

LICITACIÓN PROPUESTA PÚBLICA 11/2024

Proyecto de Remodelación [MUELLE PRAT]

PuertoValparaíso
CRECIENDO JUNTOS

www.puertovalparaiso.cl
puertovalparaiso@puertovalparaiso.cl
Av. Errázuriz N°25, Valparaíso

 **bordeURBANO**

www.bordeurbano.cl
contacto@bordeurbano.cl
Condell N°1176 Of.72, Valparaíso

[Antecedentes]

01• REORDENAMIENTO Y CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO DEL MUELLE

La operación establece un eje continuo de circulación peatonal a lo largo del muelle, reorganizando pavimentos, pendientes, mobiliario y áreas de permanencia. Se asegura un ancho útil constante y accesible, se jerarquizan recorridos y se refuerza la lectura unitaria del paseo como soporte del uso público cotidiano.

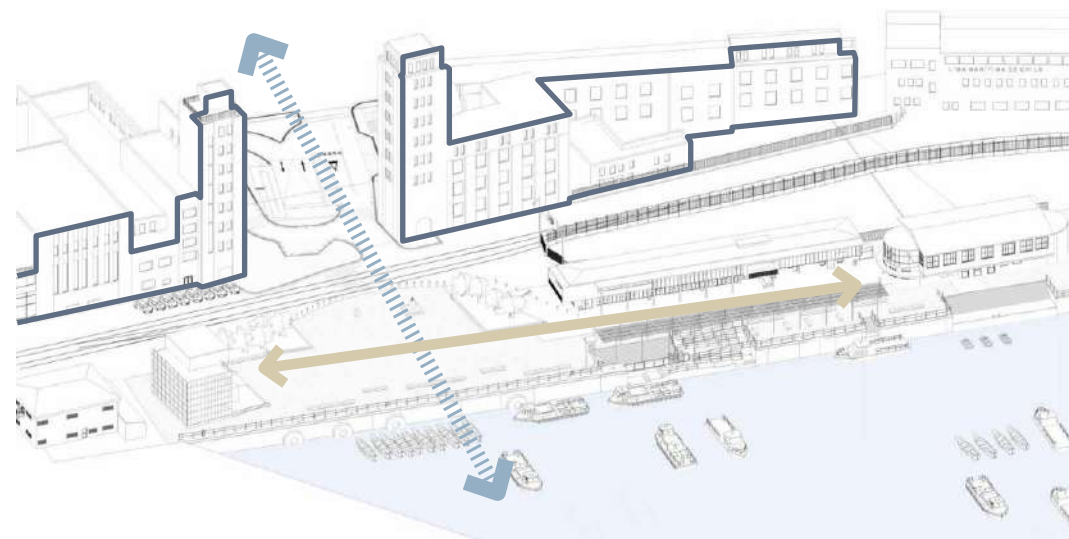
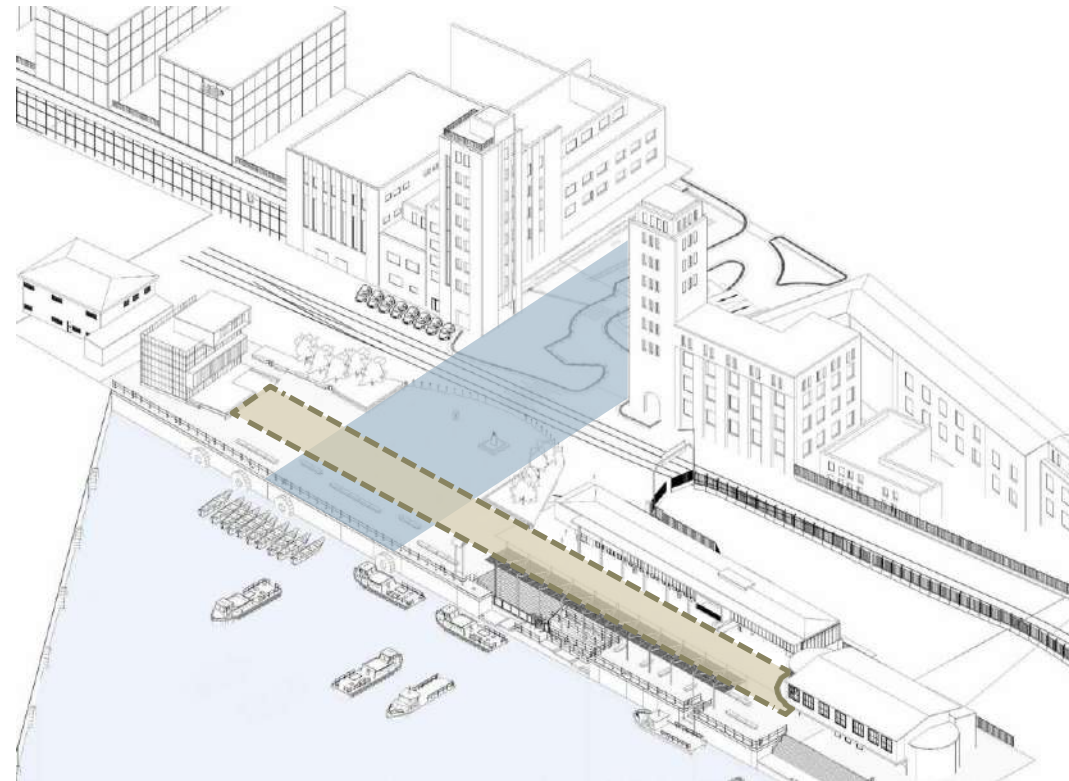
03• RENOVACIÓN DE EDIFICIO COMERCIAL COMPATIBLE CON OPERACIÓN PATRIMONIAL

La operación incorpora la renovación del edificio de uso comercial como parte integrante de la intervención patrimonial, concebida no como objeto autónomo, sino como pieza articuladora entre el muelle histórico, el espacio público, y el borde marítimo.

La edificación se implanta de manera controlada, respetando el trazado del muelle, evitando la ocupación continua del borde y manteniendo la lectura del soporte portuario histórico. Su escala, volumetría y disposición se definen en función de criterios de compatibilidad patrimonial, asegurando la continuidad del paseo, la permeabilidad visual y el carácter abierto del conjunto.

El edificio se evalúa como una operación de activación patrimonial, en tanto introduce usos públicos y comerciales compatibles que refuerzan la permanencia de usuarios, la vigilancia natural del espacio y la relación cotidiana entre ciudad y mar, sin comprometer la integridad material ni simbólica del bien.

6. ACCIONES



02• APERTURA VISUAL Y CONTROL DEL FRENTE MARÍTIMO

La operación define criterios de despeje, control de alturas y permeabilidad visual aplicables tanto al espacio público como a las nuevas incorporaciones edificadas. Se resguarda la lectura transversal y longitudinal del borde, evitando barreras visuales dominantes.

04• CONSOLIDACIÓN MATERIAL Y LECTURA UNITARIA DEL CONJUNTO

La operación propone la consolidación de criterios materiales comunes para pavimentos, elementos de borde, luminarias y encuentros constructivos, aplicables tanto al espacio público como a la nueva edificación, reforzando una lectura coherente y sobria del conjunto.

Existe una relación entre los requerimientos técnicos de la actividad portuaria relacionada a su creciente volumen y complejidad con el crecimiento de la ciudad. Desde la carga y descarga sobre los hombres en el agua hasta los primeros muelles construidos de modo artesanal, esencialmente para permitir botes y lanchas de acercamiento. Cada muelle requiere más profundidad y para lograrlo se avanza sobre el mar, creando nuevos suelos urbanos.



Plano de Puerto de Valparaíso.



Libertad de comercio.



Plano de la bahía de Valparaíso.



Bolsa de comercio.



Plaza de la Intendencia.

1790

1811

1838

1850

1858

1867

s/f

1825

1836

1830-1840

1863

1863

Ohlsen, Th. Cargadores descargando buques.

Primer Muelle de Estado sobre estructura de la Esmeralda.
Uso: Embarque de pasajeros y carga menor.

Darondeau, B. 1836-1837.
Aduana y desembarcadero de Valparaíso.

Segundo Muelle Fiscal sobre pilotes de madera hincados.
Uso: Embarque de pasajeros y carga.

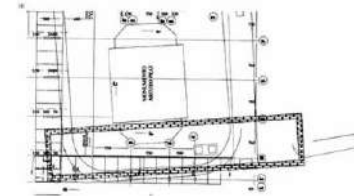
Acuarela de Valparaíso.
Anónimo.

Vista hacia el segundo muelle.



CIUDAD PUERTO: PRIMERA ETAPA DE INSTALACIONES ARTESANALES

Luego del bombardeo de Valparaíso por parte de España en 1866, se proponen nuevas ampliaciones de muelles (Fiscal y de Pasajeros inaugurados en 1883 y 1884) que permiten la carga de barcos mayores con pescantes y grúas funcionando en el Muelle Fiscal. Se genera un borde al mar en el malecón que servía de paseo costero y de estiba y desestiba de pequeñas embarcaciones.



Ubicación monumento Héroes de Iquique con cimientos de Bolsa de Comercio.



Plano Mannheim superpuesto a Google Earth.



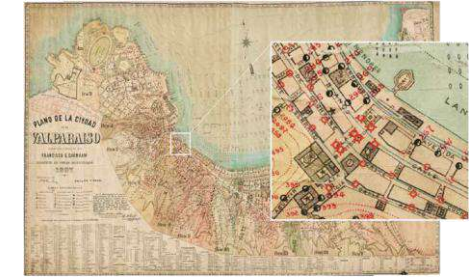
Vista de la plaza.



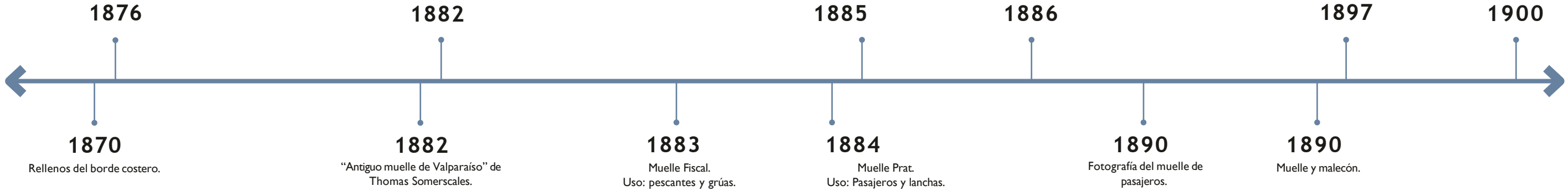
Edificio del Círculo Naval.



Monumento Arturo Prat.



Plano Valparaíso por Francisco E. Garhnam, DOM.



CIUDAD PUERTO: SEGUNDA ETAPA INICIO DE INSTALACIONES MODERNAS

Con el terremoto de 1906 se aceleran las discusiones acerca de los diferentes planes de crecimiento del puerto, siendo el proyecto Kraus el de mayores estudios y en el que se basa en parte la actual configuración aprobada por la Comisión de Puertos en 1911 y construida por la empresa inglesa Pearson & Son. Se construyen entre 1912 y 1931 el “rompeolas” hoy conocido como Molo de Abrigo usado por la Armada, el Muelle Prat actual, sus sitios y espigón, además de los enrocados del sector del Almendral y muelle Barón (muelle del carbón). Con la configuración portuaria moderna, se desarrolla el concepto de plaza cívica y monumental para la Plaza Sotomayor, alineando sus fachadas y generando el hito de la Ventana Oceánica y la nueva estación Puerto de FFCC entregadas en 1937. Este es el hito moderno de la construcción épica de la ciudad, que reúne la planificación y diseño urbano del espacio, ligando la ciudad a su puerto y al mar. Cada avance portuario tiene una contraparte para la ciudad.



Plano Mannheim superpuesto a Google Earth.

Edificio de la Intendencia.

Edificio Estación Puerto. Arquitecto Luis Herreros Erquiaga.

Edificio Capitania de Puerto. Edificio Aduana. Arquitecto Fernando Silva Blúmel.

Edificio Corte Apelaciones. Arquitecto Augusto Geiger.

Edificio Nacional de la Cultura y las Artes. Arquitecto Marcelo Degliin Samson.

1906

1910

1937

1937

1939

1942

1942 - hoy

1910

1912

1912 - 1931

Años '20

1938

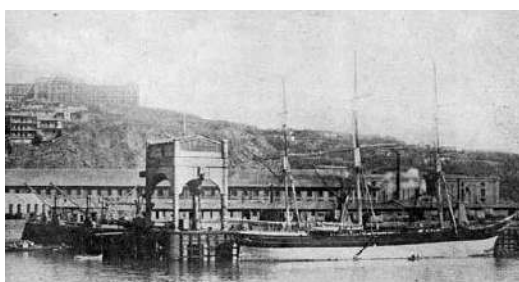
Muelle Fiscal.

Plano de ampliación Pearson & Son Ltd.

Obras del Molo. Actual Muelle Prat.

Obras en desarrollo por Pearson & Son Ltd.

Vista hacia el puerto.



CIUDAD PUERTO: TERCERA ETAPA CONSOLIDACIÓN SIGLO XX

Henríquez & Vera, Valparaíso... La historia que se oculta bajo el pavimento.

Una vez configurada la plaza Sotomayor y el Muelle Prat, en lo sucesivo sólo se han realizado edificaciones puntuales, siendo los estacionamientos subterráneos la obra que mayores consecuencias trae al lugar. Al interior del Muelle se consolida el lugar actual del Bote Salvavidas construido en 1964 y el actual Centro Portuario en 1966. Luego del sismo de 1985, se hacen renovaciones de pavimentos y se agregan áreas verdes que posteriormente se eliminan. En lo esencial, el valor está en la configuración plaza/muelle del año 1937.



Vista hacia la Ventana Oceánica.

1940



Vista de Plaza Sotomayor.

1964



Se instala edificio 95

1966



Remodelación Muelle Prat.

fines '80



Construcción estacionamientos subterráneos.

2000



Ingreso a estacionamientos subterráneos.

Hoy

1960

Almacenes fiscales. Se crea EMPORCHI por DFL 290.



1964

Puerto de Valparaíso (antes de los contenedores).



med. '60

Muelle Prat.

Se inaugura el edificio del Bote Salvavidas en 1964. Arquitecto Luis Córdova Osses.



1975

Inauguración Galería Comercial.



1993

Demolición de Almacenes y habilitación de explanada Terminal I.

1998

Constitución EPV.

2009

Se inaugura ZEAL.

2016

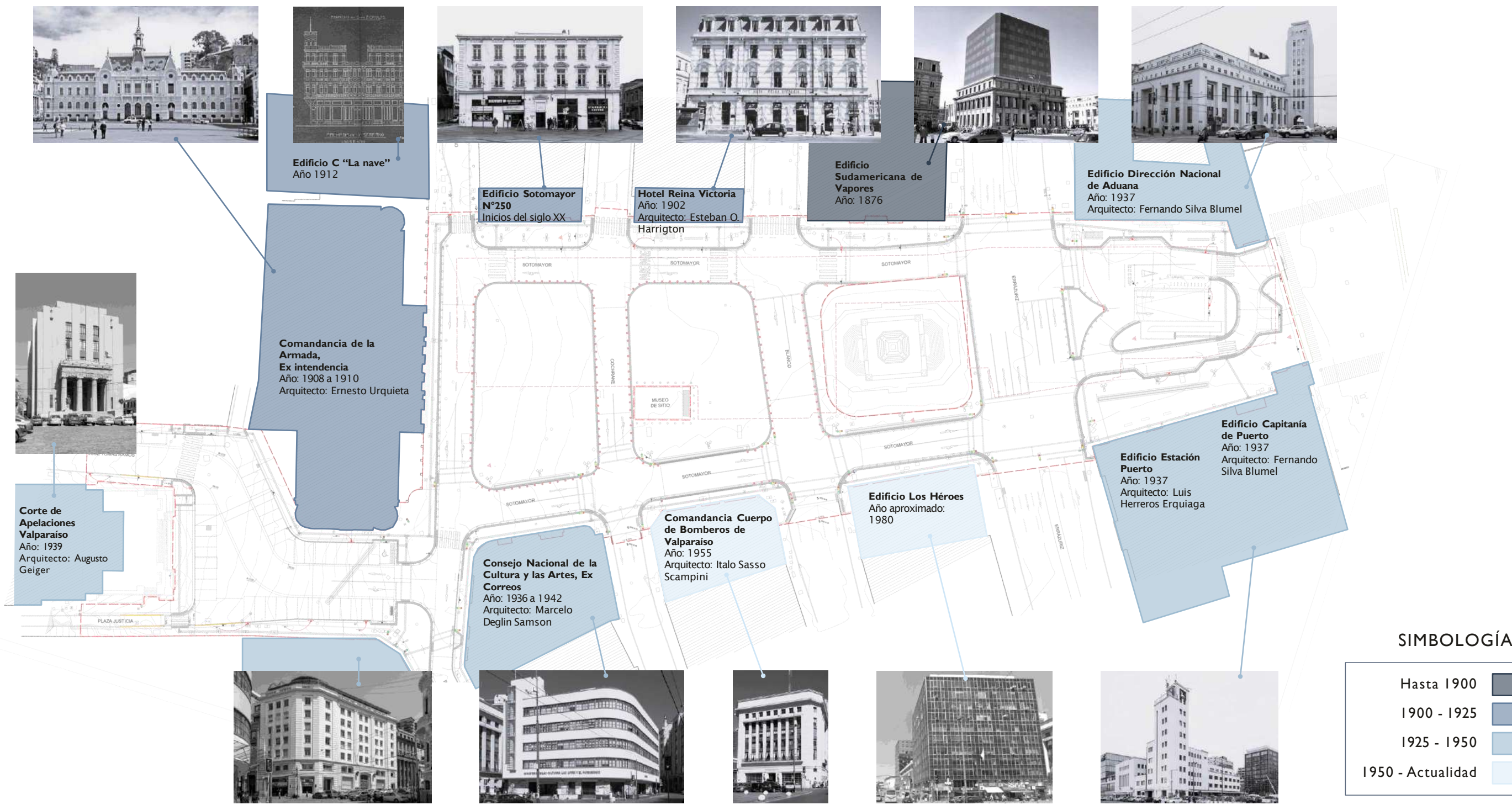
Se inaugura nuevo Terminal de Pasajeros.



Hoy

Puerto de Valparaíso.

CIUDAD PUERTO: TERCERA ETAPA (CAMBIOS PORTUARIOS)



2. PLANTA: CONSTRUCCIÓN EDIFICIOS PLAZA SOTOMAYOR

[1]

**VALOR 1: URBANO-TERRITORIAL
(ARTICULACIÓN CIUDAD-MAR)**

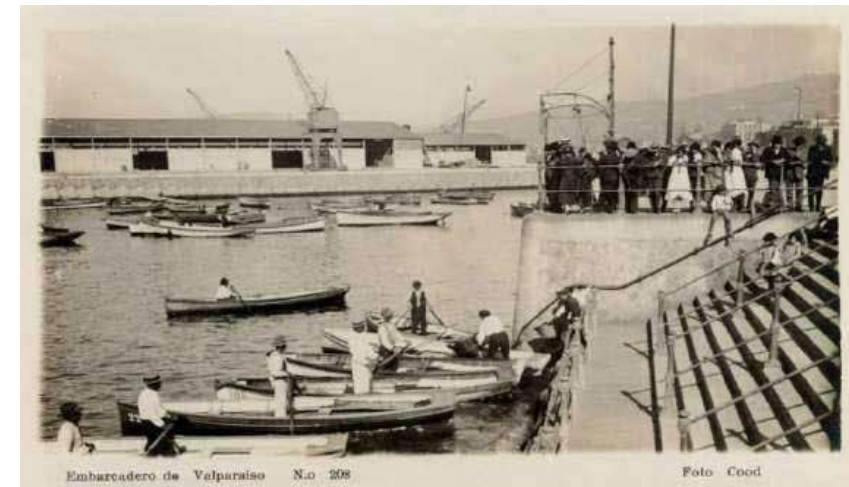


ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Explanada abierta como prolongación del eje cívico, remate urbano hacia la bahía, continuidad espacial con plazas y borde costero, nodo de conexión plan-cerros-mar

[2]

VALOR 2: HISTÓRICO-PORTUARIO



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Plataforma e infraestructura del muelle como parte del sistema portuario, trazas y huellas materiales, continuidad funcional de embarque

3. VALORES Y ATRIBUTOS:

[3] VALOR 3: PAISAJÍSTICO- ESCÉNICO



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Relación visual directa con la bahía, condición de mirador público, integración al anfiteatro natural, lectura del horizonte marítimo

3. VALORES Y ATRIBUTOS:

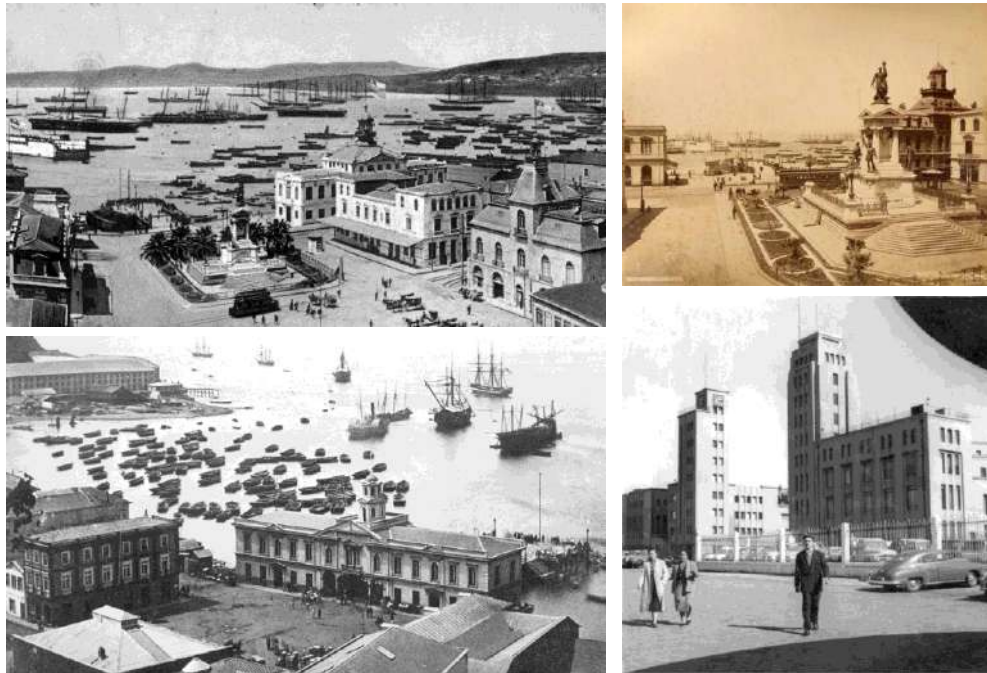
[4] VALOR 4: SOCIAL Y DE USO PÚBLICO CONTINUO



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Acceso libre al mar, alta afluencia peatonal, prácticas recreativas y ceremoniales, coexistencia de oficios vinculados al mar

**[5] VALOR 5: SIMBÓLICO-CULTURAL
(PATRIMONIO VIVO)**



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Umbral identitario entre ciudadanía y océano, lugar de encuentro y memoria colectiva, punto de recepción desde el mar

[6] VALOR 6: TÉCNICO-CONSTRUCTIVO



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Ingeniería portuaria representativa, materialidad del borde marítimo, permanencia de elementos funcionales históricos

**[7] VALOR 7: INTEGRIDAD Y
AUTENTICIDAD DEL CONJUNTO**



ATRIBUTOS QUE LO MATERIALIZAN ·

Conservación de emplazamiento y configuración espacial, coherencia con el sistema urbano-portuario, continuidad de relaciones funcionales

Valor patrimonial predominante	Atributos que lo materializan	Fuente principal
1 Urbano–territorial (articulación ciudad–mar)	Explanada abierta como prolongación del eje cívico, remate urbano hacia la bahía, continuidad espacial con plazas y borde costero, nodo de conexión plan–cerros–mar	Decretos de Zona Típica (1979, 1982, 2001), Expediente Patrimonio Mundial, Declaración Retrospectiva VUE (2013)
2 Histórico–portuario	Plataforma e infraestructura del muelle como parte del sistema portuario, trazas y huellas materiales, continuidad funcional de embarque	Decretos de protección, Expediente UNESCO, Informes técnicos del sitio
3 Paisajístico–escénico	Relación visual directa con la bahía, condición de mirador público, integración al anfiteatro natural, lectura del horizonte marítimo	Expediente de inscripción y VUE (2013), Informes ICOMOS
4 Social y de uso público continuo	Acceso libre al mar, alta afluencia peatonal, prácticas recreativas y ceremoniales, coexistencia de oficios vinculados al mar	Información institucional, Estudios de uso del espacio, Términos de referencia del proyecto
5 Simbólico–cultural (patrimonio vivo)	Umbral identitario entre ciudadanía y océano, lugar de encuentro y memoria colectiva, punto de recepción desde el mar	Declaración Retrospectiva VUE (2013), Informes ICOMOS
6 Técnico–constructivo	Ingeniería portuaria representativa, materialidad del borde marítimo, permanencia de elementos funcionales históricos	Decretos de protección, Expediente UNESCO, Informes técnicos
7 Integridad y autenticidad del conjunto	Conservación de emplazamiento y configuración espacial, coherencia con el sistema urbano–portuario, continuidad de relaciones funcionales	Expediente de inscripción, Declaración Retrospectiva VUE (2013), Informe Misión ICOMOS (2013)

4. TABLA SE SÍNTESIS DE VALORES, ATRIBUTOS Y FUENTES

CRITERIO 1 • PRIMACÍA DEL UMBRAL CIUDAD- MAR Y CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

Las intervenciones deberán restituir y garantizar la continuidad física, funcional y universalmente accesible del paseo, corrigiendo discontinuidades derivadas de desniveles, asentamientos diferenciales, mobiliario sobrepuesto y conflictos peatón-vehículo. Se prohíben cierres, apropiaciones o configuraciones que fragmenten el plano continuo de uso público.



Explanada con pavimento continuo



CRITERIO 2 • INTEGRIDAD PAISAJÍSTICA Y PERMEABILIDAD VISUAL

Toda incorporación mantendrá la lectura amplia del horizonte y la relación visual ciudad-bahía, eliminando o reordenando elementos que hoy obstruyen ejes visuales o saturan el campo perceptual. La implantación, altura y opacidad de nuevas piezas se subordinarán a la preservación del vacío estructurante del muelle.

CRITERIO 3 • LEGIBILIDAD HISTÓRICA DEL SISTEMA PORTUARIO

El proyecto reforzará la lectura del muelle como infraestructura portuaria histórica mediante la conservación de trazas, huellas materiales y relaciones espaciales significativas, y mediante la depuración de adiciones incongruentes o escenográficas. Lo nuevo será distinguible sin mimetización formal y se subordinará a la preexistencia.



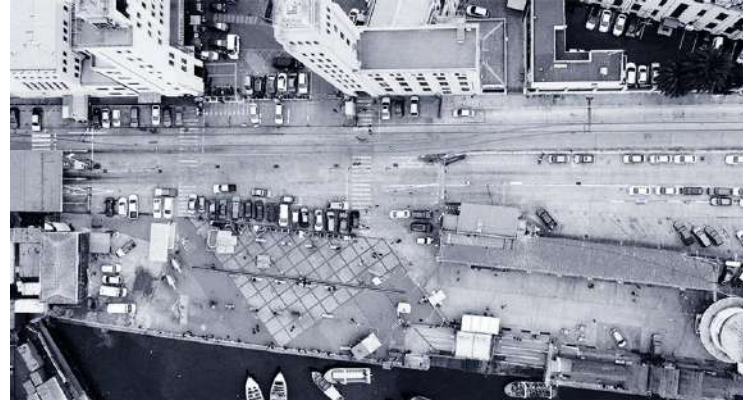
CRITERIO 4 • COMPATIBILIDAD TIPOLÓGICA, MATERIAL Y DE ENVEJECIMIENTO

Los materiales y sistemas constructivos deberán ser compatibles con el ambiente marino y con la cultura material portuaria, privilegiando durabilidad, mantenibilidad y envejecimiento congruente. Se abordará la heterogeneidad y el desgaste de pavimentos mediante soluciones coherentes que restituyan uniformidad funcional y lectura material, evitando productos de rápida obsolescencia.

5. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

CRITERIO 5 • REVERSIBILIDAD Y MÍNIMA INVASIVIDAD

Las intervenciones adoptarán implantaciones no invasivas y, cuando sea viable, sistemas desmontables, de modo que puedan retirarse o modificarse sin pérdida irreversible de atributos ni de la configuración espacial. Este criterio se aplica especialmente a equipamientos, módulos de servicio y dispositivos técnicos hoy sobrepuestos.



CRITERIO 6 • CONTINUIDAD DE USOS VIVOS Y PRIORIDAD DEL USO CIUDADANO

El programa arquitectónico y urbano se subordinará al uso público predominante, corrigiendo obsolescencias funcionales, dispersión tipológica y presencia de elementos inactivos. Se priorizará la coexistencia de prácticas vinculadas al mar y la permanencia de actividades recreativas cotidianas, evitando usos exclusivos o segregadores.

CRITERIO 7 • SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD COMPATIBLES CON LA AUTENTICIDAD

Las soluciones de seguridad, accesibilidad universal e iluminación deberán integrarse de manera discreta y coherente, corrigiendo déficits actuales (iluminación dispareja, señalética insuficiente, falta de sombra, riesgos por escurrimientos) sin introducir dispositivos invasivos ni alterar la apertura espacial del muelle.

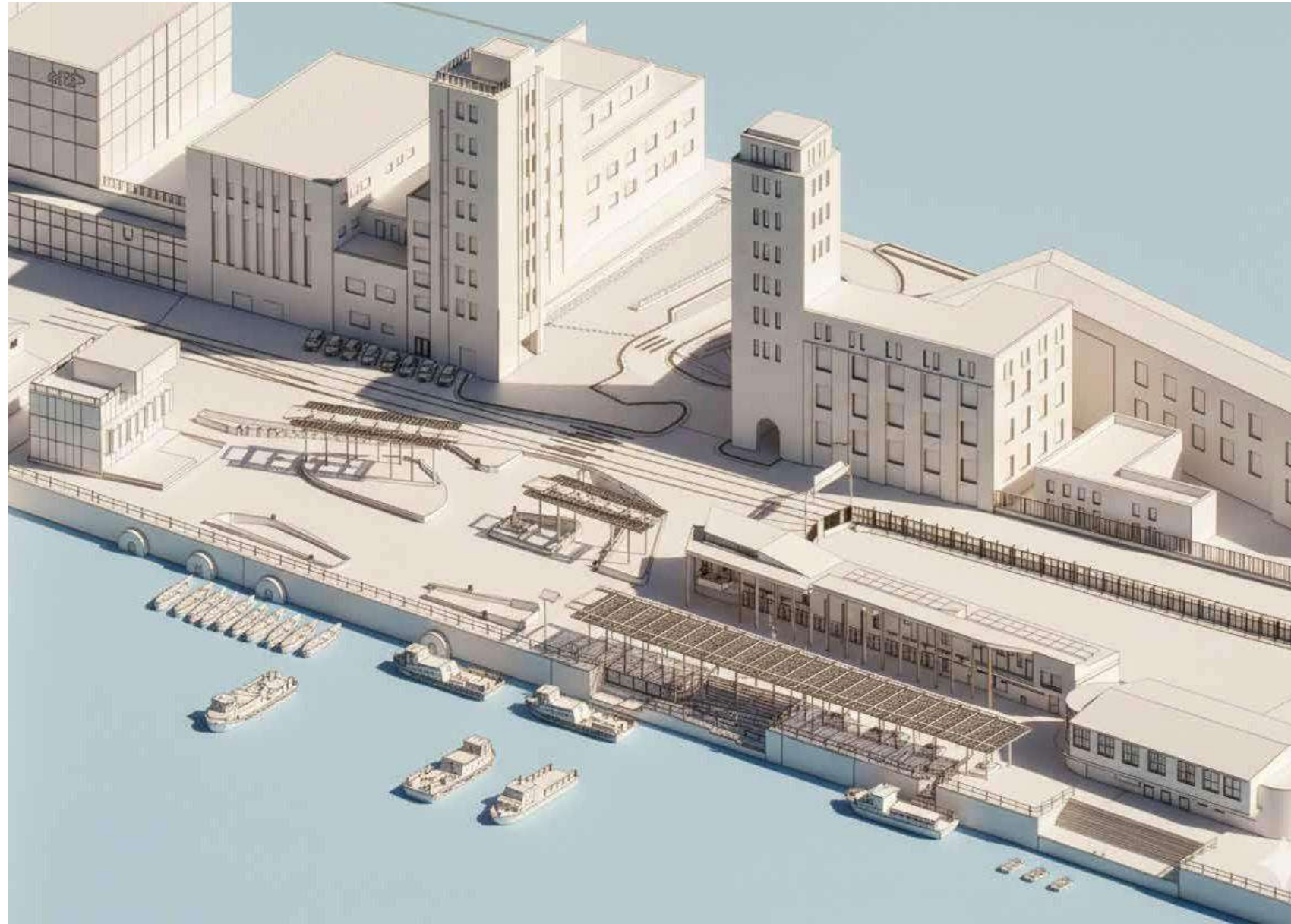


CRITERIO 8 • COHERENCIA CON EL SISTEMA URBANO-PORTUARIO Y SU MARCO

La intervención reforzará la relación del muelle con el frente cívico-portuario y su sistema de espacios públicos, ordenando la disposición de hitos, mobiliario y programas para recuperar jerarquía espacial y claridad de recorridos, sin introducir volumetrías o disposiciones que distorsionen dicha articulación.

5. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

[Proyecto]
Primera Propuesta



1. PRIMERA PROPUESTA



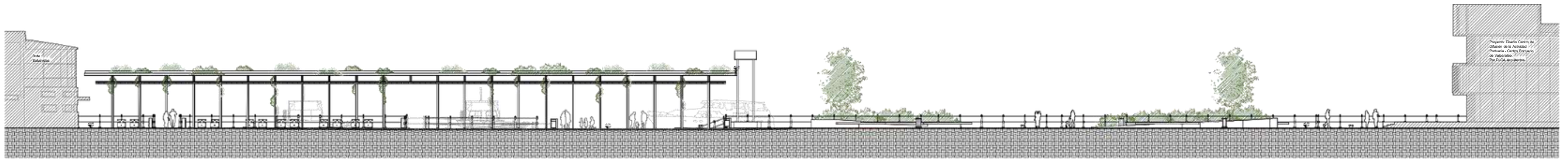
Planta General
Escala 1:200



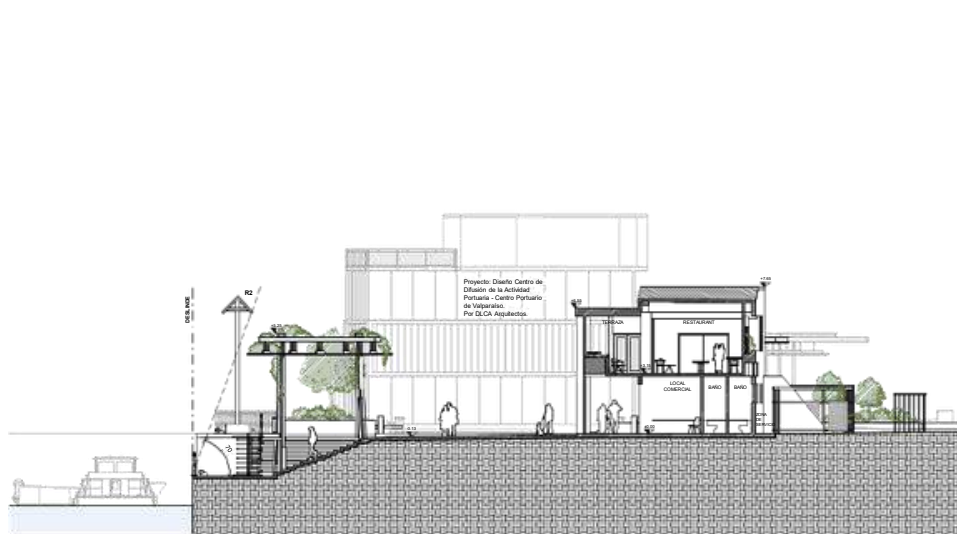
1. PRIMERA PROPUESTA: PLANTA GENERAL



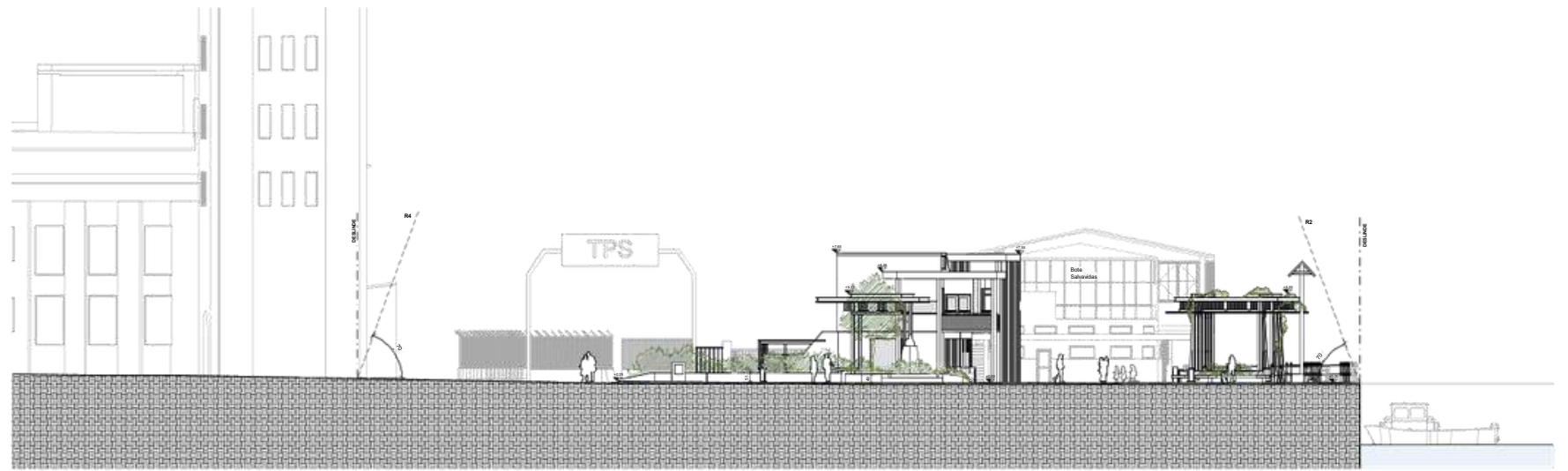
1. PRIMERA PROPUESTA



CORTE B-B' Escala 1:100

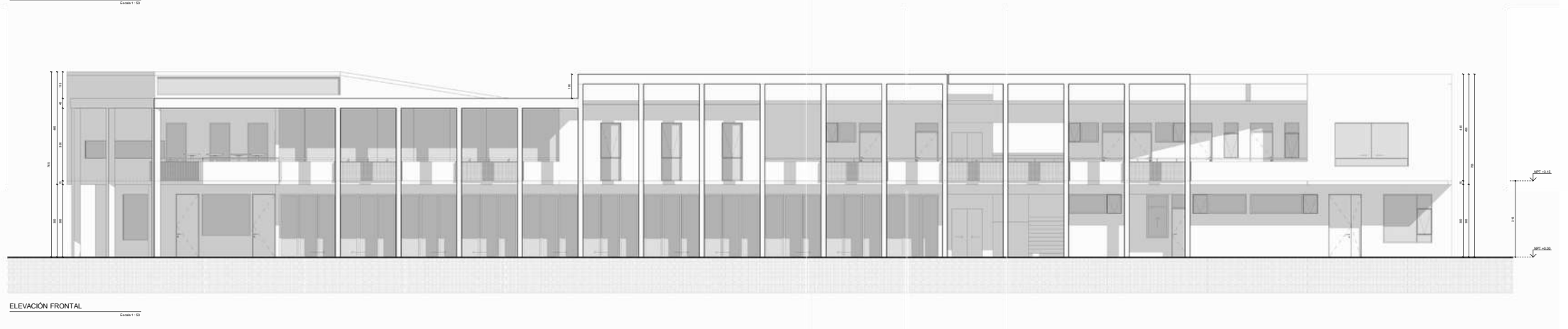
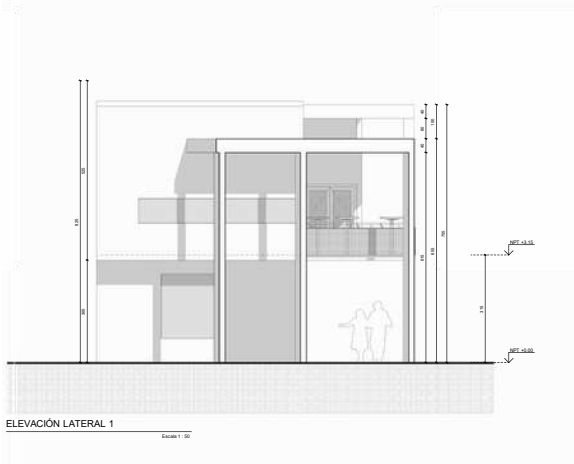
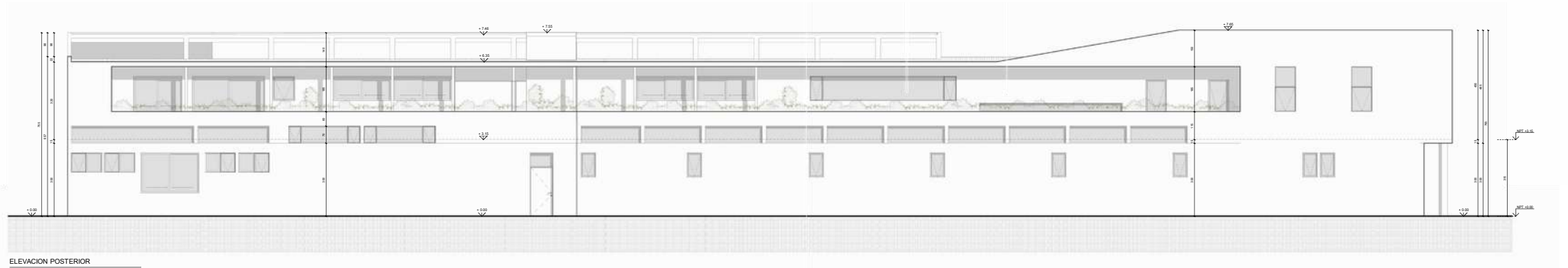
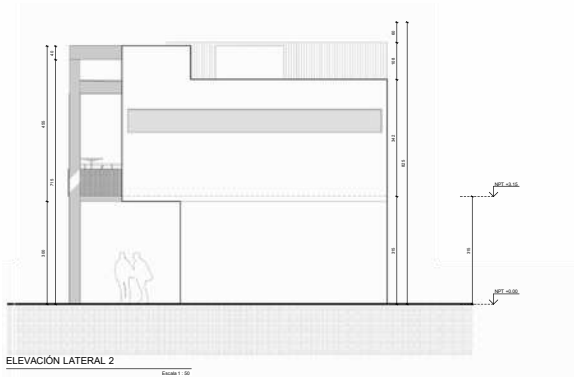


Corte C-C' Escala 1:100



Corte D-D' Escala 1:100

1. PRIMERA PROPUESTA



1. PRIMERA PROPUESTA



2 PRIMERA PROPUESTA



2. PRIMERA PROPUESTA

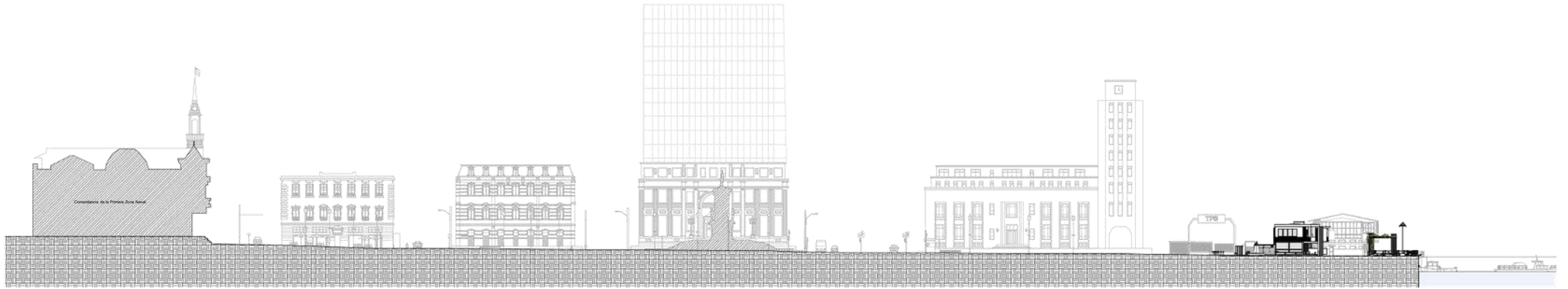


2 PRIMERA PROPUESTA

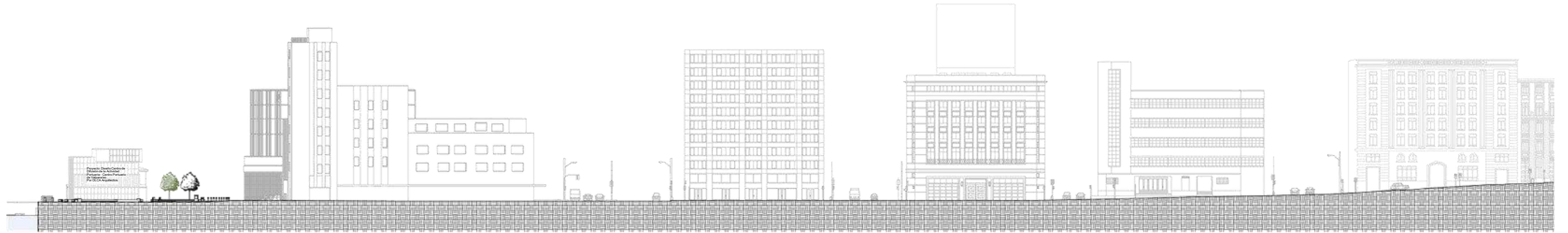


2 PRIMERA PROPUESTA

[Proyecto]
Propuesta Actual

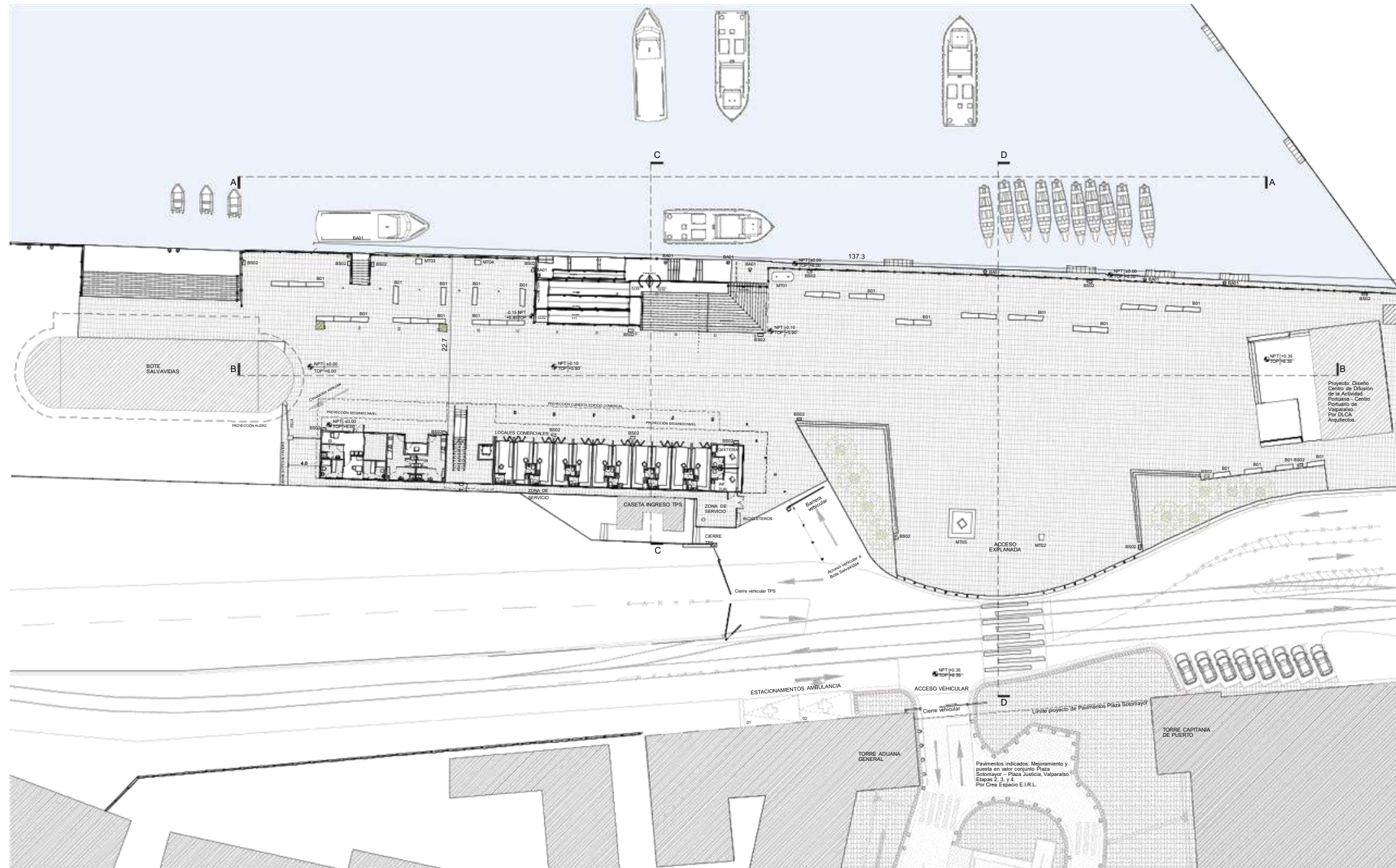


Corte Plaza-Sotomayor Escala 1:200



Corte Plaza-de la Justicia Escala 1:200

I. PROPUESTA ACTUAL: CORTES MUELLE PRAT - PLAZA SOTOMAYOR



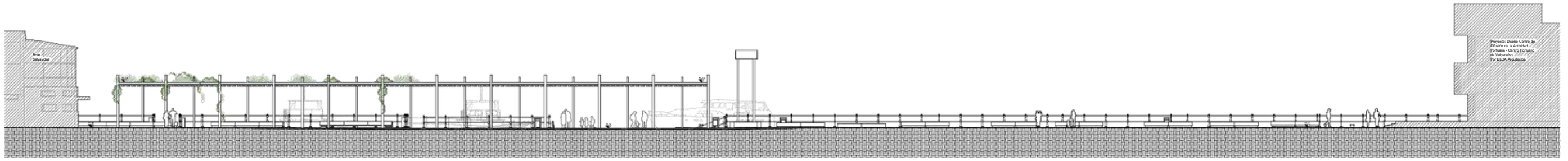
Planta General

1. PROPUESTA ACTUAL: PLANTA GENERAL

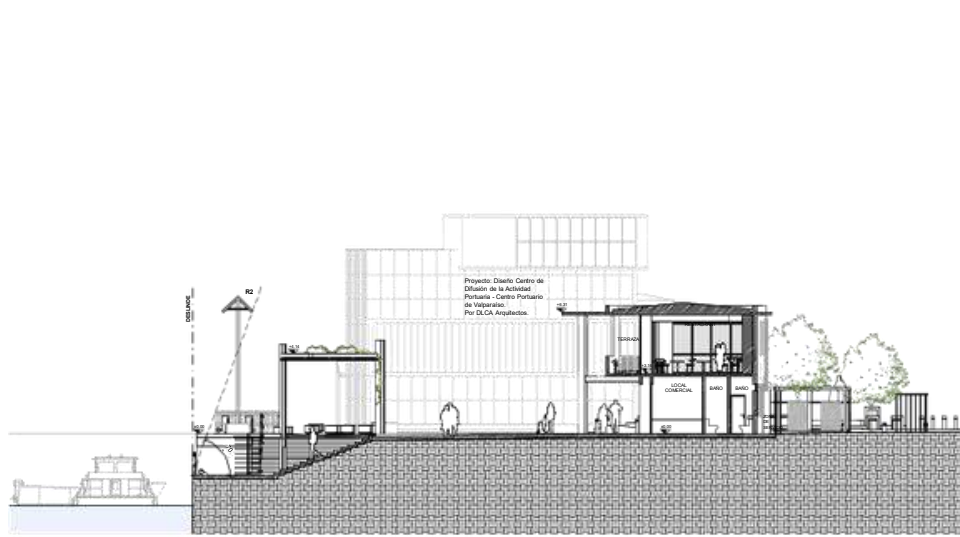


CORTE AA

1. PROPUESTA ACTUAL: CORTE GENERAL



CORTE B-B' Escala 1:100

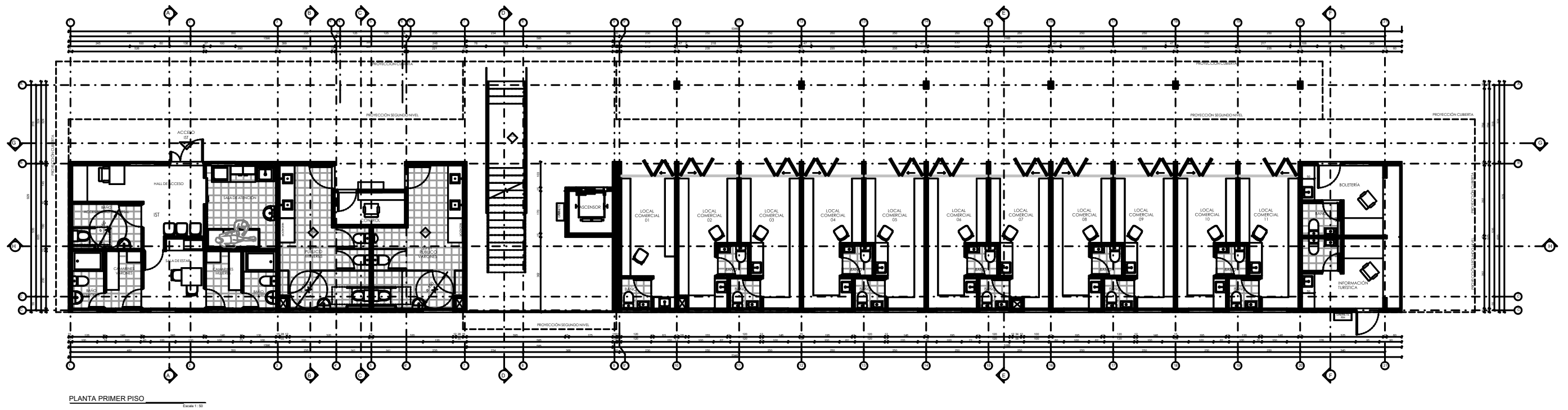


Corte C-C' Escala 1:100

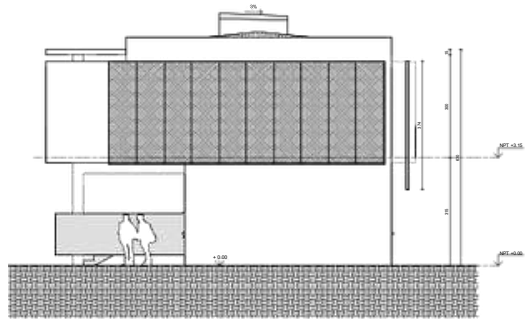


Corte D-D' Escala 1:100

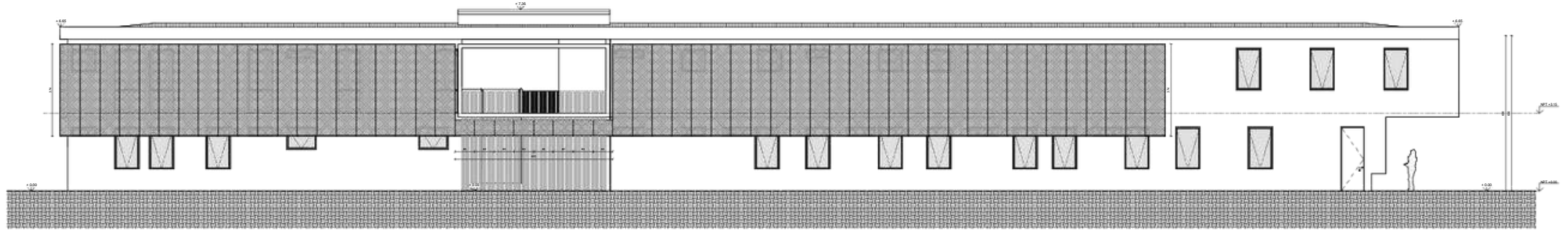
I. PROPUESTA ACTUAL: CORTES GENERALES



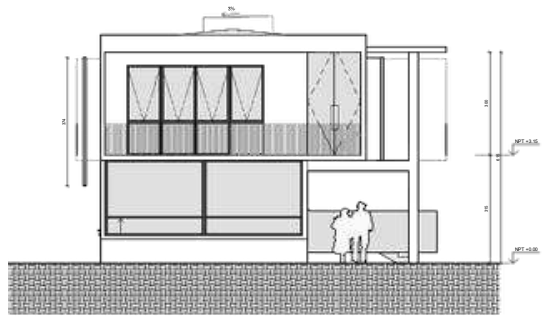
3. PROPUESTA ACTUAL: PLANIMETRÍA EDIFICIO COMERCIAL



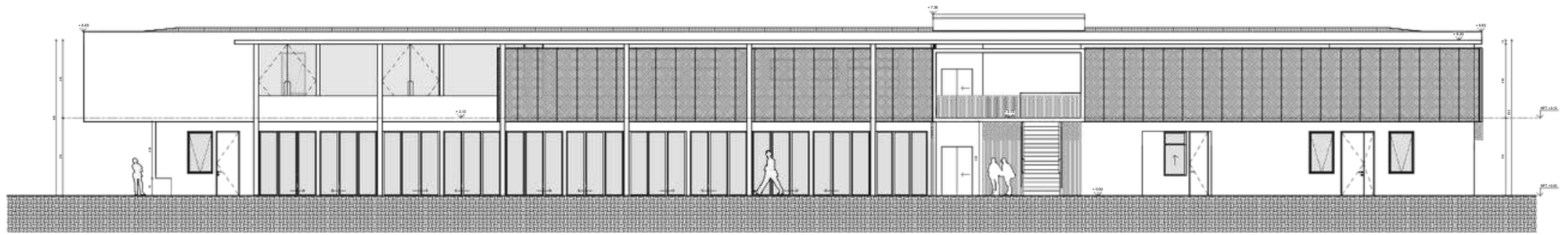
ELEVACIÓN LATERAL 2



ELEVACIÓN POSTERIOR



ELEVACIÓN LATERAL 1



ELEVACIÓN FRONTAL

3. PROPUESTA ACTUAL: PLANIMETRÍA EDIFICIO COMERCIAL



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS



2. PROPUESTA ACTUAL: RENDERS

PuertoValparaíso
CRECIENDO JUNTOS

www.puertovalparaiso.cl
puertovalparaiso@puertovalparaiso.cl
Av. Errázuriz N°25, Valparaíso

 bordeURBANO

www.bordeurbano.cl
contacto@bordeurbano.cl
Condell N°1176 Of.72, Valparaíso