo y geolocalización que proporciona acceso a datos cartográficos, navegación, tráfico en tiempo real, búsqueda de lugares, entre otras cosas.

Para determinar la correcta superposición de las rutas y considerando que los trayectos óptimos podrían repetirse para cada predio hacia el destino, se segmentaron 100 predios de un total de 983 antes de modelar en Python.

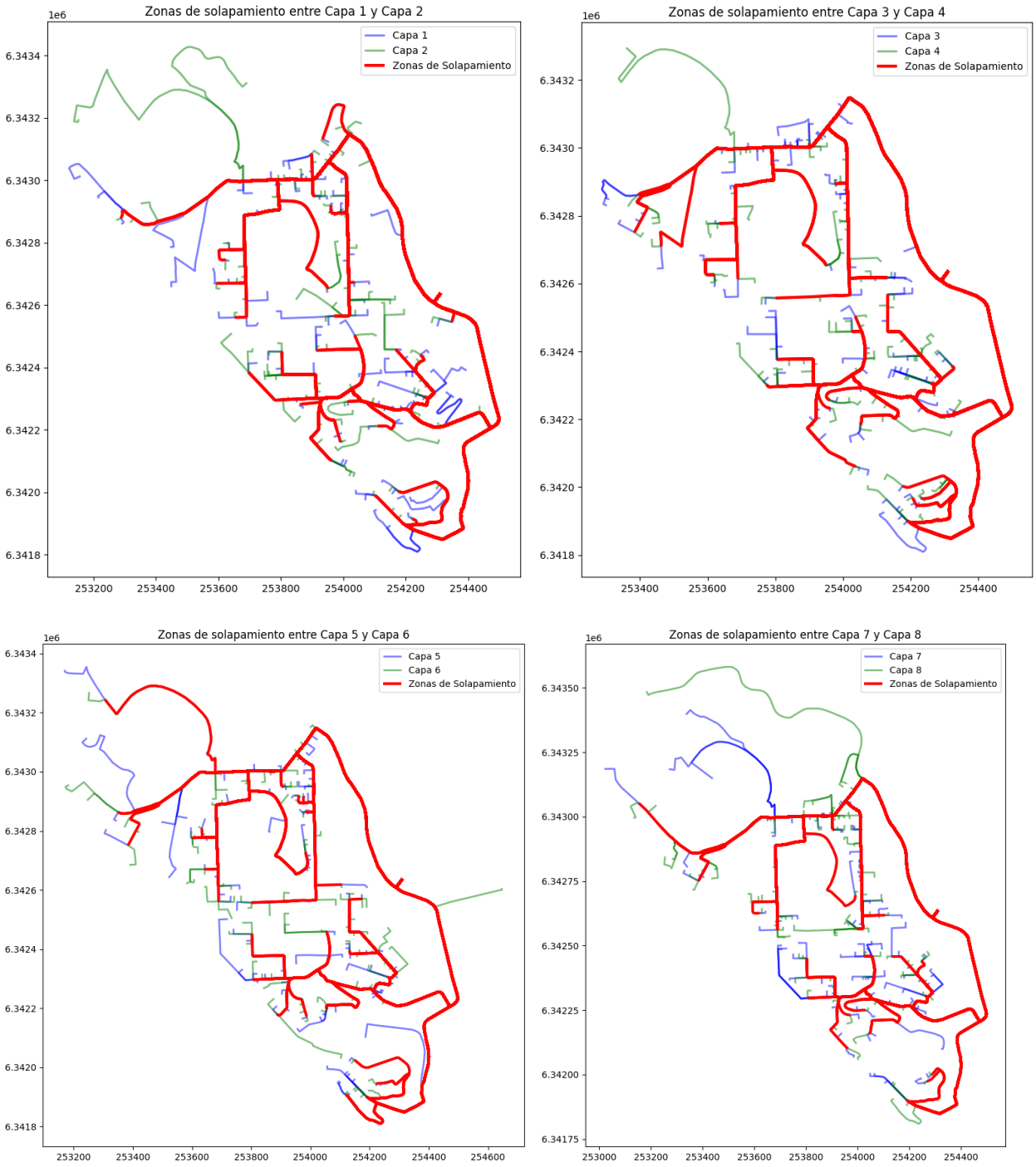
A cada predio, le corresponde su respectivo centroide, por lo cual, se traducen en 100 puntos de orígenes distintos por tramo; y estos fueron seleccionados de forma aleatoria para poder optimizar el resultado final. Los resultados preliminares procesados con Python enmarcan la zona de superposición en rojo para cada segmento, es decir, se enmarcan en rojo aquellas vías que se repitan para llegar de la forma más rápida a destino.

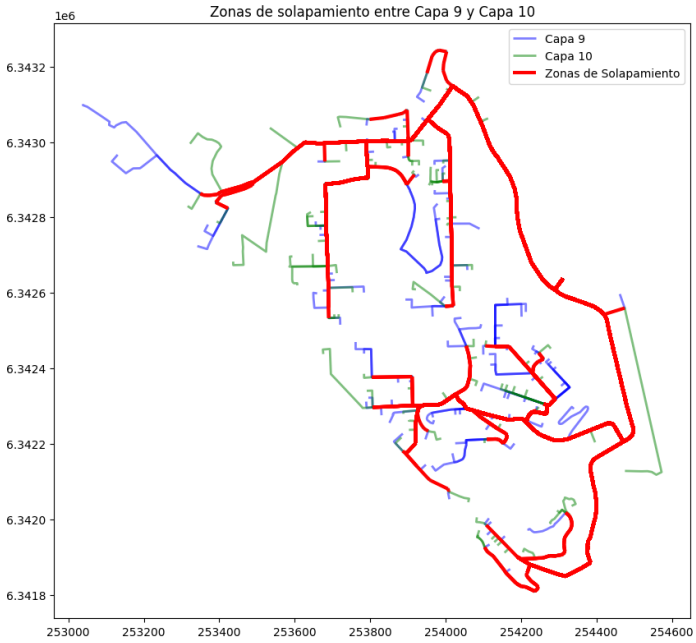
Playa San Mateo

Los resultados preliminares hacia Playa San Mateo, considerando la accesibilidad peatonal, están determinados por los siguientes modelos. La modelación permite visualizar la superposición de rutas que se

genera desde los predios de origen hacia el destino. En la ilustración que se presenta a continuación, se puede concluir que las vías que tienen los recorridos más cortos para llegar a Playa San Mateo (en rojo) son: Avenida Altamirano, Camilo Henríquez, Parque, General del Canto, Waddington, Avenida Gran Bretaña, Amunategui, Pedro León Gallo y Argomedo.

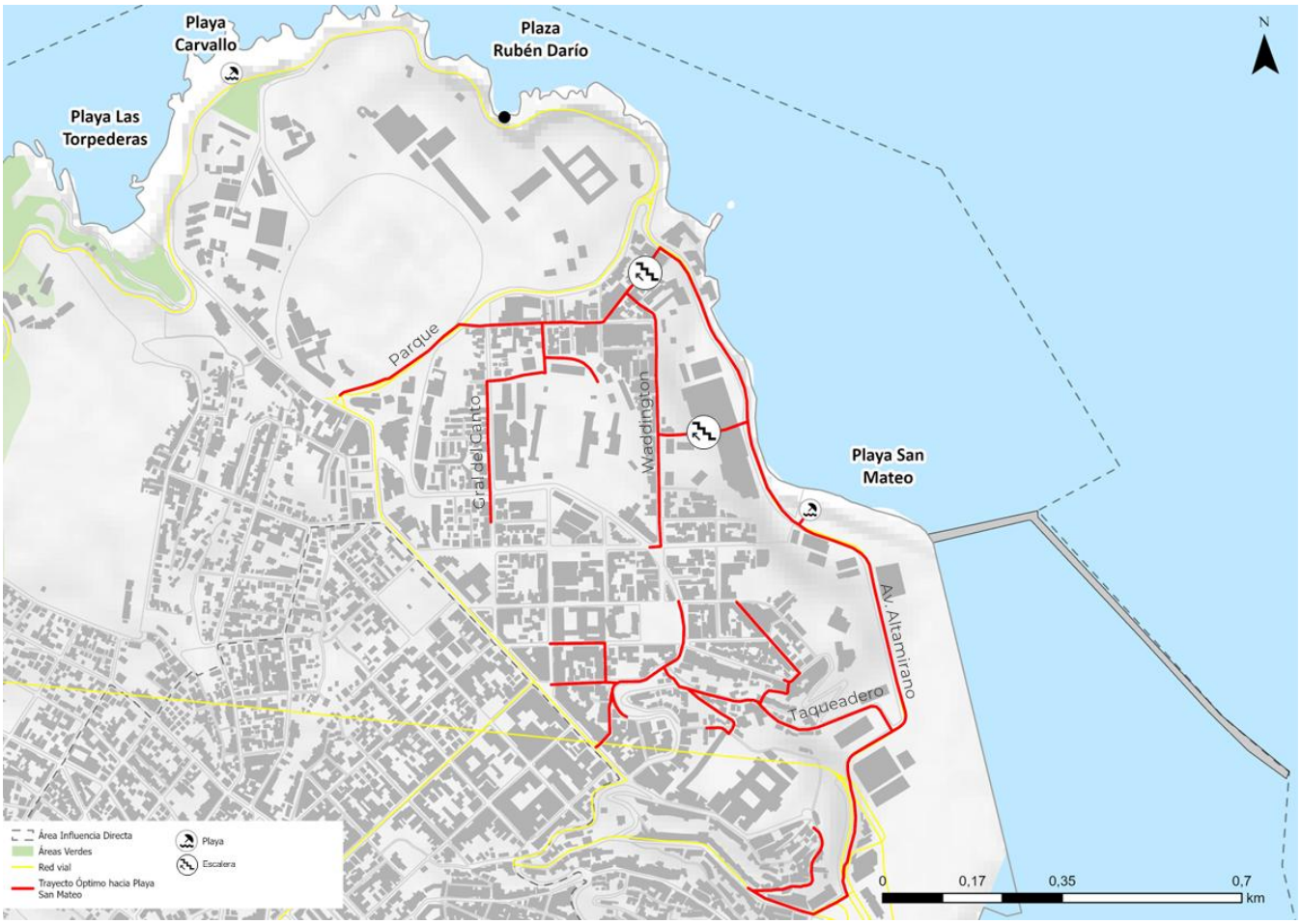
Ilustración 63 Modelamiento de trayecto hacia Playa San Mateo





Fuente: IDOM

Ilustración 64 Superposición de trayecto hacia Playa San Mateo



Fuente: IDOM

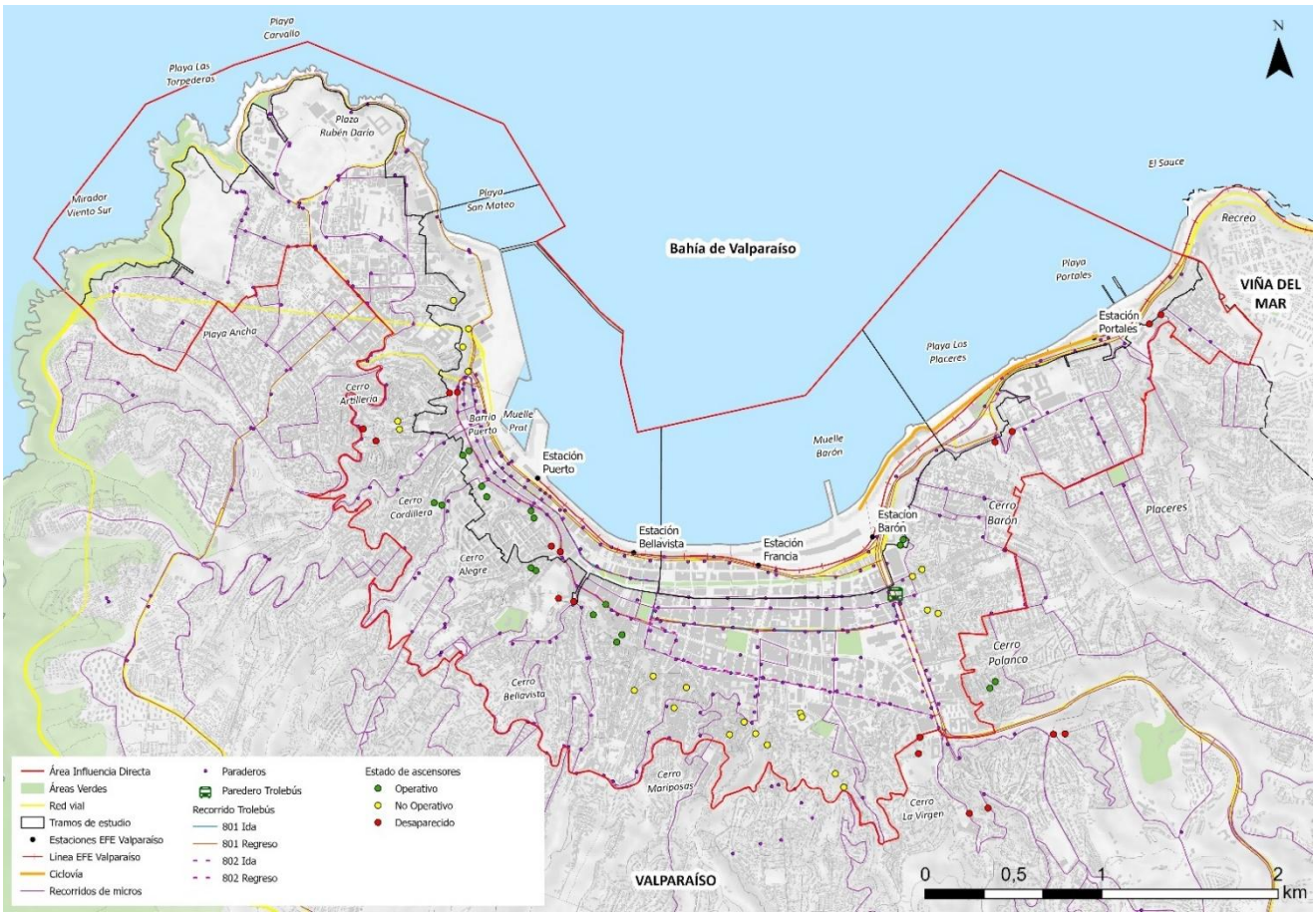
5.3.2.3.2. Transporte Público

La accesibilidad del transporte público es un componente crucial en la planificación urbana, ya que influye directamente en la movilidad de los habitantes y en la equidad territorial. Según la teoría de la accesibilidad, un sistema de transporte eficiente debe proporcionar acceso equitativo a todos los usuarios, independientemente de su ubicación geográfica o condición socioeconómica. En este contexto, la evaluación de la accesibilidad no solo se centra en la disponibilidad de infraestructura, sino también en la calidad y eficiencia del servicio ofrecido.

Además, la accesibilidad universal, que garantiza que todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida, puedan utilizar el transporte público de manera segura y cómoda, es otro aspecto fundamental que debe ser considerado para el desarrollo del anteproyecto.

En términos generales, el transporte público en Valparaíso está principalmente determinado principalmente por las micros, debido a la compleja geografía de la ciudad. Las micros actúan como la columna vertebral del sistema de transporte proporcionando una cobertura amplia y flexible que se adapta a la topografía, alimentando a otros modos de transporte como EFE Valparaíso y, en menor medida, el trolebús, los ascensores y las ciclovías.

Ilustración 65 Mapa de movilidad de la Zona Costera de Valparaíso

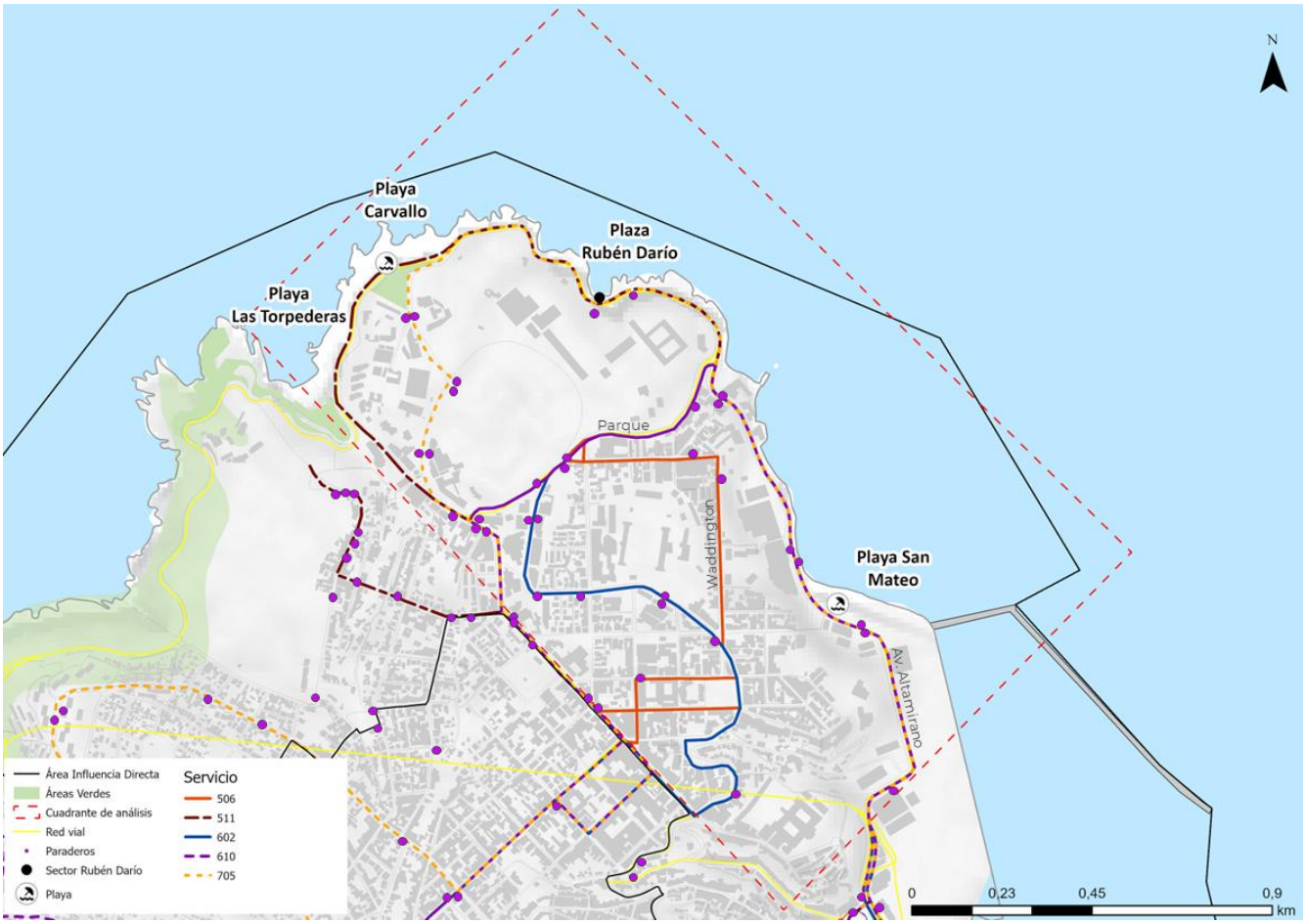


Fuente: IDOM

En cuanto al sector de San Mateo, únicamente existe acceso al transporte público mediante recorridos de micro que transitan por esta área. En el cuadrante delimitado existen 36 paraderos y 5 recorridos que son: 506

correspondiente al recorrido Quinto sector Playa Ancha, 511 correspondiente al recorrido Cementerio N°3 – Playa Ancha, 602 correspondiente al recorrido Primer Sector Playa Ancha – Gran Bretaña, 610 correspondiente al recorrido Playa Ancha – Provenir y el recorrido 705 correspondiente al recorrido Playa Ancha – Explanada – Pacífico. Avenida Altamirano, entre el Molo de Abrigo y Caleta El Membrillo, cuenta dos recorridos de micro (506 y 511) y seis paraderos (tres en acera norte y tres en acera sur), de los cuales solo uno posee una señalética e infraestructura deteriorada como espacio de espera para el peatón, mientras que el resto no cuenta con infraestructura asociada.

Ilustración 66 Servicios de buses, Sector San Mateo



Fuente: IDOM

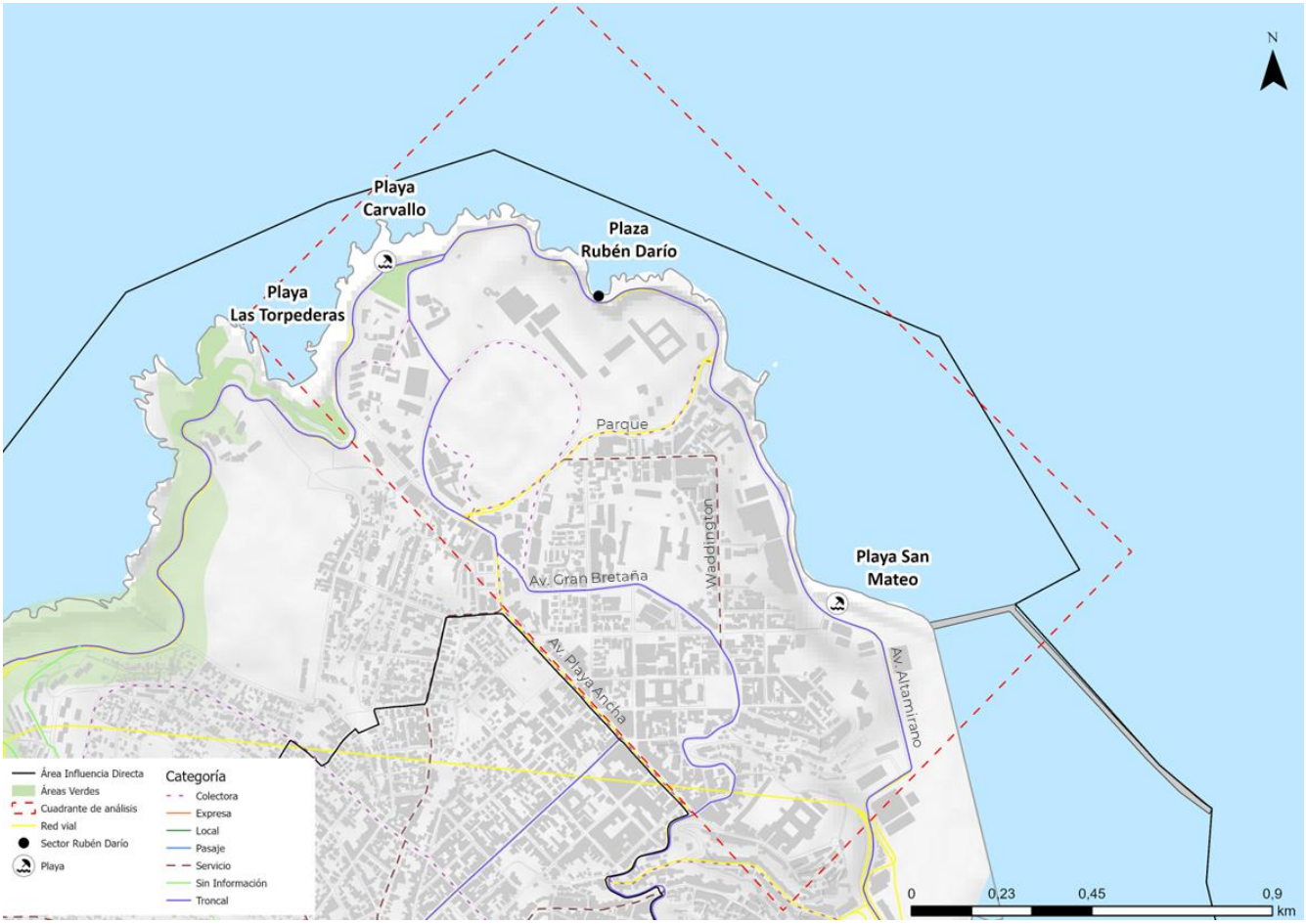
Ilustración 67 Paraderos de micro en Av. Altamirano, entre el Molo de Abrigo y Caleta El Membrillo



Fuente: Google Maps

Finalmente, se presenta el tipo de categoría por vialidad en el cual se presentan vías troncales correspondiente a la Avenida Altamirano, subida Leopoldo Carvallo, Diagonal, Avenida Gran Bretaña. Las vías colectoras corresponden al acceso Hospital El Salvador, Francisco Gonzalez de Hontaneda, Acceso a Estadio, Avenida Parque, Subida parque y Avenida Playa Ancha. Mientras que las vías de servicios corresponden a las calles Camilo Henríquez y Waddington; representado en la siguiente ilustración.

Ilustración 68 Clasificación de vías, Sector San Mateo



Fuente: IDOM

5.3.3. Alternativas Explanada de Contenedores

En paralelo al desarrollo de la presente consultoría, la Empresa Portuaria Valparaíso llevó a cabo un proceso de licitación para el diseño de ingeniería básica de la Explanada de Contenedores en San Mateo, el cual delimitará el área de intervención para la propuesta de diseño del anteproyecto.

Con fecha 12 de marzo, fue compartido por EPV los avances del diseño de ingeniería de la explanada, evidenciando cuatro alternativas de explanada. Para cada alternativa se desarrolló una propuesta urbana esquemática para el balneario, en donde se analizan las ventajas y desventajas de cada propuesta.

5.3.3.1. Propuesta 1-A

Esta propuesta considera una explanada de 7,3 hectáreas, de los cuales, 3.500 m^2 constituye un espacio para la Armada y ASMAR, próximo al Molo de Abrigo. Para acceder a este sitio, se propone una vía de acceso restringido por el borde la explanada, paralela al enrocado.

A partir del diseño de la explanada, esta alternativa considera una playa artificial al noroeste del sitio actual, e incorpora una protección con la finalidad de generar una zona de aguas tranquilas. Entre las opciones se encuentra, un rompeolas, diques sumergidos, espigones, revestimientos de costa, barreras flotantes, flecha, tómbolo, albufera o islas barreras. Además, la propuesta incluye un buffer de área verde de casi una hectárea, que oscila entre los 25 y 35 metros de ancho y los 370 metros de largo, debiendo en su diseño, integrar el fuerte batería Esmeralda.

Ilustración 69 Alternativa 1-A



Fuente: SENER

La intervención contempla no solo la creación de una nueva playa artificial, sino también la generación de un espacio urbano multifuncional, donde confluyen áreas verdes, equipamientos deportivos, recreativos y comerciales, junto a una red de accesos peatonales, vehiculares y ciclovías que garantiza la conectividad con su entorno.

La playa artificial, ubicada al noroeste del área de intervención incorpora dos escolleras de protección, cuya abertura está alineada a la dirección del oleaje. Esto genera aguas tranquilas en su interior para bañistas y actividades náuticas, y permite su uso como paseo peatonal. La incorporación de un buffer verde de casi una hectárea, integra la Batería Esmeralda y contribuye a la creación de un espacio de transición entre la ciudad y la explanada, amortiguando las dinámicas portuarias y reforzando la identidad histórica del lugar.

Ilustración 70 Propuesta 1-A



Fuente: IDOM

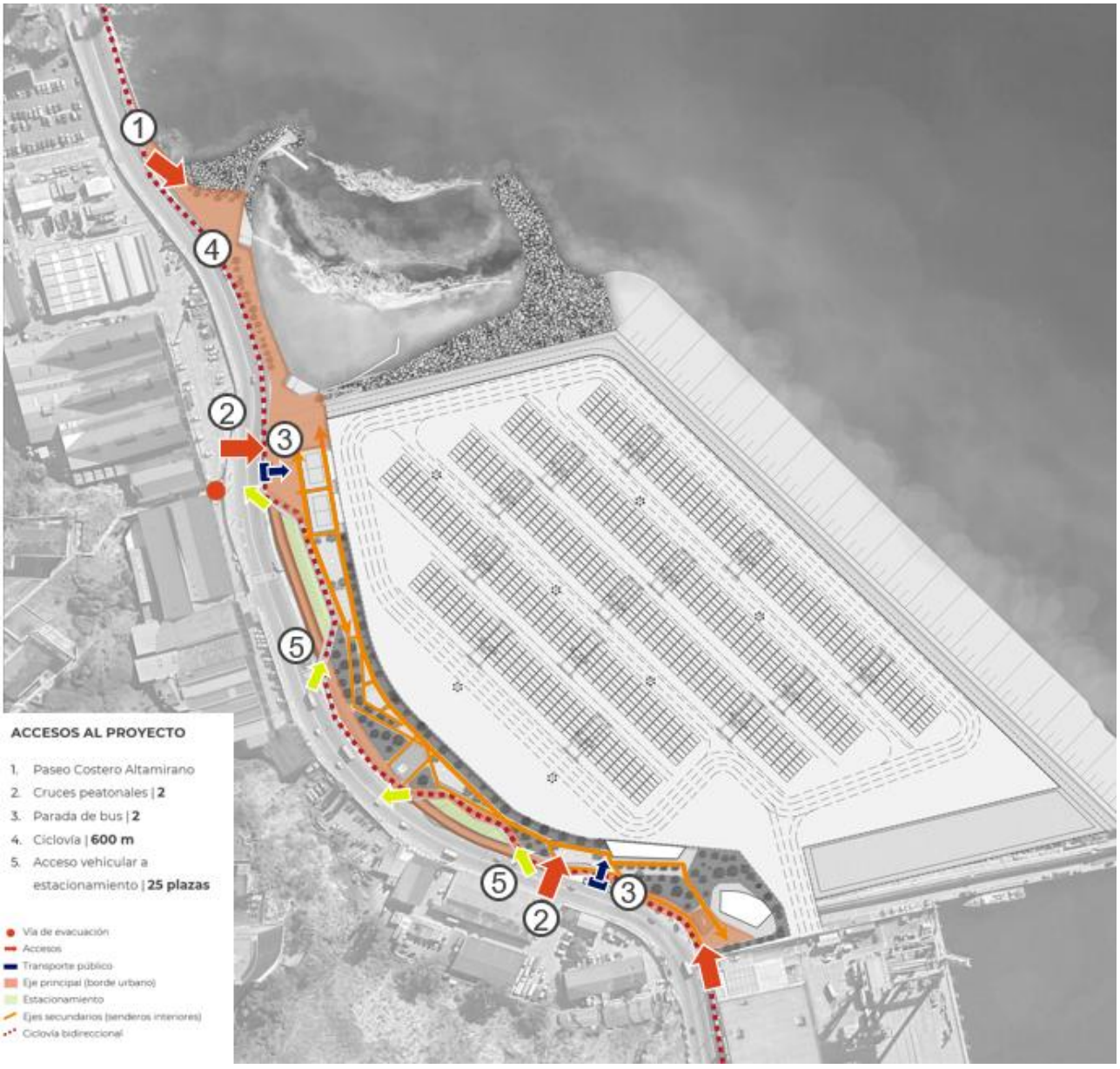
En este marco, la propuesta se aborda desde tres grandes ejes: accesibilidad al lugar, equipamientos y área de playa, los cuales, en conjunto, configuran una propuesta integrada y funcional, proporcionando un punto de acceso al mar para la comunidad local y visitantes.

- **Accesibilidad:**

La propuesta busca garantizar la conectividad y accesibilidad universal desde distintos modos de transporte y desplazamiento peatonal. El proyecto nace desde Avenida Altamirano mediante un paseo costero que articula el borde, parque y playa, con su entorno. Para su acceso, contempla dos cruces peatonales a nivel de la vereda, donde se localizan las paradas de micro para reforzar la conexión con el transporte público.

Se propone una ciclovía bidireccional, paralela al paseo costero de Altamirano. Para el vehículo, se consideran dos accesos a estacionamientos de 15 y 10 plazas, que no saturan el borde. Los accesos están pensados no solo desde la función, sino también desde la experiencia espacial: la disposición de accesos, la vinculación con áreas verdes y la integración con las sendas interiores hacia el programa del parque.

Ilustración 71 Accesibilidad Propuesta 1-A



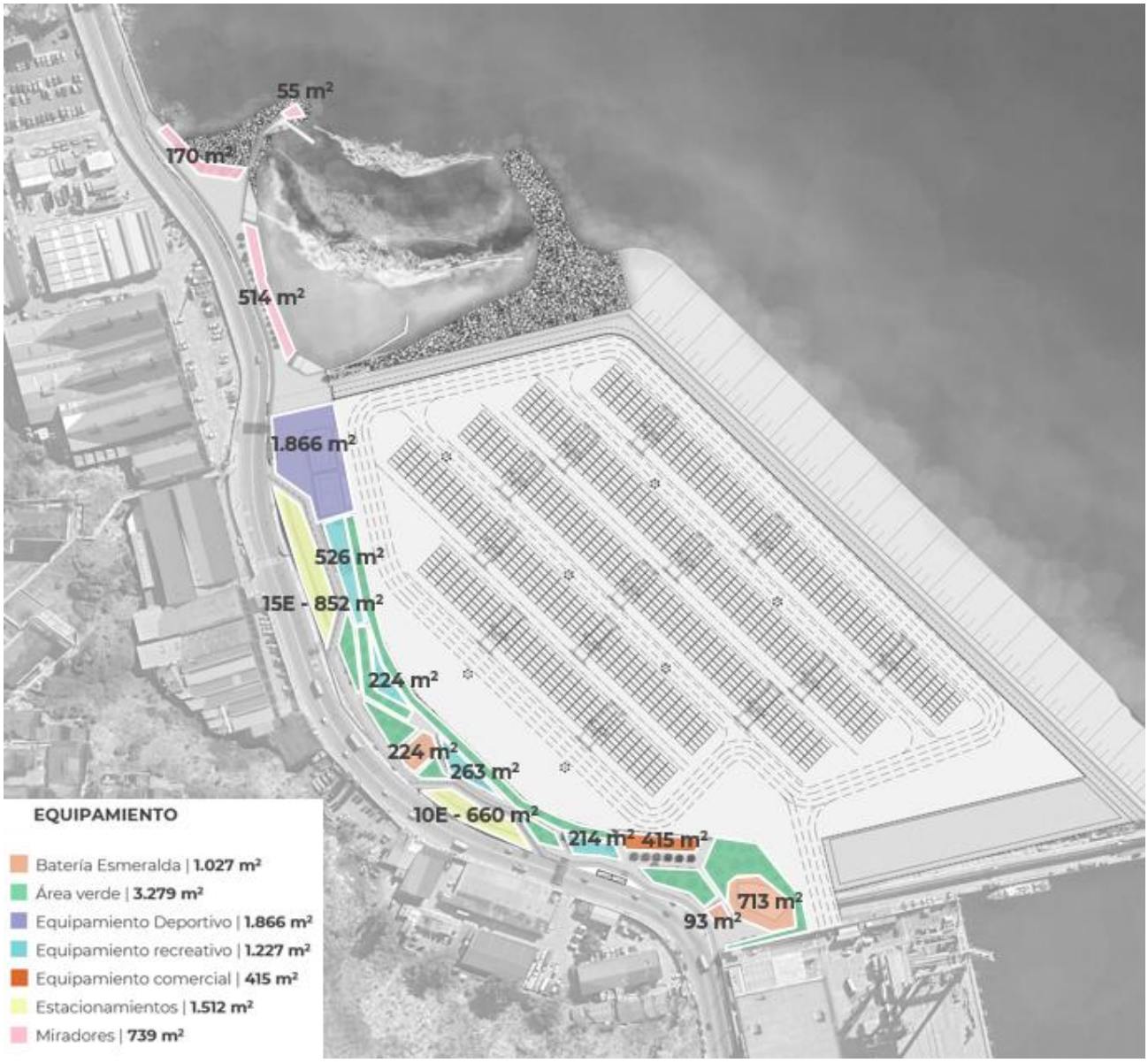
Fuente: IDOM

- **Equipamiento:**

El proyecto contempla una serie de equipamientos que dan soporte y calidad al uso recreativo, deportivo y comercial del parque de borde y el sector de playa.

El fuerte Batería Esmeralda, se presenta como un hito patrimonial que se integra al recorrido peatonal. El área verde funciona como un buffer natural que amortigua el impacto del área portuaria y ofrece un espacio de esparcimiento para la comunidad. El equipamiento deportivo y recreativo refuerzan la idea de un paseo activo y familiar, con recorridos orgánicos que conectan los diferentes programas, como canchas de voleibol, juegos infantiles, calistenia, áreas de permanencia y miradores (hacia la playa). Asimismo, se incluye equipamiento comercial en el parque y playa, con el fin de entregar servicios locales que sustenten la permanencia en el sector. Por último, los estacionamientos se distribuyen de manera estratégica, evitando la congestión y favoreciendo un uso ordenado y acotado de estos.

Ilustración 72 Equipamiento Propuesta 1-A



Fuente: IDOM

- **Áreas de playa:**

El diseño de la playa artificial constituye un elemento clave en la experiencia de la comunidad en San Mateo. Se disponen dos escolleras para la generación de aguas abrigadas, que responden a las condiciones del oleaje N-S; con un perímetro de 177m y una profundidad de 63m, que en total constituyen alrededor de 7.000m2 de superficie de playa, superior a la actual Playa San Mateo. Esto permite el desarrollo de actividades recreativas y náuticas en el sector.

Los accesos peatonales, mediante rampas y escaleras, están distribuidos en tres puntos estratégicos, facilitando la llegada desde el paseo hacia la playa seca. Bajo los miradores propuestos en el paseo, se plantea los servicios higiénicos, espacio para el almacenamiento de equipamiento náutico y comercio local, generando un frente activo y funcional.

Dentro de las ventajas principales se encuentra un espacio de playa con accesibilidad universal, con aguas abrigadas e infraestructura para el desarrollo de diferentes actividades. Por otro lado, la principal desventaja radica en la necesidad de un monitoreo y mantenimiento continuo, debido a las dinámicas de mareas y sedimentación propias del sector. Sin embargo, la protección costera propuesta, junto al diseño de borde y la integración con el paseo urbano, buscan mitigar estos riesgos y garantizar un espacio atractivo y seguro para la comunidad.

Ilustración 73 Áreas de playa Propuesta 1-A



Fuente: IDOM

La desventaja de esta propuesta radica en la acotada dimensión de la paya, donde gran parte de su borde limita con el enrocado de la explanada de contenedores, reduciendo la posibilidad de implementar más equipamientos e infraestructura complementaria al uso de la playa.

5.3.3.2. Propuesta 1-B

Propuesta similar a la 1-A, cuya diferencia radica en la extensión de la playa artificial, considerando aproximadamente 220 metros de largo, enfrentado al mar, ocupando la totalidad de Av. Altamirano entre el término de la explanada de contenedores y el edificio de la Universidad Católica de Valparaíso.

Ilustración 74 Alternativa 1-B



Fuente: SENER

Bajo esta condicionante, en esta propuesta el área de parque mantiene su esquema programático, mientras que el esquema de la playa artificial posee mayores diferencias, incorporando superficie destinada a áreas verdes, infraestructura y equipamiento de soporte, para una experiencia de mayor contacto visual y espacial con el entorno urbano y el mar.

Ilustración 75 Propuesta 1-B



Fuente: IDOM

- **Accesibilidad:**

Al igual que la 1-A, esta propuesta 1-B refuerza la conectividad a través de cruces peatonales a nivel de la vereda para mayor seguridad del peatón, así como también una ciclovía bidireccional por Altamirano que permita fomentar la movilidad activa en el sector, y uso del transporte público con paradas de micro adecuadas. A su vez, se aumenta la oferta de estacionamientos, con el fin de proporcionar diferentes tipos de accesos al proyecto.

A diferencia de la propuesta anterior, considerando el acceso vehicular a la explanada de contenedores por su extremo, se propone la utilización de dicho acceso para estacionamientos y el equipamiento náutico

Ilustración 76 Accesibilidad Propuesta 1-B



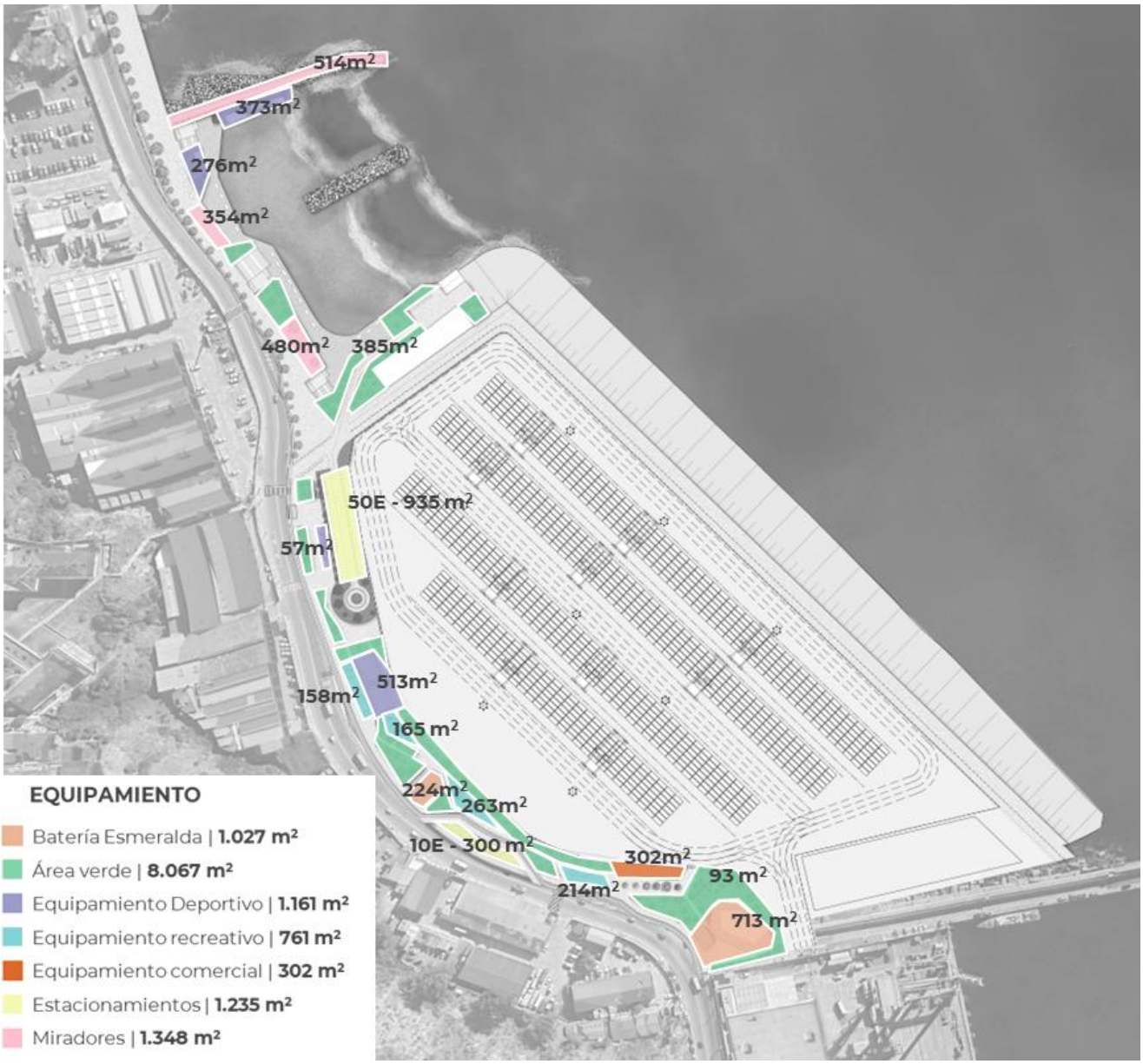
Fuente: IDOM

- **Equipamiento:**

La propuesta 1-B presenta un cambio en la disposición y superficie de los equipamientos en comparación con la alternativa 1-A. Se incrementa considerablemente la superficie de área verde, lo que genera un recorrido paisajístico con mayor presencia de vegetación, espacios de sombra y descanso, integrados a la Batería Esmeralda. Mientras que, el equipamiento deportivo, calistenia y juegos infantiles existen en menor medida.

Por su parte, entorno a la playa artificial se plantean múltiples miradores que superan la alternativa anterior, generando más puntos de contemplación, tanto hacia la playa como hacia la bahía.

Ilustración 77 Equipamiento Propuesta 1-B



Fuente: IDOM

- **Áreas de playa:**

La playa artificial en la alternativa 1-B mantiene una superficie similar (6.953 m²), pero la disposición de los accesos y la configuración del entorno inmediato difieren respecto a la propuesta anterior. En esta versión, se incorporan explanadas más amplias para el acceso a la playa, generando mayor transición entre los espacios. Además de tres accesos universales con rampa y escalera, que salvan una diferencia de nivel de 4m.

Las escolleras presentan un diseño más robusto debido a que protegen directamente del oleaje, con un paseo peatonal que conecta con Av. Altamirano de 130m. Se conforma una playa seca de 55m de profundidad y más de 100m de perímetro. En este caso, la disposición de los equipamientos náuticos (875 m²) se ubica hacia la explanada de contenedores, generando un borde principalmente para uso de estos usuarios.

Por otro lado, los servicios higiénicos (338 m²) y equipamiento comercial (262 m²) se concentran de forma más cercana al acceso principal, permitiendo un mejor control y mantenimiento de estos.

Ilustración 78 Áreas de playa Propuesta 1-B



Fuente: IDOM

En síntesis, si bien la zona de parque frente a la explanada de contenedores es similar a las alternativa 1-A, la principal diferencia radica en la disposición y amplitud de la playa artificial. Esta alternativa permite mayor amplitud del espacio y áreas verdes para el disfrute de la población, así como también, mayor infraestructura relacionada a los deportes náuticos.

5.3.3.3. Propuesta 2

Esta propuesta considera una explanada de 7,3 hectáreas, de los cuales, 3.500 m^2 constituye un espacio para la Armada y ASMAR, próximo al Molo de Abrigo. A diferencia de la alternativa 1, ésta mantiene el sector de la Playa San Mateo, pero desplazándolo levemente hacia el noroeste, replanteando el sitio actual como un área de parque que distancia la actividad portuaria de Av. Altamirano entre los 110 y 140 metros.

Este diseño genera un área encajonada destinada al balneario, entre la explanada de contenedores y la zona de ASMAR, generando una única abertura en su frente cuya vista se direcciona hacia Caleta El Membrillo.

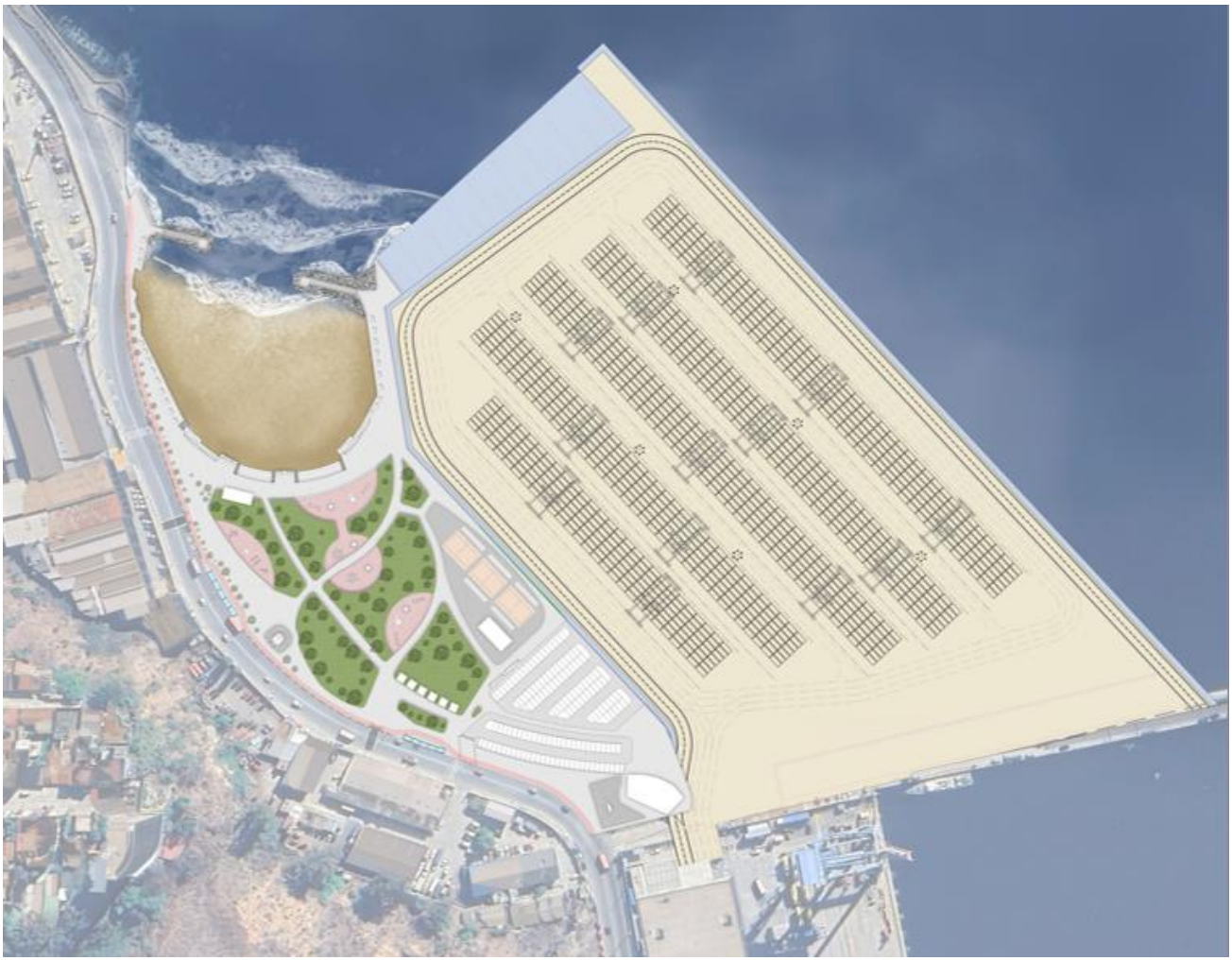
Ilustración 79 Alternativa 2



Fuente: SENER

La propuesta urbana de esta alternativa considera una mayor área de intervención, compuesta por la playa artificial, un área de parque y estacionamientos, tanto públicos como para uso de la Armada. Esta disposición permite distanciar la actividad portuaria de la ciudad, ofreciendo un espacio público y área verde para albergar diferentes programas (deportivos, recreativos, etc.) en un sector que carece de esta infraestructura.

Ilustración 80 Propuesta 2



Fuente: IDOM

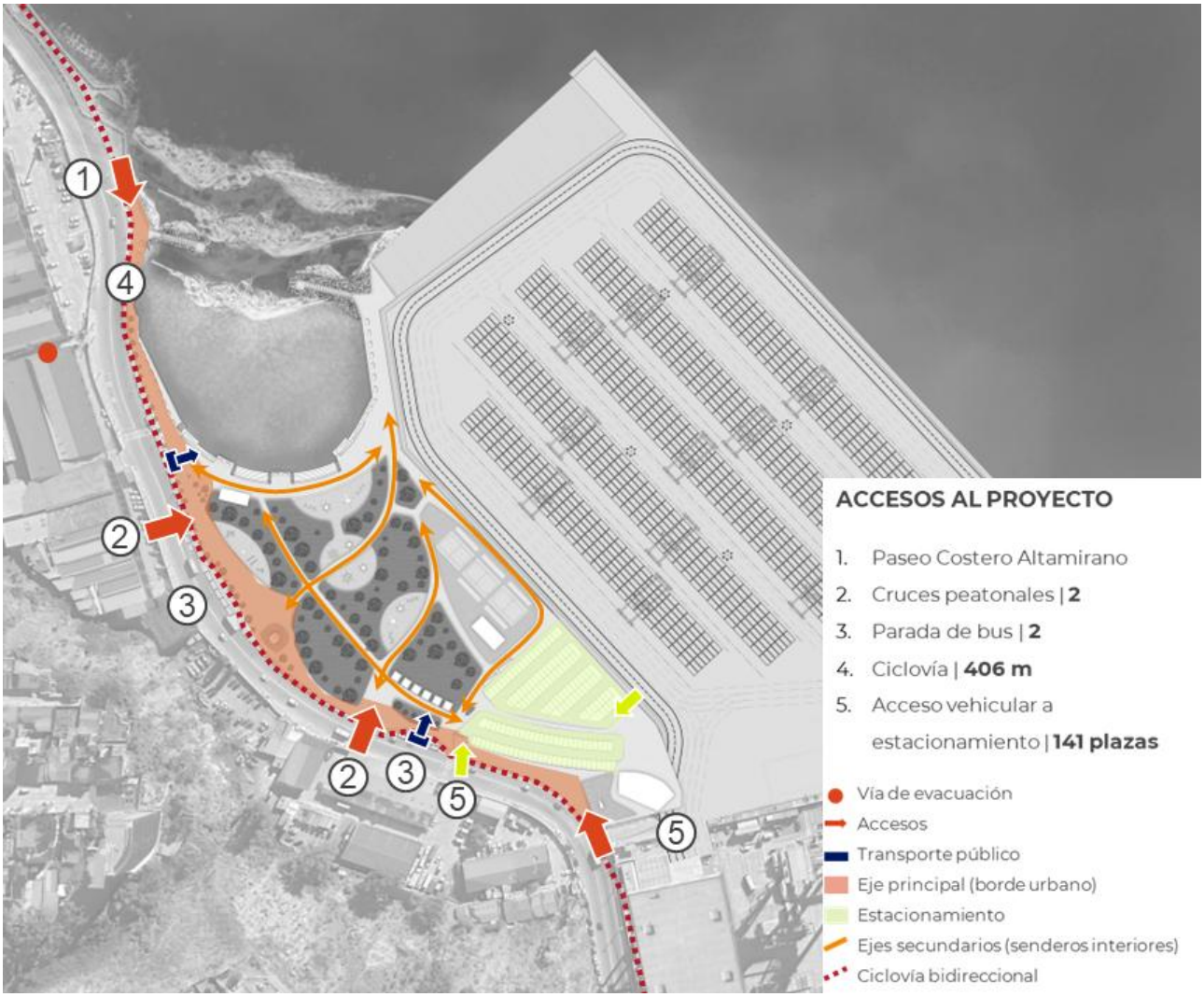
- **Accesibilidad:**

En esta alternativa, se mantiene la estrategia de proporcionar cruces peatonales seguros y accesibles para el peatón, además de una ciclovía bidireccional expedita, paralelo a Av. Altamirano, cuyo trazado es directo y evitando cruces transversales que dificulten su tránsito.

Se genera un paseo costero como eje estructurante que conecta la Batería Esmeralda con el parque, estacionamientos y el área de playa. A su vez, proporciona espacios tipo explanada frente a cruces peatonales y paradas de micro, permitiendo acoger el flujo peatonal en el sector. Los senderos secundarios conectan los diferentes programas al interior del parque y playa artificial.

Debido a la mayor disponibilidad de superficie, condicionada por la explanada de contenedores, se considera una mayor cantidad de estacionamientos públicos para visitantes del balneario y parque. Además de un estacionamiento para uso de la Armada con acceso desde el Molo de Abrigo, separado del uso público.

Ilustración 81 Accesibilidad Propuesta 2



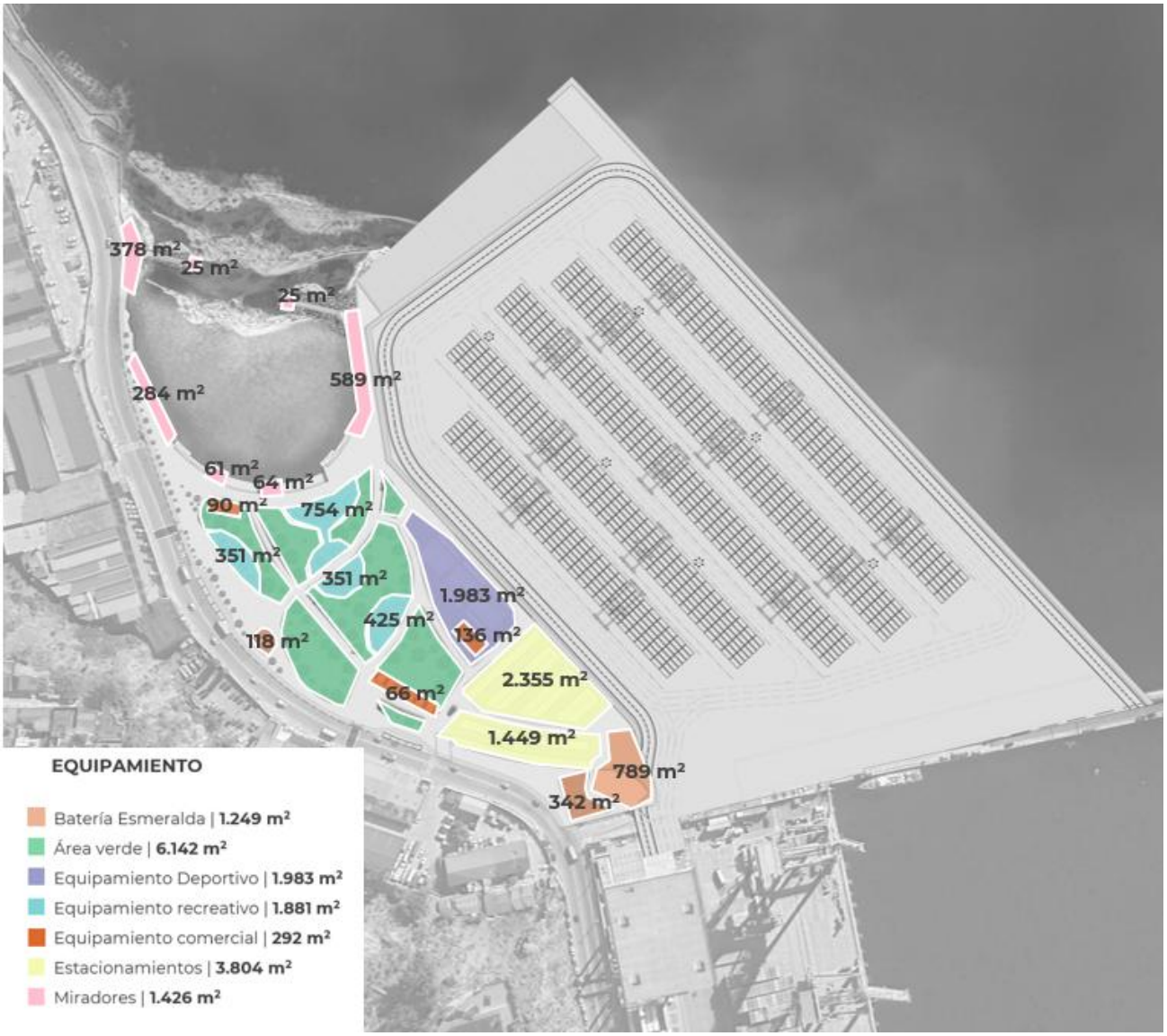
Fuente: IDOM

- **Equipamiento:**

La propuesta presenta una zonificación programática enfocada en un área verde, con 6.142 m², que actúa como un parque central que amortigüe visualmente la escala de la ciudad y la ampliación portuaria, y articule la playa, los miradores y el equipamiento deportivo.

En esta alternativa, tanto el equipamiento deportivo como el recreativo adquieren relevancia para promover un mejoramiento de la calidad de vida en San Mateo. Por su parte, los miradores se distribuyen hacia el límite de la playa artificial, proporcionando vistas panorámicas hacia el mar, la playa y la actividad portuaria.

Ilustración 82 Equipamiento Propuesta 2



Fuente: IDOM

- **Áreas de playa:**

La playa artificial propuesta en esta alternativa es la más extensa del conjunto, con 7.852 m², conectada directamente con el parque. Esta superficie proporciona mayor capacidad de uso, un acceso universal al mar e infraestructura de soporte para las actividades que ahí se realicen.

El acceso a la playa se genera mediante rampas en cada extremo y escaleras en forma de anfiteatro, con el objetivo de ser utilizado para eventos de diferente índole, y destacar la identidad de Valparaíso, lo que genera un desnivel de 4m entre el parque y la playa seca.

El sistema de protección costera incorpora dos escolleras habitables con paseos peatonales, con un dique sumergido en su centro, con el fin de enfrentarse directamente al oleaje y vientos en el sector. Esto resulta en un perímetro aproximado de 100m y una profundidad de 76m.

El equipamiento náutico (269 m²), los servicios higiénicos (90 m²) y locales comerciales (quioscos), se ubican a nivel de la playa seca, bajo los miradores y paseo costero, permitiendo aprovechar al máximo la playa para el desarrollo de actividades deportivas y recreativas.

Ilustración 83 Áreas de playa Propuesta 2



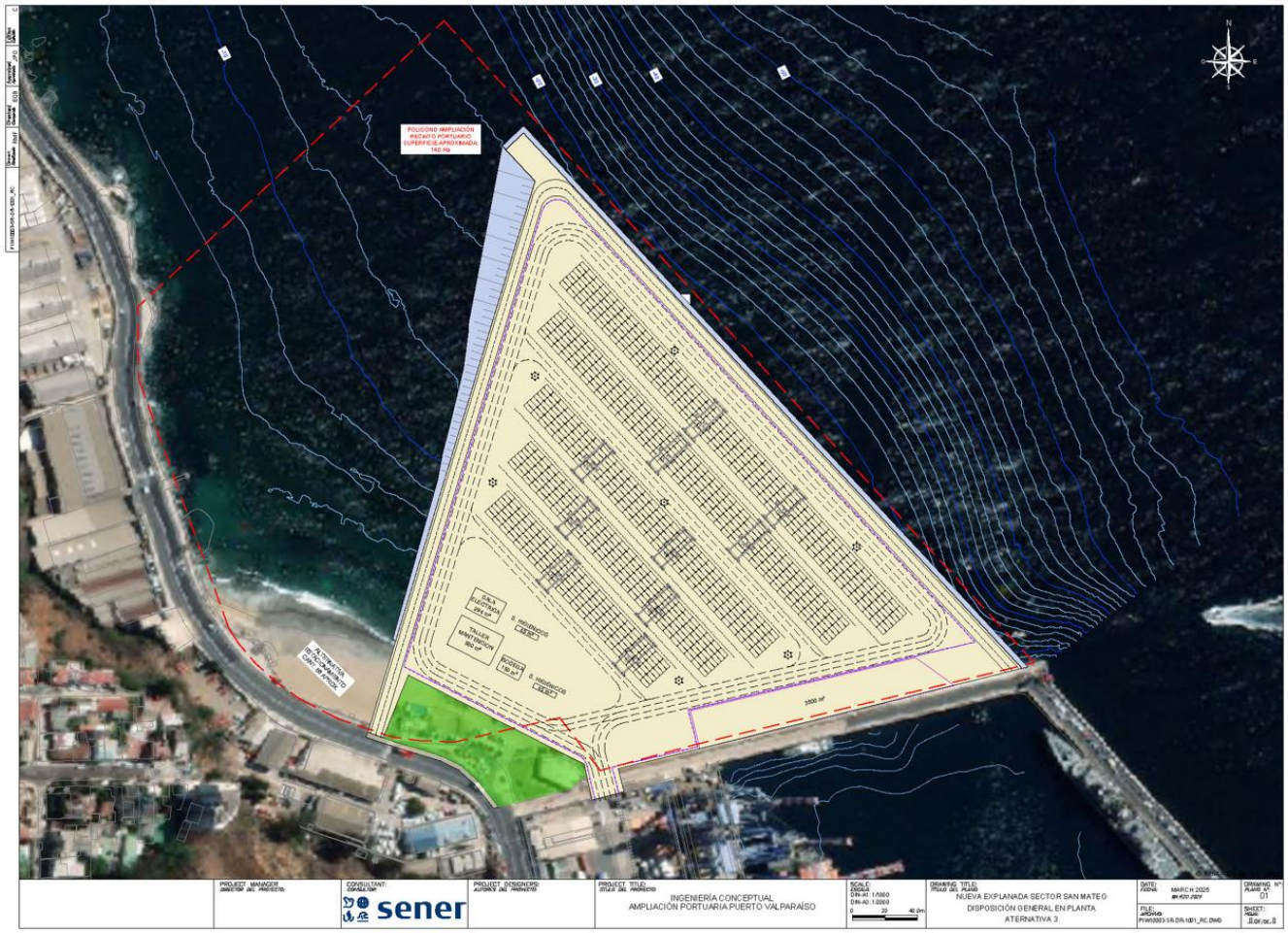
Fuente: IDOM

Sin embargo, la disposición encajonada de la playa podría generar problemas de recirculación del agua acumulando basura en su interior, lo que perjudicaría la utilización como balneario. Además, constituye una alternativa costosa para la construcción de la explanada de contenedores, debido a la profundidad que alcanzaría hacia el mar.

5.3.3.4. Propuesta 3

Esta propuesta considera una explanada de 7,5 hectáreas, de los cuales, 3.500 m^2 constituye un espacio para la Armada y ASMAR, próximo al Molo de Abrigo. A diferencia de las alternativas anteriores, ésta mantiene la ubicación actual de la Playa San Mateo, y propone un área verde de 4.500 m^2 que integre el fuerte batería Esmeralda con el área de playa.

Ilustración 84 Alternativa 3



Fuente: SENER

Bajo esta condicionante, la propuesta para esta alternativa radica en un mejoramiento de la playa actual, proporcionando nuevos accesos con calidad universal, incorporar servicios higiénicos, comercio local, un espacio adecuado para el desarrollo de deportes náuticos, todo conectado a un área verde que integre la Batería Esmeralda al sector del balneario. En este sentido, en comparación a las alternativas anteriores, la propuesta reduce considerablemente la superficie de área verde y de equipamientos, pero mantiene el espacio que hoy utiliza la comunidad de Valparaíso.

Ilustración 85 Propuesta 3



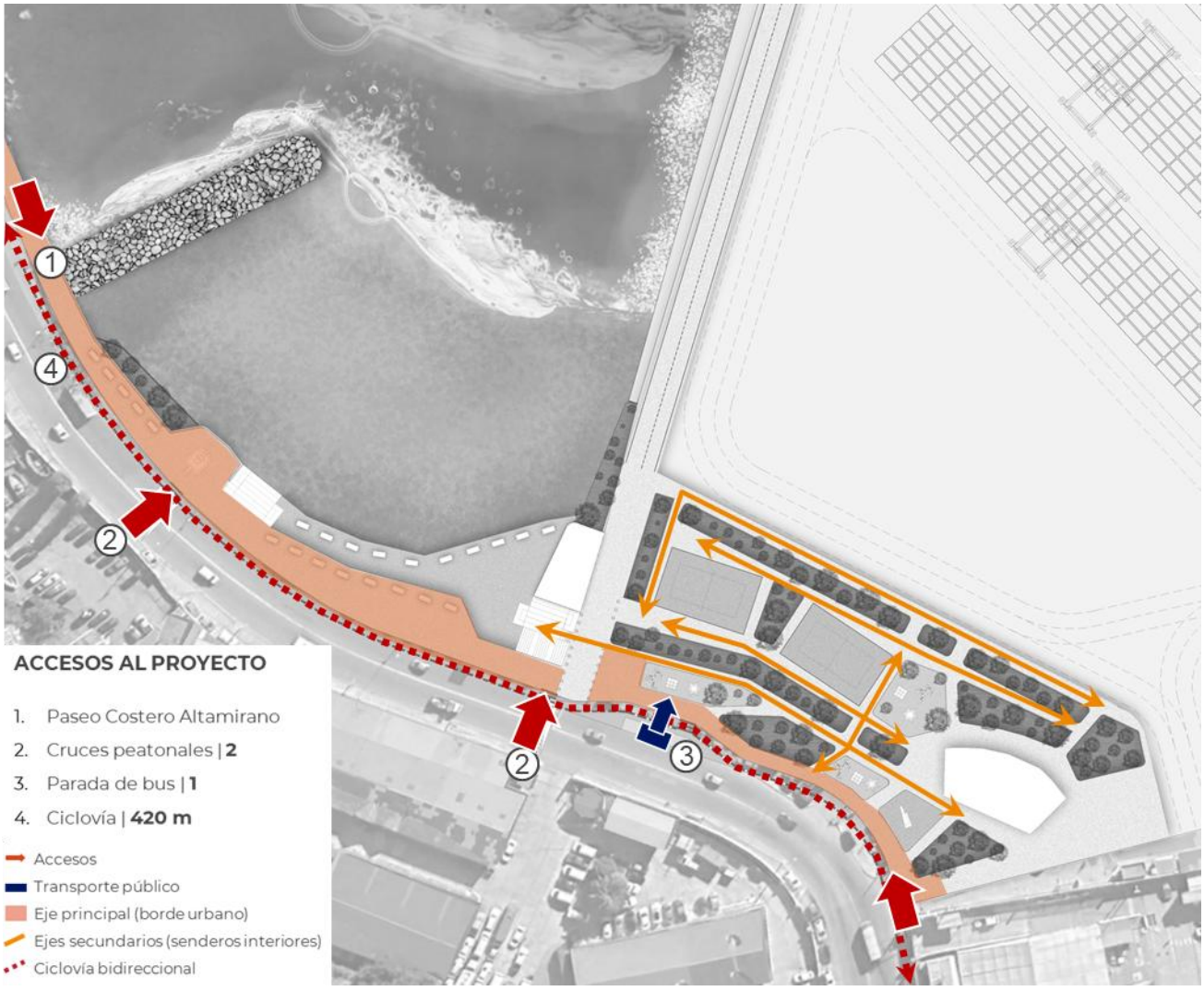
Fuente: IDOM

- **Accesibilidad:**

El esquema de accesibilidad en la Alternativa 3 genera dos cruces peatonales a nivel de la vereda para resguardo y accesibilidad del peatón. A su vez, se genera un ensanchamiento de la vereda norte en Avenida Altamirano, configurando un paseo costero que conecta la playa y Batería Esmeralda con el resto de la ciudad, hacia El Membrillo y Antonio Varas.

A diferencia de las propuestas anteriores, por ser un área de intervención más acotada, esta alternativa incluye solo una parada de bus frente al área verde y no contempla acceso vehicular a estacionamientos dentro del área proyectada, lo cual limita la llegada de vehículos particulares, pero refuerza el tránsito peatonal en el sector.

Ilustración 86 Accesibilidad Propuesta 3



Fuente: IDOM

- **Equipamientos:**

En cuanto a equipamientos y programa, el área verde alcanza los 1.867 m², generando diversas áreas de permanencia. El equipamiento deportivo y recreativo también es menor, sumando en conjunto poco más de 1.000 m², organizados en espacios definidos, pero de escala reducida. No obstante, se privilegia una distribución que maximiza la cercanía entre programas, facilitando su uso sin largos desplazamientos.

El proyecto incrementa el área de miradores (738 m²), generando una experiencia más directa con el borde costero. La propuesta carece completamente de estacionamientos, decisión que marca un fuerte énfasis en la movilidad no motorizada.

Ilustración 87 Equipamiento Propuesta 3



Fuente: IDOM

- **Áreas de playa:**

La playa artificial se conecta al paseo costero y área verde mediante escaleras y rampas para otorgar accesibilidad universal a la población y turistas. Desde los accesos y diferenciado de la playa, se genera una plataforma que conecta con los servicios higiénicos y locales comerciales, los cuales permiten prolongar el uso del balneario.

En esta ocasión, se propone una escollera de protección para la generación de aguas abrigadas, consolidando una superficie de 6.542 m² (superior a la actual), un perímetro de 85m y una profundidad de playa seca de 63m. Además, hacia la conexión con el área verde, se propone la ubicación del equipamiento náutico (290m²), con acceso directo a la calle y playa seca para ingreso al mar.

Ilustración 88 Áreas de playa Propuesta 3



Fuente: IDOM

En particular, esta propuesta mantiene la ubicación original de la Playa San Mateo pero mejorando su accesibilidad y dotando de infraestructura y equipamientos para su uso. Con esto, para que la superficie de la playa actual no se reduzca, es necesario implementar estrategias artificiales que permitan ampliar la playa hacia el mar y, a su vez, que proteja la pérdida de arena. Sin embargo, esta alternativa significa costos significativamente superior al resto, debido a la profundidad a la que llegaría la explanada de contenedores.

6. REPORTE DE PARTICIPACIÓN

El siguiente capítulo corresponde al reporte de Participación Ciudadana de la segunda etapa del "Plan Estratégico para la Zona Costera de Valparaíso", etapa que corresponde a la imagen objetivo, y que contempla la presentación y priorización de la cartera preliminar de iniciativas de inversión, frente a diferentes instancias y actores, a través de dos actividades principales: (i) Puntos interactivos, y (ii) Taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera de Valparaíso".

El documento se organiza en seis secciones principales, a saber; (i) Ideas fuerza; (ii) Puntos interactivos; (iii) Taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera; (iv) Consultas Virtuales; (v) Materiales gráficos desarrollados. Finalmente se incorpora un último apartado (vi) de conclusiones preliminares

6.1. Ideas Fuerza

A continuación, se presentan las ideas fuerza que sintetizan los hallazgos y desafíos identificados a partir de las instancias participativas implementadas durante la etapa 02 del Plan.

6.1.1. Acceso al mar, el componente que articula el anhelo de las personas para la Zona Costera

Se identifica que el principal anhelo de quienes habitan Valparaíso -en las diversas formas de habitar- es mejorar y aumentar la posibilidad de acceder y habitar el mar. Este es el anhelo y expectativa que articula todos los demás componentes para la regeneración de la ciudad y el diseño de una Zona Costera más integrada con la ciudad. En la medida en que se responda a esta demanda, el Plan Estratégico para la Zona Costera, y cualquier otro proyecto, tendrá un verdadero impacto positivo en la calidad de vida de las personas y la ciudad.

6.1.2. Disensos y contraposiciones en las visiones de la comunidad

Si bien ha sido posible identificar tendencias que orientan la priorización de iniciativas de inversión, se enfatiza en que existen varios disensos y contraposiciones en las opiniones de la comunidad, dados por la amplitud de la Zona Costera y la diversidad de sectores, habitantes y organizaciones que la habitan. En este sentido, se señala que es necesario realizar un trabajo de priorización donde se valoren otros aspectos como la viabilidad técnica y económica, tiempos proyectados, etc., de modo que la opinión de las personas se nutra de aspectos que indiquen la posibilidad real de implementación de cada iniciativa, lo que podría aportar a homologar criterios más allá de la visión personal.

6.2. Procesamiento de datos

Antes de exponer los resultados de cada una de las instancias participativas implementadas, se evidenciará el proceso de procesamiento de datos para dar cuenta de las decisiones metodológicas que llevaron a obtener los resultados que se profundizarán en los siguientes apartados.

Tal como se ha mencionado a lo largo del documento, el objetivo de las instancias participativas de la etapa 02, fue obtener una priorización de las iniciativas preliminares de inversión presentadas por el equipo consultor a la ciudadanía. Para ello se consideró una ponderación de cada iniciativa, de manera independiente para cada instancia.

En relación con la implementación de los puntos interactivos, se señala que la priorización se hizo por cada uno de los componentes, donde se presentaron las iniciativas asociadas a cada uno, y se preguntó "¿Qué iniciativa te gustaría?", instando a las personas a seleccionar la iniciativa que para cada uno resultara prioritaria. Esto permitió obtener resultados cuantitativos respecto de las iniciativas priorizadas por los participantes.

Dado que los puntos interactivos obtuvieron mayor cantidad de votos, y éstos marcan tendencias según el punto de la ciudad donde se desarrolló la instancia, el equipo consultor consideró que lo relevante no es la sumatoria de votos, la que podría estar sesgada entre una actividad u otra, sino que más bien se debe relevar los pesos relativos de una iniciativa sobre otra. De esta manera, para efectos de la sistematización se otorgan ponderaciones a cada iniciativa, por cada uno de los componentes, en una escala de 1 a 5 según prioridad; de acuerdo con un orden tipo ranking donde la ponderación más alta corresponde a aquella iniciativa más votada, y más baja a la menos votada.

- **5 Alta.** Iniciativa más votada por la comunidad
- **4 Alta Media.** Segunda iniciativa más votada por la comunidad
- **3 Media.** Iniciativa situada en un rango intermedio
- **2 Media baja.** Segunda iniciativa menos votada por la comunidad
- **1 Baja.** Iniciativa menos votada por la comunidad

Por otro lado, en el taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera", se utilizaron dos metodologías complementarias; (i) se le pidió a cada participante que priorizara 1 o máximo 2 iniciativas por componente, y (ii) a través de una discusión y diálogo grupal, posicionar las iniciativas de cada componente en una escala de Likert, la que podía ser modificada a partir de la conversación, buscando generar un consenso en cada mesa de trabajo. Algunas de las iniciativas se fueron moviendo dentro de la escala, obteniendo resultados que coinciden en la opinión ciudadana, mientras que algunos de estos resultados son muy dispares entre mesas que trabajaron el mismo componente. Esto permite establecer un parámetro más realista de opinión ciudadana sobre cada iniciativa.

Con este ejercicio, la comunidad ordenó cada iniciativa en una escala de 1 a 5 de acuerdo con el grado de importancia y urgencia que consideraban para cada una.

- **5 Alta.** Es importante y tiene urgencia inmediata
- **4 Alta Media.** Es importante y tiene urgencia alta
- **3 Media.** Es importante, pero tiene urgencia media
- **2 Media baja.** Es importante, pero no urgente
- **1 Baja.** No es importante, ni urgente

Durante la implementación de esta metodología, en algunas mesas hubo confusión en responder de manera individual la priorización debido al poco tiempo que había para discutir la actividad grupal y la necesidad de conocer un poco más acerca de cada iniciativa, por lo que, para la priorización se tomó en cuenta el consenso grupal de cada mesa, generado a partir del diálogo de la comunidad participante.

6.3. Puntos Interactivos

Los puntos interactivos corresponden a una metodología interactiva para levantar información de manera masiva para el desarrollo del proyecto, que se implementa en lugares públicos de alto flujo de personas. Además, la actividad es una muy buena instancia para informar a la comunidad sobre el proyecto.

Al ser una actividad que se implementa en el espacio público con la idea de abordar a la mayor cantidad de personas que transitan por Valparaíso, no se realizó convocatoria, aunque de todos modos fue difundido a través de redes sociales.

Se implementaron 4 puntos interactivos distribuidos en sectores estratégicos de la ciudad.

A continuación, se expone de manera detallada la metodología y principales hallazgos de esta actividad.

6.3.1. Metodología

La actividad de los puntos interactivos tuvo como objetivo general fortalecer la entrega de información y aumentar la participación de la comunidad de Valparaíso.

En este sentido, los objetivos específicos de la actividad fueron:

- Entregar información actualizada sobre el Plan Estratégico para la Zona Costera.
- Presentar y priorizar participativamente las iniciativas preliminares de inversión para la Zona Costera.

Para cumplir con los objetivos se planificaron e implementaron cuatro puntos interactivos distribuidos en lugares estratégicos de la ciudad:

1. Plazoleta Av. Playa Ancha y Av. Quebrada Verde: 26.11.2024 | 11.00 a 14.00 hrs.
2. Plaza Victoria: 26.11.2024 | 16.00 a 19.00 hrs.
3. Bandejón Central Av. Brasil, frente a casa central PUCV: 27.11.2014 | 11.00 a 14.00 hrs.
4. Plaza Cívica, Avenida Bellavista con Avenida Brasil: 27.11.2014 | 16.00 a 19.00 hrs.

Para la ejecución se solicitaron los permisos correspondientes a la Dirección de Desarrollo Económico de la I. Municipalidad de Valparaíso.

Ilustración 89 Comprobante aprobación permiso uso BNUP

I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO

Dirección de Desarrollo Económico

https://munivalpo.municipalidad.digital.gob.cl

Folio: 154690

Pagina 1 de 2

Constancia #856

I. Municipalidad de Valparaíso

En Comité de Permisos y Concesiones, con fecha 21-11-2024, se acordó autorizar a Pía Aravena Zorrilla, representado por Pía Aravena Zorrilla, Rut: 18891974-K, para realizar la siguiente actividad bajo las condiciones indicadas a continuación.

PETICIONARIO	
Nombre Actividad	PLAN ESTRATÉGICO ZONA COSTERA DE VALPARAÍSO_PUNTOS INTERACTIVOS
Tipo Actividad	sin fines de lucro, Ocupacion de espacio publico
Representante Actividad	Pía Aravena Zorrilla
RUT	18891974-K
Fecha/Horario/Lugar	

Fuente: IDOM/ARDEU

La metodología utilizada se basó en el trabajo por componentes. De esta manera, se presentaron los cuatro componentes del Plan Estratégico para la Zona Costera; (i) Acceso al mar, (ii) Regeneración Urbana, (iii) Infraestructura productiva y portuaria, y (iv) Movilidad y Espacio Público, y a su vez se mostraron las iniciativas preliminares de inversión asociadas a cada uno de ellos.

Dado que el objetivo fue realizar una priorización participativa, la información señalada se presentó a través de paneles de 160x60cm. Se construyó un panel por componente, que incorporó el nombre del componente, su objetivo, el nombre de las iniciativas asociadas, y el fotomontaje para cada una de ellas.

De esta manera, se invitó a las personas a que, usando un hilo, marcaran la iniciativa que para ellas resultara prioritaria. Además de esto, se instaló un panel con información general; con las preguntas “Indica el género con el que te identificas” y “Indica tu rango etario”.

Finalmente se instaló un panel informativo con el plano de la Zona Costera, donde se georreferenciaron las iniciativas preliminares presentadas, además de aquellas iniciativas base que ya se encuentran en alguna etapa de formulación o desarrollo.

Como apoyo al trabajo realizado en los paneles, a cada persona que participó se le entregó un díptico informativo, donde se presentó el proyecto y su objetivo; los objetivos estratégicos y la visión propuesta; los componentes del Plan Estratégico, y un mapa de los 11 km de Zona Costera, y donde se georreferenciaron las iniciativas preliminares presentadas, además de aquellas iniciativas base que ya se encuentran en alguna etapa de formulación o desarrollo.

Ilustración 90 Díptico informativo



Fuente: IDOM/ARDEU

Dado que invitar a las personas a participar en una actividad que implique tiempo es un desafío, se incorporó al programa un volanteo previo, a través del cual se entregaba un folleto informativo a las personas que transitaban por la zona, y se les invitaba a participar. El volante y su contenido serán presentados en el apartado de convocatoria del Taller.

6.3.1.1. Equipos y roles

Para la implementación de la actividad se definieron los siguientes roles:

1. Captador:

- El captador fue el encargado de buscar personas para que se acerquen a los paneles y puedan participar de la actividad.
- Esta persona fue entregando volantes informativos sobre el proyecto, utilizándolo como un primer acercamiento a los posibles participantes.
- Una vez que las personas aceptan participar, el captador le entregó a cada una un cuadernillo de participación y lo llevó a los paneles para que el monitor los orientara en su participación.
- Si el monitor se encontraba ocupado con otros/as participantes, el captador guia la participación.

2. Monitor:

- Recibe y/o se acerca a las personas que llegan al panel.
- Acompaña a los participantes para que realicen el "circuito de paneles", comenzando desde el panel de caracterización del participante.

6.3.1.2. Programa

Tabla 61 Programa puntos interactivos

Horario	Actividad
Bloque mañana 9.00 hrs a 10.45 (1 horas y 45 minutos) Bloque Tarde 14.30 hrs a 15.45 hrs (1 horas 45 minutos)	Montaje
Bloque mañana 11.00 hrs a 14.00 hrs (3 horas) Bloque Tarde 16.00 hrs a 19.00 hrs (3 horas)	Invitación, bienvenida e instrucciones de la actividad
Bloque mañana 13.40 hrs Bloque Tarde 18.40 hrs	Desmontaje

Fuente: IDOM/ARDEU

6.3.2. Resultados

En la actividad participaron de manera activa 250 personas. En primera instancia la idea fue que las personas participaran del circuito de paneles, sin embargo, si las personas deseaban participar solo de un componente, o de algunos de ellos, se les permitiría hacerlo como estimaran conveniente, teniendo una metodología adaptable a cada participante. De esta manera, las personas que participaron lo hicieron de formas diversas, contestando el circuito de paneles, parte de éstos, o bien, sólo uno de ellos.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

6.3.2.1. Resultados por género

El 51% de quienes participaron de la actividad se identifica con el género femenino, mientras que el 48% de los participantes se identifica con el género masculino. Finalmente, 2 personas se identificaron con otro género, representando una baja proporción del total; sin embargo, la inclusión de esta opción evidencia una apertura hacia el reconocimiento de identidades de género fuera de las categorías binarias.

Tabla 62 Priorización por género puntos interactivos

Género	Cantidad
Femenino	103
Masculino	97
Otro	2

Fuente: IDOM/ARDEU

6.3.2.2. Resultados por rango etario

Se evidenció un predominio de dos grupos etarios diversos entre sí. En primer lugar, se encuentra la población mayor de 60 años, representando un 34% del total de participantes; el rango 18-29 años representa el 26%, representando un grupo compuesto principalmente por personas jóvenes en proceso de formación académica o iniciando una vida laboral.

Con menores porcentajes de participación se encuentran los rangos de 15-59 años con un 19%, y 30-44 años con un 17%.

Conocer el rango etario de quienes participaron en estas actividades puede ser relevante para diseñar estrategias o servicios enfocados en necesidades específicas de cada uno de estos grupos.

Tabla 63 Priorización por rango etario puntos interactivos

Rango etario	Cantidad
> 18	7
18 - 29	47
30 - 44	30
45 - 59	35
60+	62

Fuente: IDOM/ARDEU

6.3.2.3. Focalización de iniciativas por componentes

Debido a la metodología adoptada para los puntos interactivos, los resultados siguen una valoración tipo ranking, que ubica con valoración 5 (alta) a la(s) iniciativa(s) más votada(s) en cada componente y, por el contrario, con un 1 (baja) a la iniciativa menos votada, distribuyendo el resto de las iniciativas en un rango intermedio según la cantidad de votos obtenidos por la comunidad.

El siguiente resultado fue utilizado para evaluar las iniciativas en el sistema de priorización presentado en un capítulo anterior del informe.

Tabla 64 Resultados priorización de iniciativas Puntos Interactivos

Componente	Iniciativa	Ptje. ponderación
Acceso al mar	Balneario San Mateo	5
	Renovación sector playa Carvallo	5
	Marina deportiva pública en Barón	4
	Mejoramiento e integración del paseo Juan de Saavedra	3
	Construcción de nuevos miradores	2
	Ampliación Muelle Prat	1
Regeneración urbana	Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	5
	Adquisición de terrenos barrio puerto, edificación de viviendas y equipamiento	4
	Pueblito El Membrillo: Mejoramiento Integral del sector El Membrillo	3
	Rehabilitación de la bodega Simón Bolívar	2
	Red de estacionamientos públicos para el Plan	2
	Equipamiento sector mirador Viento Sur	1
	Renovación urbana sector Quebrada Los Placeres	1
Infraestructura productiva y portuaria	Mejoramiento integral de las caletas Portales y El Membrillo	5
	Varadero y espacio para reparación de naves menores	3
Movilidad y EEPP	Recuperación de pasajes peatonales en el barrio Puerto	5
	Infraestructura Intermodal en el nudo Barón	4
	Mejoramiento integral del paseo Altamirano	3
	Mejoramiento del eje España-Errázuriz-Antonio Varas	2

Fuente: IDOM/ARDEU

Ilustración 91 Registro Puntos Interactivos



Fuente: IDOM/ARDEU

6.4. Taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera"

El taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera" se planteó como objetivo: (i) Presentar una síntesis del diagnóstico realizado durante la etapa 01 del Plan Estratégico, (ii) Presentar los objetivos estratégicos y componentes propuestos, (iii) presentar la visión propuesta para la Zona Costera, (iv) presentar y priorizar las iniciativas contempladas en la cartera preliminar de inversiones.

A continuación se expone la convocatoria, metodología y principales hallazgos de este taller participativo.

6.4.1. Convocatoria

En esta etapa se buscó incentivar la participación de todos/as los habitantes de Valparaíso, es decir, quienes viven, estudian, y trabajan en la ciudad, planificando las instancias participativas con el objetivo de llegar a la mayor cantidad de personas. En este sentido, se señala que la estrategia de participación contó con diferentes herramientas:

- Consolidación de la base de datos para generar una invitación dirigida.
- Entrega de volantes en la vía pública durante la implementación de los puntos interactivos.
- Difusión virtual.

Respecto de la consolidación de la base de datos, se tomó la base de datos construida en la etapa anterior en conjunto con la Empresa Portuaria Valparaíso, y se incorporó a los/as participantes de la etapa 01.

De esta manera, se consolidó una base de datos conformada por distintos grupos de interés:

- Academia
- Autoridades locales
- Autoridades regionales
- Comunidad
- Sector logístico y portuario
- Patrimonio
- Turismo
- Participantes etapa 01

El listado total estuvo conformado por 505 personas en total. Con esta base de datos se realizó una convocatoria dirigida, que contempló distintos medios; (i) Invitación a través de llamados telefónicos, (ii) correos electrónicos, (iii) mensajes vía WhatsApp a cada uno de los actores clave convocados, y (iv) confirmación de la participación.

Dado que en paralelo, el mismo día de ejecución del taller, se implementó la reunión de presentación de avances a funcionarios públicos, se puso especial énfasis en la convocatoria a representantes de la comunidad.

Para la entrega de volantes en el espacio público se diseñó un folleto, para el que la Empresa Portuaria generó una propuesta de contenido, sobre la cual el equipo consultor diseñó. Este folleto se entregó a las personas que transitaban por el espacio público en el marco de la implementación de los puntos interactivos. Este folleto tuvo tres objetivos principales; (i) Invitar a la comunidad a participar en el taller y los puntos interactivos, (ii) informar acerca del proyecto, y (iii) dirigir a las personas a la página web del Plan Estratégico para la Zona Costera.

Ilustración 92 Folleto



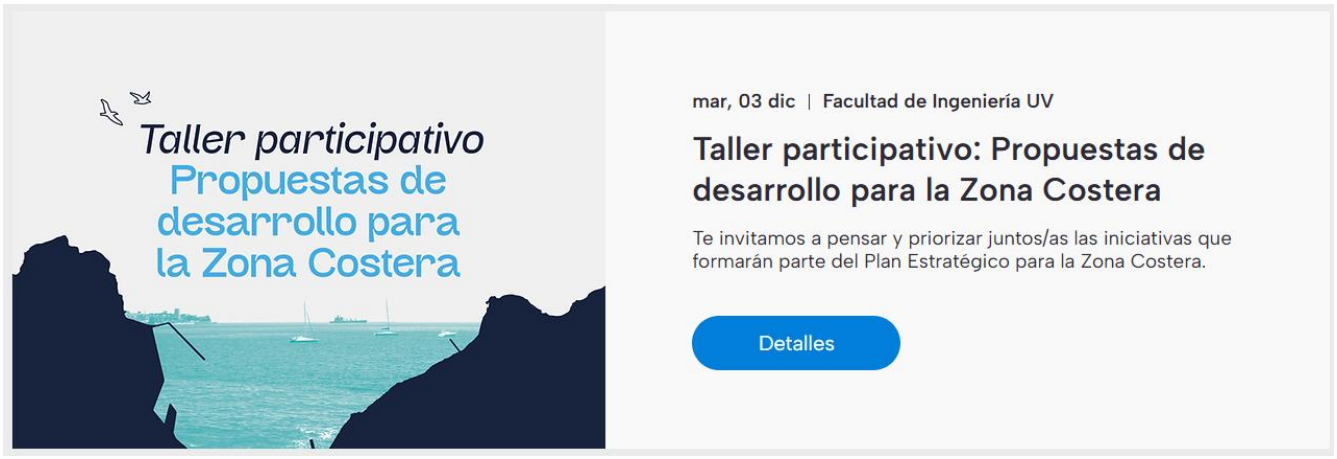
Fuente: IDOM/ARDEU

Ilustración 93 Difusión redes sociales Empresa Portuaria Valparaíso



Fuente: IDOM/ARDEU

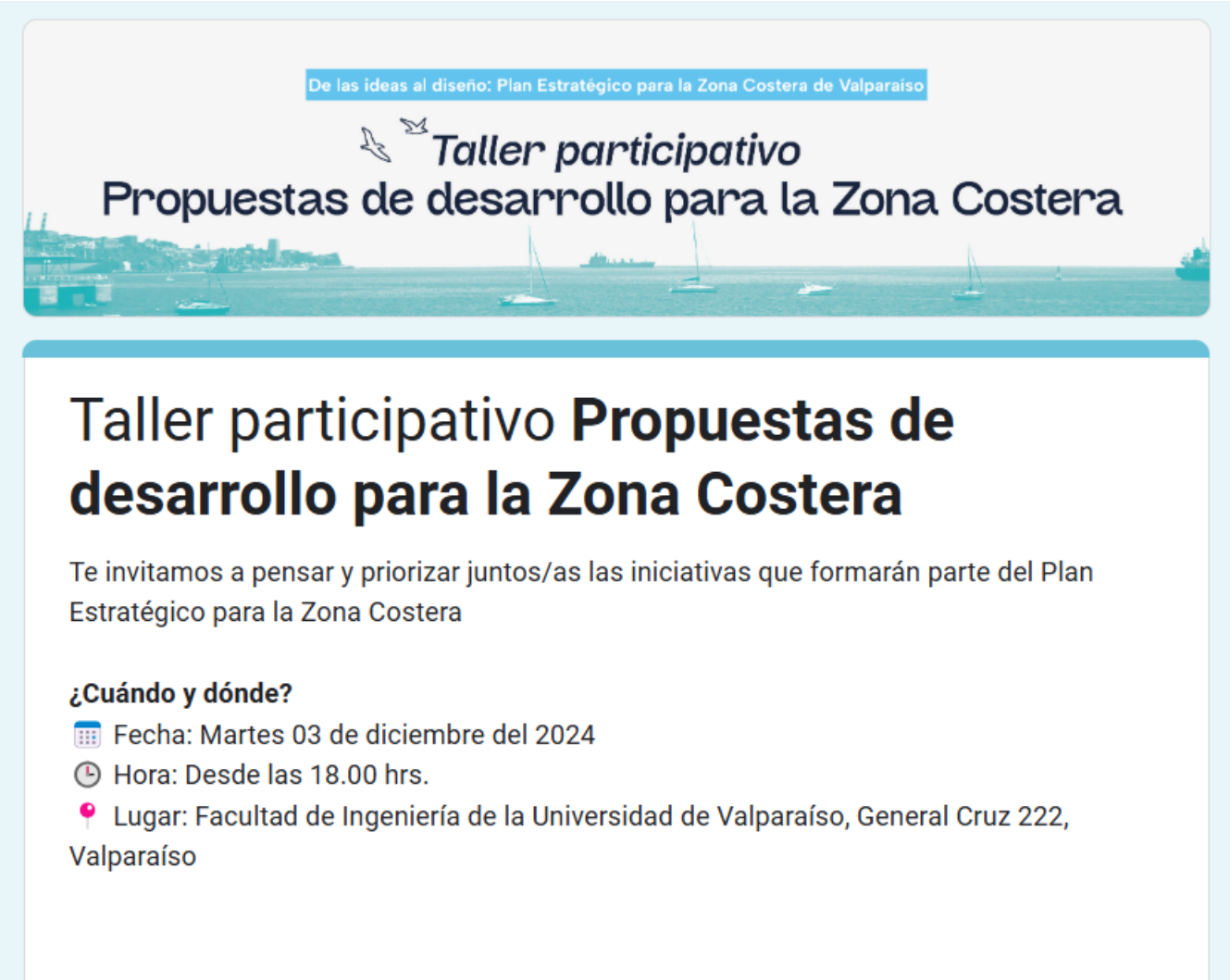
Ilustración 94 Difusión a través de la web



Fuente: IDOM/ARDEU

Para realizar un seguimiento de la convocatoria, se abrió un formulario de inscripción. A través de todos los medios de convocatoria señalados anteriormente se invitó a las personas a inscribirse en este documento que estuvo alojado en la web del proyecto desde el 19 de noviembre hasta el día de ejecución del taller. La inscripción en el formulario no era excluyente para los/as participantes, sino que fue un mecanismo de seguimiento para el equipo consultor.

Ilustración 95 Formulario de inscripción taller



Fuente: IDOM/ARDEU

En paralelo se llevó un registro del proceso de convocatoria, el que se actualizó cada día desde la fecha de inicio de la convocatoria -19 de noviembre del 2024- hasta el día de implementación del taller.

Ilustración 96 Matriz de seguimiento interno convocatoria taller

Comunidad	CAM Última Juventud	Ana María Tobar	patita1176@gmail.com	/ 983483326	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	CAM El Nuevo Renacer	Ana María Bustamante	anamariabustamantec48@gmail.com	/ 966771176	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	JJVV 79, Cordillera parte baja	Eduardo Cueto		9 4663 2781	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	Mercado Puerto	Cristina Pizarro	crispizarrodz@gmail.com				Sí		
Comunidad	ONG de Desarrollo Corporacion de Promoción Comunitaria Galerna	Carla La Rivera		322228380	Sí	19/11/24	Sí		No
Comunidad	JJ.VV Esperanza	Carlos Bascuñán		9 9079 9207	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	Comité Social y de Seguridad Los Veleros	Carmen Nuñez	tuliogruiz@gmail.com	/ 56 9 61905170	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	JJ.VV Miramar Bajo	Rosa Campos	rosa.campos.b@gmail.com	987269277	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	Club Deportivo El Litre	Roxana Carreño Carmona	cdellitre@gmail.com	942082134	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	Club Atlético O'Higgins de Valparaíso	Ruth Pena Casas	c.atletico.ohiggins@gmail.com	962335436	Sí	19/11/24	Sí		Sí
Comunidad	CD Florida	Samuel Galaz		9 3486 1310	Sí	19/11/24	Sí		Sí

Fuente: IDOM/ARDEU

El taller contó finalmente con la participación activa de 75 personas de Valparaíso, entre los que se encontraron aproximadamente 30 personas que participaron por primera vez en alguna instancia participativa del proyecto. Cabe mencionar que dentro de los participantes, se encuentran actores vinculados al movimiento "Salvemos San Mateo". En anexo se encuentra el listado de asistencia.

Ilustración 97 Afiche convocatoria taller



Fuente: IDOM/ARDEU

6.4.2. Metodología

El taller consideró tres momentos:

1. **Presentación**

En la primera parte del taller se realizó una presentación expositiva donde se presentó la síntesis del diagnóstico de la Zona Costera, el cual fue actualizado de manera participativa. Los resultados del diagnóstico se mostraron a partir de la identificación de desafíos y oportunidades, que finalmente configuraron una propuesta de objetivos estratégicos que permitirán el desarrollo de la Zona Costera.

Con base en los objetivos estratégicos, se expusieron finalmente los componentes del Plan Estratégico para la Zona Costera: (i) Acceso al mar, (ii) Regeneración urbana, (iii) Infraestructura productiva y portuaria, y (iv) Movilidad y Espacio Público, y para cada uno de ellos se mostró la cartera preliminar de iniciativas de inversión, enfatizando en que éstas nuevas propuestas surgieron del diagnóstico participativo.

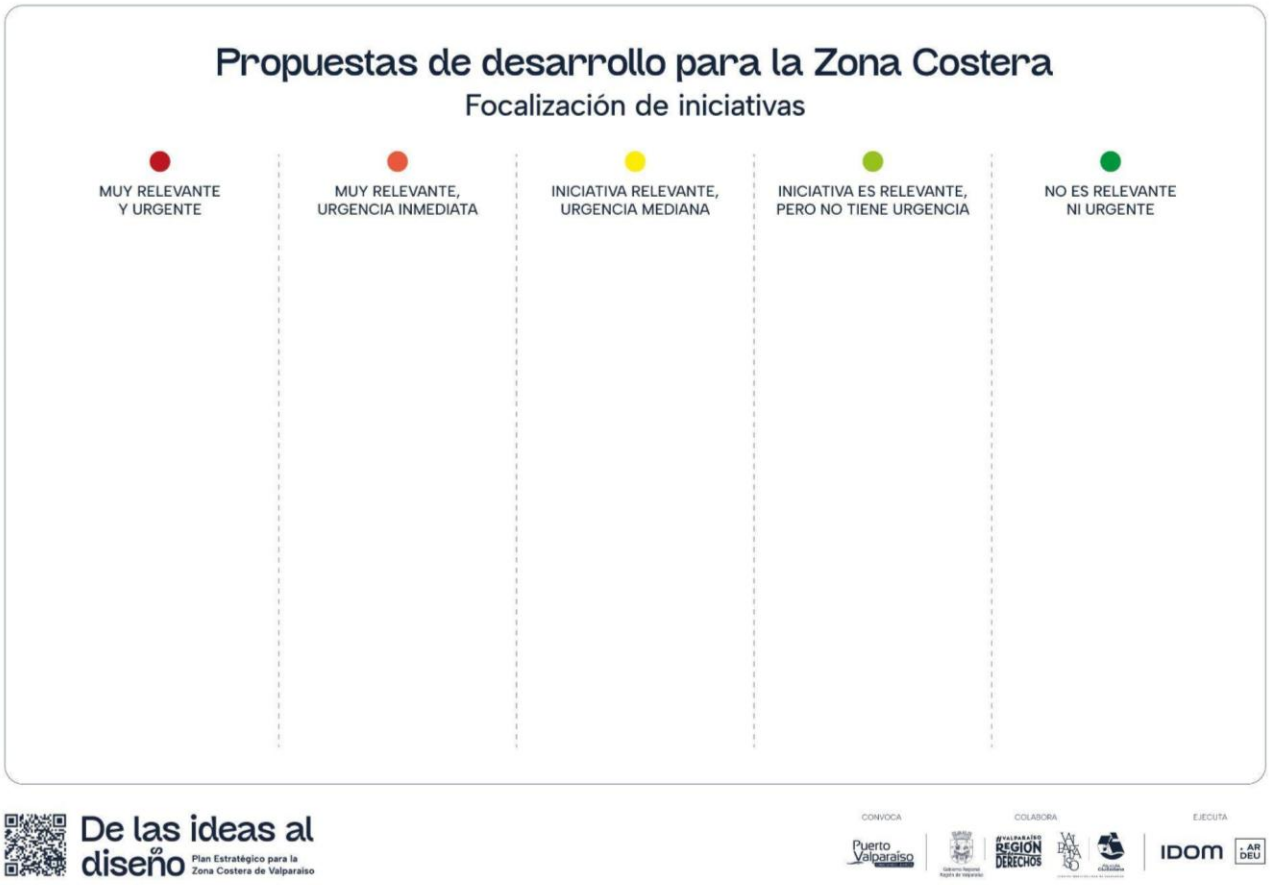
2. **Mesas de trabajo**

En un segundo momento, se invitó a las personas a trabajar en grupos para realizar una priorización de las iniciativas que contemplará el Plan Estratégico en cada uno de sus componentes. Para esto, el trabajo grupal se dividió en dos momentos:

a) Priorización individual, donde utilizando una hoja de priorización, cada persona escogió 2 iniciativas por componente que para ellos resultara más prioritaria, a excepción del componente de infraestructura productiva y portuaria, donde debieron escoger solo una.
b) Priorización grupal para generar a través de un diálogo, un consenso y ordenamiento de iniciativas según nivel de importancia y urgencia en una escala de Likert. Esto permitió categorizar las iniciativas en muy relevante y urgente; muy relevante, urgencia intermedia; iniciativa relevante, urgencia mediana; iniciativa es relevante, pero no tiene urgencia; no es relevante ni urgente.

Durante la implementación de esta metodología, en algunas mesas hubo confusión en responder de manera individual la priorización debido al poco tiempo que había para discutir la actividad grupal y la necesidad de conocer un poco más acerca de cada iniciativa, por lo que, finalmente para el sistema de priorización se tomó en cuenta el consenso grupal de cada mesa, generado a partir del diálogo de la comunidad participante.

Ilustración 98 Escala Likert



Fuente: IDOM/ARDEU

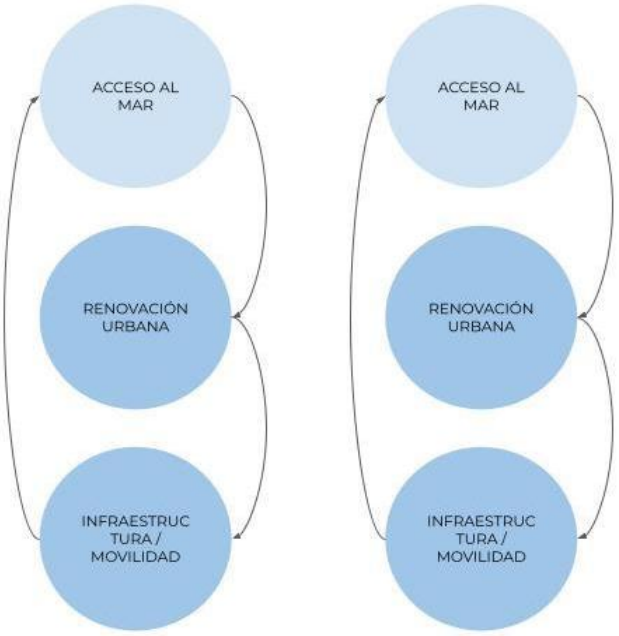
Se conformó un total de 6 mesas, que abarcaron a un rango entre 10 a 15 personas cada una. De esta manera, se formaron dos mesas para el componente "Acceso al mar", dos mesas para el componente "Regeneración urbana", y dos mesas que compartieron los componentes "Infraestructura productiva y portuaria" y "Movilidad y espacio público", debido a que estos últimos componentes tienen menos iniciativas de inversión asociadas. Cada mesa fue moderada por una dupla técnico-social.

La dupla de monitores/as, en cada una de las mesas, presentaron el componente asignado, su objetivo, y las iniciativas preliminares asociadas, mediante el uso de fichas, las que contenían el nombre de cada iniciativa, su ubicación, su justificación, su relevancia y algunas imágenes de referentes que invitaran a los/as participantes a imaginar la intervención.

Dado que la actividad se basó en la metodología "Café mundial", cada mesa contó con 20 minutos para discutir sobre el componente que le correspondió en el comienzo. Luego, pasado los 20 minutos, la dupla de monitores de cada mesa se cambió a la siguiente mesa, presentando su componente a un grupo nuevo de personas. De este modo, cada grupo participó activamente de la discusión de priorización de iniciativas en torno a dos componentes.

La distribución de mesas y rotaciones fue la siguiente:

Ilustración 99 Distribución y rotación de mesas taller



Fuente: IDOM/ARDEU

Ilustración 100 Implementación taller participativo



Fuente: IDOM/ARDEU

3. Plenario y cierre

Finalmente, los/as monitores de cada mesa compartieron las reflexiones, acuerdos y disensos generados por los participantes, en un plenario de cierre.

Tabla 65 Programa taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera"

Horario	Actividad
18.00-18.20 hrs (20 minutos)	Acreditación y coffee
18.20 - 18.25 hrs (5 minutos)	Bienvenida y palabras EPV
18.25 - 18.30 hrs (5 minutos)	Bienvenida e instrucciones de la actividad
18.30 - 18.45 hrs. (15 minutos máximo)	Presentación síntesis diagnóstico
18.45 - 19.00hrs (15 minutos)	Componentes y visión para la zona costera

Fuente: IDOM/ARDEU

6.4.3. Resultados

Tal como se mencionó anteriormente, el trabajo grupal se desarrolló en torno a dos momentos:

a) Priorización individual, donde utilizando una hoja de priorización, cada persona escogió 2 iniciativas por componente que para ellos resultara más prioritaria, a excepción del componente de infraestructura productiva y portuaria, donde debieron escoger solo una. La cual no fue utilizada correctamente por todas las mesas, por lo cual, esta votación no fue consideraba para la ponderación final de cada iniciativa.
b) Priorización grupal, para realizar un ordenamiento de iniciativas según priorización, en una escala de Likert, la cual permitía generar un consenso entre las diferentes opiniones de los participantes de cada mesa de trabajo.

Ilustración 101 Ejemplo resultado Escala Likert



Fuente: IDOM

6.4.3.1. Resultados priorización de iniciativas

Debido a la importancia de lograr un consenso entre las diferentes opiniones de la comunidad de Valparaíso, y dificultad para realizar la priorización individual, los resultados de cada iniciativa que se presentan a continuación, representan el promedio de la opinión de las cuatro mesas realizadas por cada componente.

Este resultado fue utilizado para evaluar las iniciativas en el sistema de priorización presentado en un capítulo anterior del informe.

Tabla 66 Priorización grupal taller

Componente	Iniciativa	Ptje. ponderación
Acceso al mar	Renovación sector playa Carvallo	4
	Balneario San Mateo	2
	Ampliación Muelle Prat	3
	Marina Deportiva Pública en Barón	3
	Mejoramiento e integración del paseo Juan de Saavedra	4
	Construcción de nuevos miradores	3
Regeneración urbana	Nuevo equipamiento y espacio público en Sector Viento Sur	3
	Pueblito El Membrillo: Mejoramiento Integral del sector El Membrillo	4
	Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central PUCV	4
	Adquisición de terrenos barrio puerto, edificación de viviendas y equipamiento	4
	Red de estacionamientos públicos para el Plan	2
	Renovación urbana sector Quebrada Los Placeres	2
Infraestructura productiva y portuaria	Mejoramiento integral de las caletas Portales y El Membrillo	5
	Varadero y espacio para reparación de naves menores	3
Movilidad y EEPP	Mejoramiento integral del paseo Altamirano	4
	Mejoramiento del eje España-Errázuriz-Antonio Varas	5
	Recuperación de pasajes peatonales en el barrio Puerto	4
	Infraestructura Intermodal en el nudo Barón	4

Fuente: IDOM/ARDEU

6.4.3.2. Fundamentos en torno a las iniciativas

El momento del taller donde se invitó a los participantes a ordenar las iniciativas en una escala Likert, generó una instancia de discusión y diálogos para generar consensos entre los participantes. En algunas iniciativas se evidencian tendencias compartidas, mientras que otras cuentan con opiniones opuestas entre las distintas mesas, dado por la amplitud de la Zona Costera y diversidad de actores y organizaciones que la habitan. A pesar de esto, se entregan fundamentos que son clave para comprender el porqué de los resultados obtenidos, e identificar así aspectos relevantes que aporten al desarrollo de las iniciativas que resultan priorizadas.

En este sentido, a continuación se presentan los principales hallazgos en torno a la discusión y consenso grupal.

6.4.3.2.1. Componente acceso al mar

En primer lugar, se instaló la importancia de este componente en particular, dado que actualmente existen barreras -la línea férrea, las instalaciones portuarias, entre otros- que impiden o dificultan el acceso de las personas al mar. En este sentido, se considera fundamental mejorar la relación de la ciudad y sus habitantes con el mar y la Zona Costera, fortaleciendo el acceso de las personas a habitar el mar de diversas maneras.

En este sentido, se observa que la totalidad de iniciativas de este componente representa un grado de relevancia alto, por lo que el trabajo de las priorizaciones reside mayoritariamente en el grado de urgencia que tienen éstas, lo que se tradujo en un indicador para la toma de decisiones.

Antes de desglosar las opiniones por cada iniciativa, se señala que, a diferencia de otras mesas, en este componente hubo diferencias significativas en la priorización resultante de las distintas mesas, e incluso se evidenciaron disensos dentro de los/as participantes de una misma mesa. En este sentido, el resultado de la ponderación evidencia el promedio de estas opiniones, exponiendo a continuación, las principales opiniones en torno a cada una.

En relación a la iniciativa "Mejoramiento del sector Playa Carvallo", se considera como un espacio importante, al ser uno de los actuales accesos al mar con que cuenta la ciudad. Sin embargo, a pesar de su relevancia e historia, hoy se encuentra en estado de deterioro y es significado como un lugar inseguro para habitar. Se evidenciaron opiniones diversas, de modo que hubo mesas en que catalogó esta iniciativa como urgente, mientras que otras señalaron que dado que esta playa ya permite el libre acceso al mar, deberían priorizarse otras iniciativas que habiliten nuevos espacios de proximidad al mar. En general, se señala que se encuentra dentro de las iniciativas consideradas relevantes.

Respecto de "Balneario San Mateo", se observa que es de conocimiento general que el balneario será reemplazado por una explanada de contenedores -en el marco de la ampliación portuaria-, lo que genera incertidumbre sobre la desaparición de este espacio y la pérdida de un acceso al mar para las personas. Ante esto, se considera fundamental no perder un acceso al mar. Sin embargo, al generar proyecciones respecto de San Mateo, se evidencia que parte de los/as participantes consideran que es prioritario trabajar su rediseño, aún cuando supone un desafío el invitar a imaginar un balneario diverso, mientras que hay otro sector que no lo considera dentro de lo más relevante, ya que no mantienen expectativas, mostrando una desesperanza en torno al futuro de San Mateo. Es por esto principalmente que no se posiciona dentro de las iniciativas más relevantes.

Sobre la iniciativa "Ampliación del Muelle Prat" se indica que si bien se posiciona dentro de las iniciativas más priorizadas, se evidenciaron argumentos que cabe tener en cuenta. Mientras hubo mesas en que se consensuó que se debería priorizar esta iniciativa con carácter de urgencia, principalmente por su relevancia para el turismo de la ciudad; por otro lado hubo mesas que señalaron que esta actividad -portuaria y lanchera- ha funcionando sin relación con su entorno, por lo que podría no ser un interés compartido por toda la ciudadanía, posicionándose con urgencia media.

La iniciativa "Marina deportiva pública en Barón", tuvo opiniones muy diversas, siendo en algunas mesas considerada como iniciativa muy relevante, mientras que en otras se cuestionó su relevancia y urgencia. Dentro de las opiniones que la posicionaron como una urgencia media, se encontraron argumentos relacionados con la necesidad de contar con un molo de abrigo de uso público -marcando una diferencia con el molo de abrigo ubicado en zona de la armada-, donde además existiera la posibilidad de realizar deportes acuáticos de manera accesible para todos/as.

Respecto de la iniciativa "Mejoramiento e integración del Paseo Juan de Saavedra", se evidenció que se valora la continuidad de los 11 km mediante un paseo costero, al mismo tiempo que permitiría revitalizar una zona olvidada con gran potencial.

Finalmente, respecto de la "Construcción de nuevos miradores", en general fue una iniciativa considerada relevante, mas no urgente.

6.4.3.2.2. Componente regeneración urbana

Respecto de la iniciativa "Adquisición de terrenos Barrio Puerto, edificación de viviendas y equipamiento", se señala que es un diagnóstico compartido el hecho de que el centro de la ciudad se encuentra despoblado, y por lo tanto, existen terrenos e infraestructuras abandonadas o subutilizadas, que generan un gran deterioro en la ciudad. En este sentido, se considera que éste es un proceso relevante y necesario para la regeneración del centro de Valparaíso.

En torno a "Mejoramiento del entorno del Mercado Cardonal y Casa Central de la PUCV", se señala que se evidencia una opinión homogénea que posiciona esta iniciativa como prioritaria en relación a la regeneración urbana. Se evidencia la necesidad de generar intervenciones en la infraestructura existente, el ordenamiento de las actividades que ocurren en la zona, y el fortalecimiento de actividades vinculadas a la economía local. Se enfatiza en la necesidad de proyectar tiempos concretos para su ejecución, y de potenciar las responsabilidades de las empresas privadas del sector.

Acerca de "Pueblito El Membrillo: Mejoramiento Integral del sector Caleta El Membrillo", se significa como una iniciativa dentro del rango de categorías de mayor relevancia, dado su potencial para consolidarse como un polo de desarrollo económico y turístico. En este sentido, se enfatiza en la necesidad de mejorar la caleta y su entorno, transformándolo en un sector llamativo para comprar, visitar, y pasear, potenciando así su rol en la interacción social en la Zona Costera. Se menciona la importancia de generar sinergias con la nueva caleta "Joya del Pacífico", de manera que realmente se fortalezca el sector como un polo de desarrollo. Finalmente, se menciona la importancia de incorporar a los actores implicados, especialmente a los sindicatos de pescadores, en el eventual desarrollo de esta iniciativa.

Luego se encuentran las iniciativas con una menor ponderación. Sobre la iniciativa "Red de estacionamientos públicos para el Plan de Valparaíso", se comparte la necesidad de liberar los espacios públicos que hoy son utilizados como estacionamientos, sin embargo, se señala que hay prioridades que tienen mayor urgencia.

Acerca de la "Regeneración urbana sector Quebrada Los Placeres", se reconoce como una iniciativa relevante pero en ningún caso con el carácter de urgente.

Respecto de la iniciativa "Nuevo equipamiento en el sector Viento Sur", se identificó ésta como un área sin iniciativas actuales, y con potencial para consolidarse como un espacio deportivo y recreativo. En este sentido, se generan propuestas como crear un sendero abierto que conecte con la Avenida Altamirano, y permita actividades como ciclismo y caminatas, favoreciendo el uso peatonal y recreativo del espacio.

6.4.3.2.3. Componente Infraestructura productiva y portuaria

Sobre la iniciativa "Mejoramiento integral de las Caleta Portales y El Membrillo", se evidencia una clara priorización por esta iniciativa, en cuanto existe una necesidad de optimizar la infraestructura de las caletas, en especial de la Caleta Portales. En cuanto a la Caleta El Membrillo, se instaló la necesidad de mejorar las condiciones de accesibilidad peatonal. Además, se considera que debería existir una coordinación entre Caletas, para potenciar su desarrollo; especialmente entre El Membrillo y la futura caleta "Joya del Pacífico".

Se menciona que el trabajo y diálogo entre pescadores y ciudadanía no ha sido fácil, por lo que es necesario incorporarlos el diálogo, a través de sus sindicatos.

Acerca de la iniciativa "Varadero y espacio para la reparación de naves menores", se menciona que existe un disenso, en cuanto parte de los/as participantes no lo consideran como relevante -dada la división que existe entre cualquier actividad portuaria con el resto de la ciudad-, mientras que otros participantes lo consideran importante para responder a una necesidad no sólo en torno a la actividad portuaria, sino también de los lancheros. De igual forma, incluso quienes lo consideran relevante, no lo posicionan como urgente.

6.4.3.2.4. Componente Movilidad y Espacio Público

En general, se señala que todas las iniciativas propuestas para este componente son consideradas necesarias y de alguna forma resultan prioritarias para la ciudad, debido a que la movilidad es uno de los mayores déficits de Valparaíso. En este sentido, para mejorar la relación entre la Zona Costera y las personas, es necesario fomentar aspectos como la conectividad y la integración.

En cuanto a la iniciativa "Mejoramiento del Eje España - Errázuriz - Antonio Varas", se posicionó como la más relevante y urgente de este componente, debido a la necesidad de intervenir y mejorar esta franja categorizada como la "columna vertebral de la ciudad", que sin embargo hoy, funciona como una barrera que disgrega la Zona Costera del resto de Valparaíso.

Sobre el "Mejoramiento urbano Intermodal en Nudo Barón", se evidencia su posicionamiento dentro de las iniciativas más prioritarias para las personas. Esto es principalmente porque el sector Barón concentrará el desarrollo de distintas iniciativas, entre las que se cuentan el nuevo Parque Barón, la habilitación de la Bodega Simón Bolívar, una eventual marina deportiva pública; y por otro lado concentra diversos medios de transporte, el tren, las micros y el futuro teleférico, por lo que se hace necesario ordenar estos usos y formas de conectividad, y darle una nueva cara a esta zona.

En torno a la iniciativa "Mejoramiento Integral del Paseo Altamirano", se señala que se considera una iniciativa necesaria dado por la existencia de algunas zonas de mayor deterioro. Se enfatizó la importancia de conservar su carácter natural como un valor distintivo; se sugirió reforzarlo con enrocado y garantizar su protección ante eventos asociados a riesgos naturales, fortaleciendo así la infraestructura costera para asegurar su uso sostenible.

En relación con la "Recuperación de pasajes peatonales de Barrio Puerto", se considera necesario revitalizar los pasajes peatonales, dado que la caminabilidad y la conectividad cerros - plan - mar, se identifican como una de las principales necesidades para el mejoramiento de la Zona Costera.

6.5. Reunión con Funcionarios Públicos

La reunión con funcionarios públicos tuvo por objetivo: (i) Presentar una síntesis del diagnóstico realizado durante la etapa 01 del Plan Estratégico, (ii) Presentar los objetivos estratégicos y componentes propuestos, (iii) presentar la visión de desarrollo propuesta para la Zona Costera, (iv) presentar las iniciativas contempladas en la cartera preliminar de inversiones.

A diferencia del Taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera" realizado con la comunidad, éste buscó mostrar un avance de la etapa 02 de la consultoría a profesionales de instituciones con competencias en la Zona Costera, con el fin de recibir una retroalimentación sobre la estructura del borrador del Plan Estratégico e iniciativas propuestas para el Plan. Estos actores fueron convocados mediante correo electrónico.

Ilustración 102 Afiche convocatoria reunión con funcionarios público



Fuente: IDOM/ARDEU

Esta reunión fue realizada el día 3 de diciembre, de 11:00 a 12:30 hrs, en el Auditorio de la Empresa Portuaria Valparaíso, donde asistieron representantes de las siguientes instituciones:

- Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)
- Armada de Chile
- Seremi MINVU, V Región
- Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP)
- Corporación Sitio Patrimonio Mundial (SPM)
- Unidad de Gestión de Información Territorial (UGT) del Ministerio de Obras Públicas (MOP)
- División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLAD) del Gobierno Regional
- División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA

Ilustración 103 Registro fotográfico Reunión con funcionarios públicos



Fuente: IDOM

6.5.1. Comentarios Generales

Algunos comentarios que se realizaron en la reunión fueron los siguientes:

- Un tema al que se le hizo hincapié durante la reunión fue el tener cuidado con el manejo de expectativas , considerando que existe un proceso histórico de demandas, por lo que es necesario ser cuidadosos y claros en cómo se transmite la información a la comunidad, con el fin de evitar falsas expectativas respecto de los alcances del Plan Estratégico y de las iniciativas. Bajo este contexto, también es importante dejar claro los alcances que tiene la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) respecto a las iniciativas de inversión que se propongan en el Plan.
- Es importante educar a la ciudadanía sobre la complejidad de los proyectos e iniciativas que se proponen, entendiendo que para que estos se ejecuten, será necesario realizar etapas en el corto, mediano y largo plazo, que contemplen estudios de factibilidad, diseño y construcción.
- Para cada iniciativa de inversión priorizable, es necesario identificar instituciones competentes, definiendo responsabilidad de organismos y posibles fuentes de financiamiento. En esta línea, se comentó durante la reunión que es un desafío la propuesta de gobernanza, ya que es necesario articular a las distintas instituciones y actores que puedan estar involucrados en el proceso.

6.6. Encuentros Ciudadanos

Aunque desde el inicio del Plan Estratégico se ha señalado que este es un proyecto distinto al de la Ampliación Portuaria, y que ambos cuentan con su propio Plan de Participación Ciudadana, se incluye a continuación un breve apartado sobre los encuentros ciudadanos organizados por la Empresa Portuaria. Estos encuentros tuvieron como objetivo reunir a diversos actores de Valparaíso para proporcionar información directa y crear un espacio de diálogo en torno al proceso de ampliación portuaria. Las reuniones se llevaron a cabo entre el 24 de noviembre de 2024 y el 25 de enero de 2025.

Se considera que estos encuentros son relevantes para el Plan Estratégico Zona Costera (PEZC), ya que permitieron obtener información actualizada sobre las perspectivas de la comunidad respecto a la Ampliación Portuaria, con especial énfasis en San Mateo. Dicha información será fundamental para orientar de manera más adecuada la propuesta para el sector y balneario San Mateo, buscando alternativas que armonicen las acciones a implementar en el marco de la Ampliación Portuaria con las demandas ciudadanas.

El equipo consultor participó en el encuentro realizado el 9 de enero de 2025, evento en el que, aunque no estuvo a cargo de la convocatoria, organización ni facilitación, asistió con el fin de presentar el Plan Estratégico para la Zona Costera e informar a la comunidad sobre futuras instancias relacionadas con San Mateo. Esta reunión contó con la participación de 55 personas y permitió tanto a la Empresa Portuaria como al equipo consultor recoger valiosa información sobre la situación de San Mateo. A continuación, se presentan algunos de los puntos más relevantes obtenidos en dicha reunión:

A. La participación ciudadana en la definición y validación del anteproyecto de San Mateo deberá centrarse en escenarios posibles.

Es urgente que la Empresa Portuaria defina los escenarios viables para el proyecto, ya que la sesión evidenció que el diseño de San Mateo debe basarse en opciones concretas y factibles. Esto implica presentar ubicaciones y alternativas realistas que permitan a la comunidad ajustar sus expectativas y debatir sobre posibilidades viables.

Además, será clave comunicar claramente que el objetivo de la participación ciudadana en el diseño del balneario San Mateo no es decidir si se llevará a cabo el proyecto, lo cual corresponde al proceso del SEIA, sino definir cómo se podría concretar el mejor balneario posible en caso de que se ejecute la Ampliación Portuaria.

B. Ampliación de la difusión y convocatoria en las próximas acciones del Plan Estratégico para la Zona Costera.

Para las siguientes fases del plan, será necesario ampliar la difusión y convocatoria a través de los actores, canales y medios sugeridos por la comunidad en la reunión del 9 de enero. El equipo consultor incorporará a los participantes de esta instancia en la base de datos consolidada, con el fin de diversificar los canales de difusión y convocatoria para las futuras actividades participativas.

Asimismo, la comunidad propuso utilizar medios locales, como Radio Portales y Radio Ritoque, y también sugirió contactar con las Oficinas Municipales de Zona para difundir la información a través de estos canales.

Esta información fue sistematizada por el equipo consultor y entregada a la Empresa Portuaria de Valparaíso, con el fin de orientar las decisiones para las siguientes fases del diseño del anteproyecto del balneario San Mateo.

Por otro lado, en este encuentro también se recopilaron los anhelos de la comunidad y elementos claves a considerar en el diseño del futuro balneario San Mateo, sintetizados a continuación:

Un acceso al mar para la comunidad de Valparaíso

- Con acceso directo y abierto al mar
- Un acceso para visitar y habitar el mar
- Un balneario de alto estándar

Un balneario que permita el encuentro de la comunidad

- Donde poder desarrollar diversos deportes náuticos
- Un lugar donde las personas se puedan encontrar y convivir
- Con espacios de permanencia
- Un lugar para bañarse en el mar
- Un lugar para tomar baños de sol
- Un balneario con aguas calmas donde los niños y niñas puedan bañarse y disfrutar

Un balneario seguro y accesible

- Un espacio limpio
- Con resguardo ante eventos de riesgo natural
- Un espacio inclusivo

Un balneario respetuoso de la historia e identidad

- Que reconstruya y ponga en valor la historia de San Mateo
- Que no omita la relevancia emocional que San Mateo tiene para la comunidad

Un balneario con valoración medioambiental

- Que considere los avances del cambio climático
- Que reconozca su condición de reserva de la biósfera

6.7. Consultas Virtuales

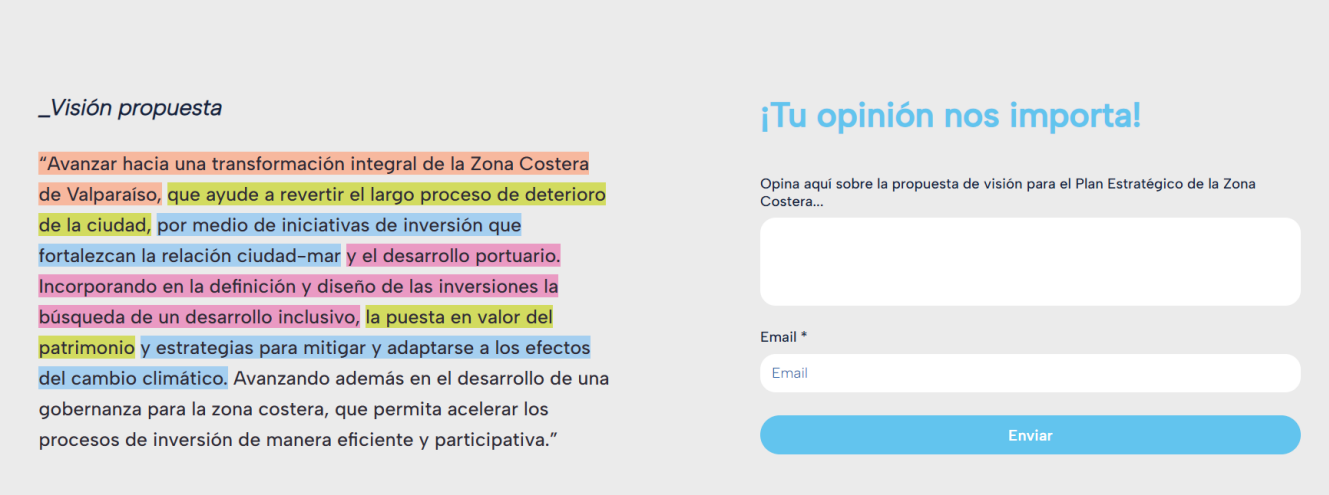
Tal como se planteó durante la etapa 01, durante todo el proceso se implementará una estrategia comunicacional con un fuerte pilar en lo virtual, que acompañe y robustezca la intervención. Para esto, se ha consensuado con la Empresa Portuaria Valparaíso que la web es el canal oficial de difusión y participación en el marco del proyecto.

Para el caso de la etapa 02, se plantearon como objetivos difundir tanto los avances como las actividades participativas, además de generar un registro de las actividades, y avanzar hacia la generación de una comunidad digital que permita transmitir y amplificar lo hecho de manera presencial. Para esto, fue fundamental abrir espacios de participación virtuales -pensados para quienes no pueden participar presencialmente, o bien, quieren profundizar su participación utilizando los canales online-, a través de consultas vinculadas a cada actividad.

Dados los alcances de esta etapa, durante diciembre, enero y febrero se abrieron consultas vinculadas a la propuesta de visión para la Zona Costera, y a la cartera preliminar de iniciativas de inversión. Respecto de esta última, se han alojado en la web las fichas de cada una de las iniciativas, y se ha abierto un canal para ingresar las opiniones de la comunidad en general.

Se considera que es necesario realizar un proceso de difusión que convoque a las personas a ingresar al sitio web, pero sobre todo a ingresar sus opiniones.

Ilustración 104 Consultas virtuales web





Fuente: IDOM/ARDEU

6.8. Materiales Gráficos

Este componente tiene dos propósitos, el primero se refiere a todo aquel material diseñado para la difusión y convocatoria a través de plataformas digitales, y el segundo, de manera simultánea, aborda el material metodológico utilizado en las actividades de esta etapa, puntos interactivos y taller participativo; además de la reunión de actualización con funcionarios públicos.

Para cumplir con ambos propósitos (difusión/convocatoria y material metodológico), se diseñó un kit gráfico comunicacional con piezas adaptadas para cada instancia de participación ciudadana. Los materiales gráficos diseñados consideraron:

Puntos interactivos

- Paneles por componente
- Folleto
- Díptico
- Flyer difusión actividad

Taller participativo "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera"

- Flyer convocatoria
- Mapa 11 KM con iniciativas de inversión
- Díptico
- Escala Likert
- Ficha de priorización individual
- Fichas por iniciativa

Reunión de actualización con funcionarios públicos

- Flyer de convocatoria

Ilustración 105 Materiales gráficos diseñados



"Avanzar hacia una transformación integral de la Zona Costera de Valparaíso, que ayude a revertir el largo proceso de deterioro de la ciudad, por medio de iniciativas de inversión que fortalezcan la relación ciudad–mar y el desarrollo portuario. Incorporando en la definición y diseño de las inversiones la búsqueda de un desarrollo inclusivo, la puesta en valor del patrimonio y estrategias para mitigar y adaptarse a los efectos del cambio climático. Avanzando además en el desarrollo de una gobernanza para la zona costera, que permita acelerar los procesos de inversión de manera eficiente y participativa."

- ACCESO AL MAR
- RENOVACIÓN URBANA
- INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA Y PORTUARIA
- MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

De las ideas al diseño
Plan Estratégico para la Zona Costera de Valparaíso

CONVOCA COLABORA EJECUTA



Fuente: IDOM/ARDEU

6.9. Conclusiones

Los hallazgos permiten generar algunas conclusiones, identificando fortalezas y desafíos respecto de la implementación del proyecto.

Respecto de las fortalezas del proceso, se menciona que ha sido positivo el apostar por masificar la participación de la comunidad en general, no solo a través de organizaciones o instituciones, sino que también convocando al habitante de Valparaíso.

En torno a lo anterior, se evidencia que los puntos interactivos fueron un aporte a la masificación de la participación, permitiendo llegar a personas que no conocían el proyecto. Esto se validó en cuanto en el taller participativo se evidenció que al menos 30 de los 75 asistentes fueron personas que no habían participado en ninguna instancia del proyecto, y llegaron principalmente a raíz de los puntos interactivos.

Es fundamental continuar trabajando por entregar información y convocar de manera amplia -con distintos medios de participación- a la comunidad porteña. En esta línea, se identifica que uno de los desafíos será continuar fidelizando a quienes han participado de una, varias o todas las instancias participativas del Plan, debido a que generalmente las relaciones se diluyen más fácilmente. Así, las consultas virtuales y la difusión a través de las redes sociales de la Empresa Portuaria Valparaíso serán aspectos fundamentales para mantener las relaciones de confianza que se han establecido hasta el momento.

Respecto de los resultados de la priorización de iniciativas preliminares de inversión -que ha sido el principal objetivo de esta etapa-, se señala que será fundamental el proceso de conjugación de la priorización participativa con otros aspectos como la viabilidad técnica, económica, entre otros factores. Este proceso de priorización de iniciativas debe hacerse de manera clara y transparente, comunicando asertivamente los fundamentos bajo los cuales se seleccionarán unas iniciativas y otras no. Es por eso que las etapas de devolución de la información serán claves al término de la etapa.

7. ANEXOS

Los Anexos correspondientes a la presente entrega, informe etapa 2A, son los siguientes:

Borrador Plan Estratégico Zona Costera PEZC

1. **Elementos Estrategia PEZC** (Excel). Este archivo incluye los desafíos y oportunidades identificados, objetivos estratégicos y componentes, visión y relación objetivo-desafío.
2. **Listado Iniciativas PEZC** (Excel). Este archivo incluye el proceso de definición de la cartera de iniciativas de inversión; e información general (nombre, descripción, justificación) de las iniciativas definitivas.
3. **Fichas iniciativas PEZC** (PDF). Corresponde al desarrollo de las 40 iniciativas que conforman el Plan.
4. **Imagen Objetivo** (JPG) del PEZC.
5. **Marco Lógico PEZC** (Excel). Este archivo constituye la relación (directa o indirecta) entre los desafíos socioterritoriales y las iniciativas que conforman el Plan.
6. **Priorización PEZC** (Excel). Este archivo incluye el proceso metodológico del sistema de priorización, utilizado para definir el grado de prioridad de las iniciativas "priorizables" del Plan.

Participación:

7. **Presentación de Avance Etapa 2**, presentada en taller participativo del 3 de diciembre y Reunión con funcionarios públicos.
8. **Material gráfico** desarrollado durante la etapa:
   - Flyer difusión puntos interactivos.
   - Paneles Punto Interactivo.
   - Díptico PEZC.
   - Folleto informativo.
   - Mapa Zona Costera con iniciativas de inversión.
   - Flyer taller.
   - Visión PEZC.
   - Escala Focalización de iniciativas de inversión.
   - Fichas de iniciativas de inversión.
   - Flyer reunión funcionarios públicos.
9. **Listado de asistencia a taller** "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera" realizado el 3 de diciembre.
10. **Registro fotográfico** de puntos interactivos.
11. **Registro fotográfico** taller "Propuestas de desarrollo para la Zona Costera"



CONVOCA

Puerto Valparaíso
CRECIENDO JUNTOS

Gobierno Regional
Región de Valparaíso

COLABORA

#VALPARAÍSO
REGIÓN de DERECHOS

VALPARAÍSO
I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO

EJECUTA

IDOM

.ARDEU