

HABILITACIÓN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA ESTACIÓN EL BELLOTO, METRO VALPARAÍSO

JAVIER IGNACIO CARVACHO RAMOS

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Escuela de Arquitectura y Diseño

Profesor Guía: David Alejandro Luza Cornejo
Arquitectura, 2016

AGRADECIMIENTOS

A Pilar,

A mi familia, amistades, maestros

A todos quienes ayudaron a sostener el presente.

CONTENIDO

PRÓLOGO	3
ETAPAS TALLER DE ARQUITECTURA	5
PROPUESTA DE HABILITACION ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA ESTACIÓN DE METRO EL BELLOTO	31
OBSERVACIONES ESTACIÓN EL BELLOTO METRO VALPARAÍSO	35
PLANIMETRÍAS	41
ANEXOS	43
EXTENSIÓN DE DIAGNÓSTICO	55
GENERACIÓN DEL PROYECTO	60
ACTO Y FORMA	66
DIBUJOS OBRA HABITADA	74
MAQUETA	78
ANEXOS	80
ENTREGA FINAL	84

PRÓLOGO

La expansión y crecimiento de la región de Valparaíso, es catalogada de dispersa, e impulsada a esta característica, en parte, luego de la promulgación de la ley de concesiones, 1992, carreteras lograron que venciéramos distancias por el territorio para responder a la demanda mejorar nuestro desplazamiento por ella. Pero salir y desplazarse, no es solo acceder a un destino o bienes y servicios, es acceder a una condición de ciudadano, el ir es el estar o “el circular es el estar” dijo Alberto Cruz 1954, en el fundamento para el proyecto del barrio obrero de achupallas.

En Valparaíso así como en otras áreas metropolitanas, dado al deterioro de lo que se ha denominado la calidad de vida, se está afrontando el mejoramiento de la movilidad urbana, por ende la calidad de vida de los ciudadanos desde la perspectiva principalmente, de mejorar el transporte público masivo intentando contrarrestar el explosivo crecimiento o aumento de la utilización del automóvil, en este propósito se inscribe los esfuerzos de metro Valparaíso, esta empresa informo que las tasas de crecimiento han experimentado un gran crecimiento, de 14 millones de pasajeros en el año 2010 a más de 20 millones en el 2013, por otro lado, según el ultimo informe entregado por el ministerio de transporte, que encargo hace unos años atrás el estudio origen destino EOD, arrojo que el caso del Gran Valparaíso, el uso del automóvil, aumenta su participación sobre el total de los viajes de un 15,8% en 1998 a un 29,4% en 2014, el incremento del parque vehicular sube de 89 mil a casi 170 mil, lo que implica un crecimiento anual de 4,1%.

Una prematura hipótesis sería que si bien el servicio metro tren es bien evaluado, por tanto mas demandado, esto no ha implicado que el automóvil quede en casa a nivel ciudad metropolitana, por otro, estudios realizados en EEUU desde los años 80 han reflejado que cada 1000 pies cuadrados, 98 m² de espacio comercial cerca de una estación de transporte colectivo genera alrededor de 6 viajes adicionales. (Cerveró R 1994), ahora bien, es constatable que sobre Valparaíso, hay por estos años, una acumulación de miradas que intentan que su paso a la consolidación de ciudad metropolitana, lo lleve por el camino de la realización e incorpo-

ración de infraestructura que le permitan aprovechar sus atributos medioambientales y sociales que contiene, capital cultural, un área importante de ella, viña del mar, dentro de las principales ciudades con calidad de vida para sus ciudadanos.

Estas miradas, sin embargo, son en las grandes escalas, extensiones de la línea del metro de viña a con-con, parques intercomunales reconversión de su borde costero regional, diseño de autopistas urbanas, etc., que ocultan otras oportunidades de aportar a los espacios públicos, tan demandados por los ciudadanos, una pista al respecto lo apreciamos en el proyecto espace realizado en el 2013 en Sevilla España, que dentro de sus afirmaciones señala, La crisis de espacio publico, no es un tema de escala ni de cantidad ni estético’, para ser frente a la crisis, espace señala, se requiere la unión de los siguientes factores: Multifuncional Reconocimiento del valor ambiental, sociabilidad efectiva, organización en red. Es acá donde ya nos inclinamos por realizar intervenciones arquitectónicas a las estaciones que Merval, pretende conservar en su superficie y que están asociada a otros medios de transporte, ya sea porque existe o existirá integración tarifaria o es una estación del tipo nodo, donde hay transferencia del traslado individual, al masivo, áreas de estacionamiento, así el propósito es que las estaciones sean lugares en sí, sub-centralidades y puntos de origen para constituir el asentamiento del sentido de lugar que posee cada enclave dentro de la extensión llamada metrópolis Valparaíso.

David Luza 2016

ETAPAS TALLER DE ARQUITECTURA

LA OBRA Y EL TRÁNSITO, RECIPROCIDAD CUIDADA DESDE EL INTERIOR
PARA RECUPERAR LA CALLE COMO UN ESPACIO DE ENCUENTRO QUE A
LA VEZ DINAMIZA LA OBRA, LA CUAL QUEDA COMO UN ESCENARIO DE
LO COTIDIANO DESDE EL DEVENIR DE LA CIUDAD.



Fig. 1



Fig. 1: Bienvenida a los novatos, Caleta Abarca. Los rostros, todos nosotros, bajo la misma luz. Un foco de playa, que es suficiente para el rostro. No quedan todos marcados, completamente cubiertos. Luz que enrostra un solo lado es suficiente para el distinguo. Elaboración propia.



Fig. 2: Esquema junto al dibujo: distinguo -> encuentro -> detención. Elaboración propia



Fig. 3: la luz de los participantes. Los que pasan no quedan bajo la misma luz que nosotros. Nos diferencia la intensidad del blanco. Elaboración propia

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Entrar al estudio de la sede desde reconocer valores respecto a la persona cuando conforma un grupo, las cualidades espaciales en las detenciones grupales. Para ello se estudian dos situaciones propias de la Escuela de Arquitectura antes de comenzar el análisis en Cerro Mariposas.

Agape presentación rey y reina de la escuela.
Semana universitaria

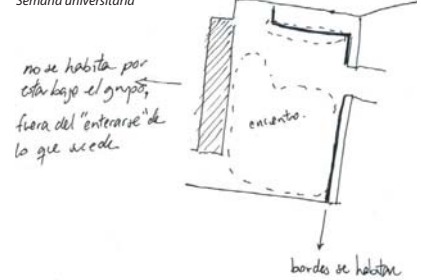


Fig. 4: no se habita por el cambio de nivel. Se queda fuera de compartir el nivel al que ocurre la comunicación en el grupo. Esto porque entre ellos se reconocen y se reconocen porque se enrostran. Elaboración propia

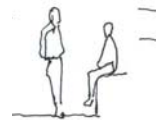


Fig. 5: posibilidad de enrostrarse. Elaboración propia



Fig. 6: posibilidad de dar con otro grupo desde el encuentro próximo. Elaboración propia

De lo observado el proyecto se hace sensible en lo que es el rostro, puesto que en su visibilidad está la comunicación y se torna vital en los grupos. Se busca un enrostre que extienda la detención. Y en ello se da con tres modos de encontrarse en el marco de un recorrido según el encuentro de los rostros (enrostre):

Enrostre y gesto, del encuentro de dos personas. Enrostre y espacio, del grupo reunido. Enrostre con el paisaje: habitar bajo la misma luz que la extensión que se enfrenta



Fig. 7

Fig. 8: Esquema de ubicación. Estudio y diferenciación de normativa en Valparaíso. Proyecto corresponde a la Zona de Conservación Histórica. Elaboración propia

Se interpreta el encargo como una obra de dos tramos. Su completitud y comprensión se valida en la medida en que para el habitante y usuario la experiencia tiene propósito coherente para ambas propuestas.

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 8



Fig. 8: Polígono. Cerro Mariposas. Áreas de intervención: A = Estación superior. B = Estación inferior en el plan. Elaboración propia

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA
QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

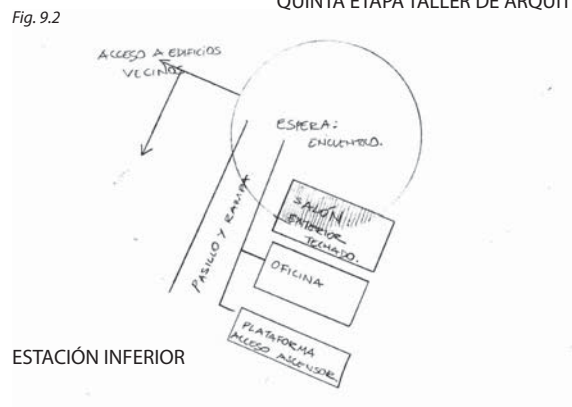
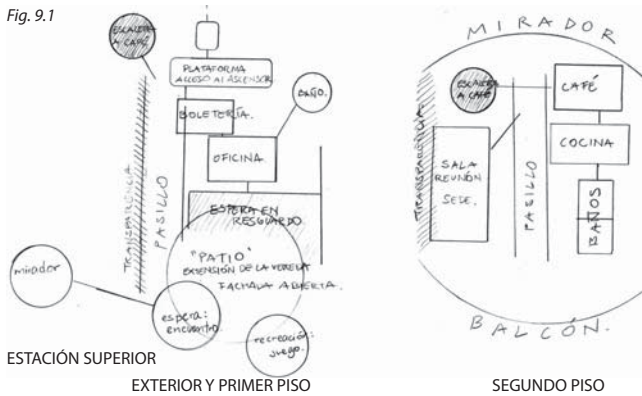


Fig 9.1 y 9.2: Organigrama del proyecto, orden y jerarquía del programa. Elaboración propia

Una estación a pie de cerro y la otra por sobre su centro (Av. Alemania) Donde el cerro ya comienza a ser un barrio propiamente tal. Teniendo el proyecto que adaptarse a dos contextos muy diferentes, forma y tamaño se modifican manteniendo elementos que configuren el acto.

El pasillo entonces actúa como el elemento estructurante de la obra en sus dos espacios. Programa y actos del habitar van desprendiéndose de este.



Fig. 10: El límite por la altura que estrecha el paso. El barrio se mantiene uniforme a expensas de lo que ocurre fuera de él. Se mantiene en su común. De esta manera lo que ocurre en su borde proporciona alguna holgura en el interior del barrio y estas se cruzan en puntos precisos. Elaboración propia

Fig. 11

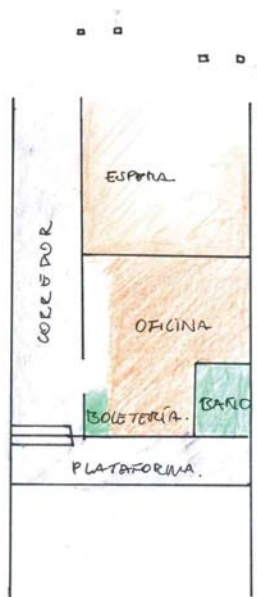


Fig.11: programa inserto en estación inferior. Corredor en forma de rampa vinculando accesos y servicios. Elaboración propia

El calce entre el polígono, el programa y el acto arquitectónico es lo que en este proyecto define la forma de manera de que esté presente el rol social en el cual está inserto como edificación.

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 12

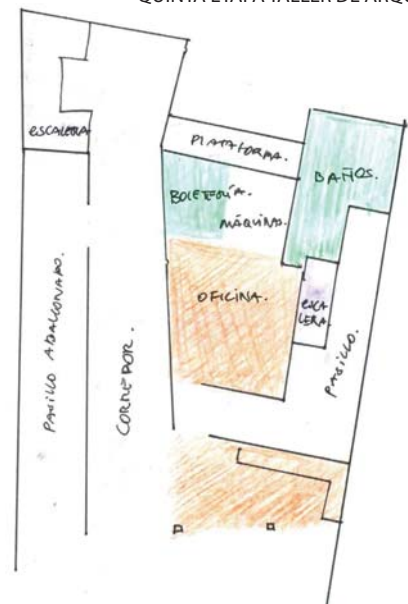


Fig.12: programa inserto en el primer nivel. Corredor tiene su similitud en el exterior, apartado de la circulación. Elaboración propia

Se tiene en cuenta la diferenciación de espacios que son propios del servicio que debe entregar en su calidad de ascensor y las cualidades de recreación para el habitante sea este usuario o no.

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA
QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 13

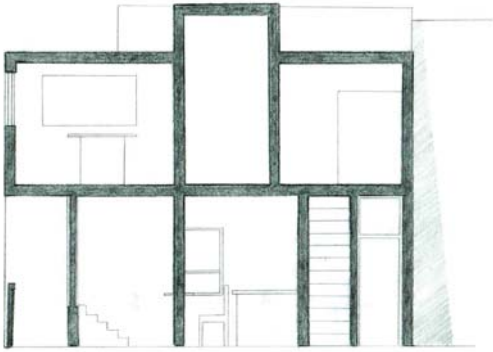


Fig. 13: Corte transversal estación superior. Corredor finaliza con escalera al segundo nivel. Comprensión de las opciones de recorrido desde el acceso, boletería y escalera a la vista. Elaboración propia

Fig. 14

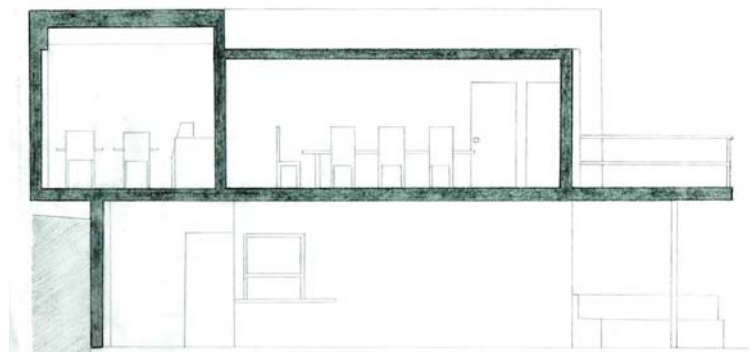


Fig. 14: Corte longitudinal estación superior visualizando el corredor en su completitud. Corredor y bancas al exterior se vinculan por el mismo aire, no hay elemento separando los espacios. Elaboración propia

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA
QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 15

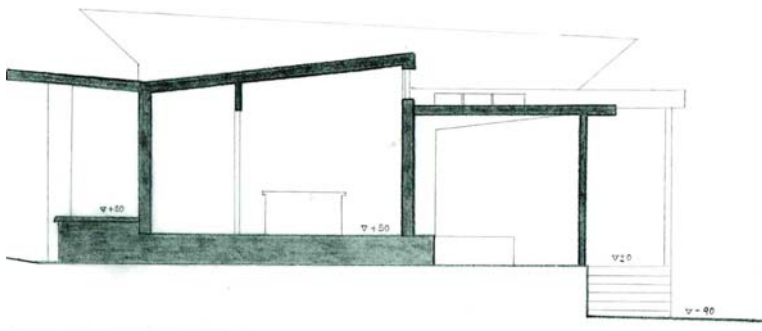


Fig. 15: Corte longitudinal estación inferior. Acceso, bancas techadas y corredor vinculados por el mismo aire. Tres espacios sin separación otra que la orientación pensada para cada uno. Elaboración propia.

Fig. 16

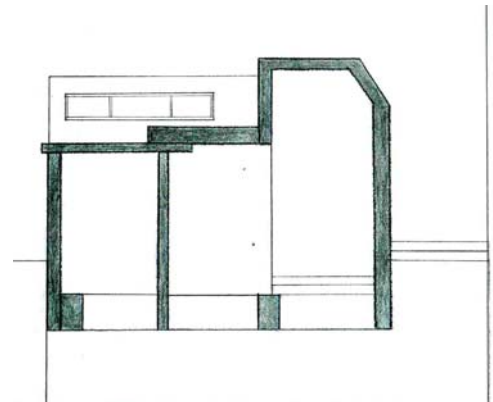


Fig. 16: Corte transversal estación inferior. la estación se encuentra elevada respecto al tránsito regular de la calle. El Corredor tiene altura y luz propia, distingo de los espacios anteriores. Elaboración propia

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA
QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 17

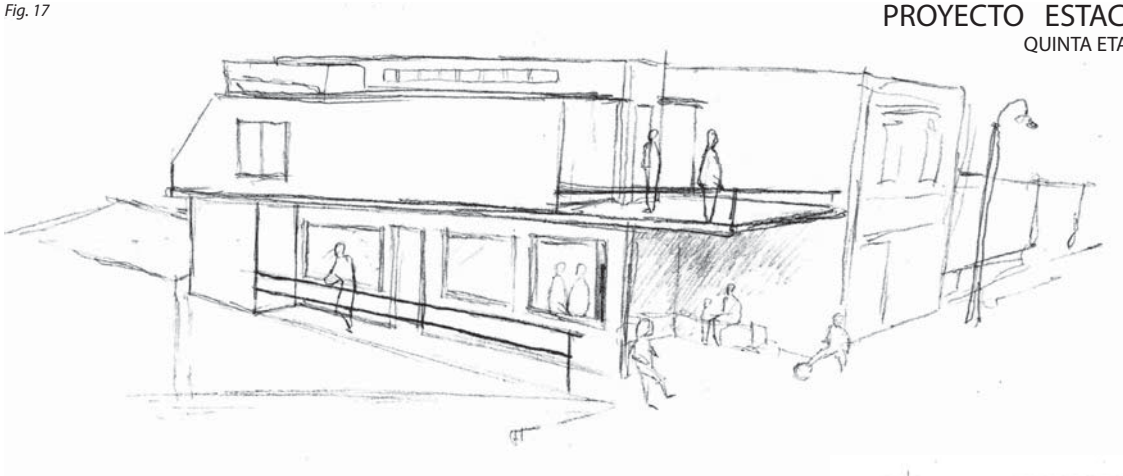


Fig. 17: El edificio en su relación con el espacio. Más allá del uso arma la relación desde la vista, a quien pasa. El espacio al vecino como calidad de vecino más que de usuario. Transparencia en su fachada transitada como corredor en ambos niveles y el espacio cúbico en su vértice que trae a la gente. Nuevo horizonte para contemplar el barrio, cerro mariposas. sin romper con las líneas que conforman el barrio. Elaboración propia.

Fig. 18

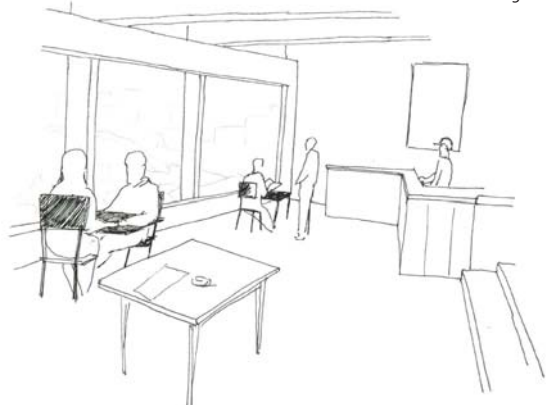
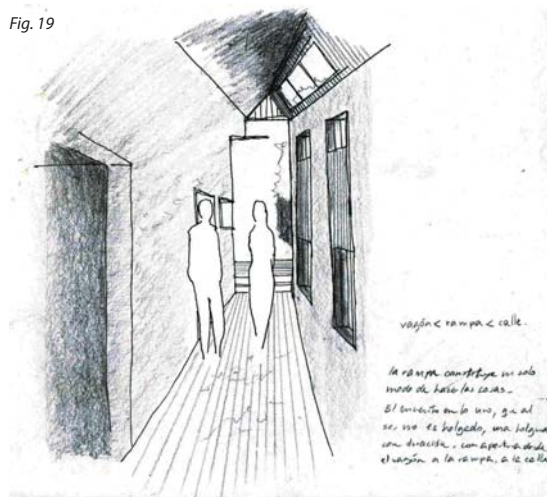


Fig. 18: Espacio menor de encuentro. Vista frontal a la rada de Valparaíso y el plan. Dos pilares definiendo una escena unificada para el habitante. Aparece la extensión, desde el interior soleado. extensión de la realidad de casa en el cerro. Elaboración propia

PROYECTO ESTACIONES C° MARIPOSA
QUINTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 19

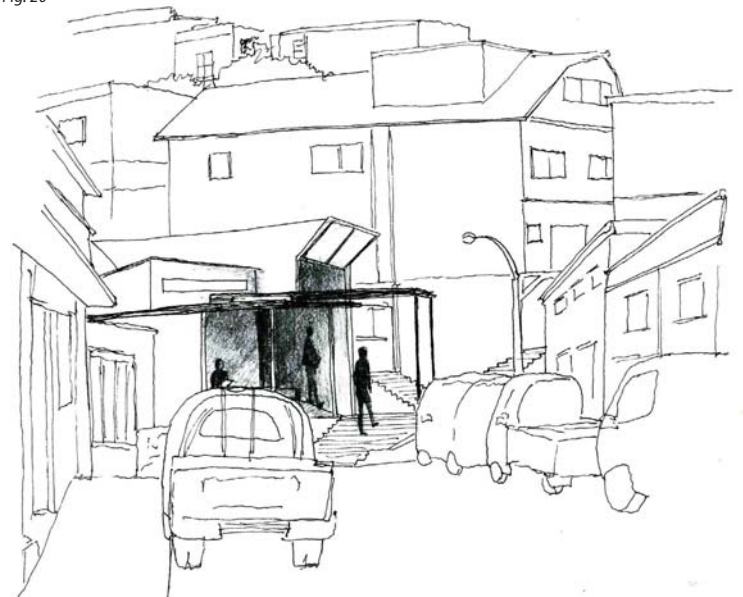


vagón < rampa < calle.

La rampa constituye un solo modo de hacer las cosas. El encuentro en lo "uno" que al ser "uno" es holgado. Una holgura con duración, con apertura desde el vagón a la rampa, a la calle.

Fig. 19: "vagón < rampa < calle". La rampa constituye un solo modo de hacer las cosas. El encuentro en lo "uno" que al ser "uno" es holgado. Una holgura con duración, con apertura desde el vagón a la rampa, a la calle". Elaboración propia.

Fig. 20



Los peldaños le dan mayor altura al edificio, y a la gente en él como en un pedestal, altura para cambiar de horizonte y avistar por sobre el común peatón.

El edificio trae las personas a la fachada, de esta manera propicia el encuentro y hace barrio.

Fig. 20: Los peldaños dan mayor altura al edificio, y a la gente en él como en un pedestal. Altura para cambiar de horizonte y avistar por sobre el común peatón. El edificio trae a las personas a la fachada, de esta manera propicia el encuentro y hace barrio. Elaboración propia

Fig. 21



Fig. 21: Calle única del C° Peumo. El cerro como elemento lúdico del habitante: niños lo saltan, buscan lagartijas, se apoyan. Imposibilidad de tomar asiento. principio de quebrada como único elemento habitable. Trama de cercas para intimidad a ambos lados. Elaboración propia.

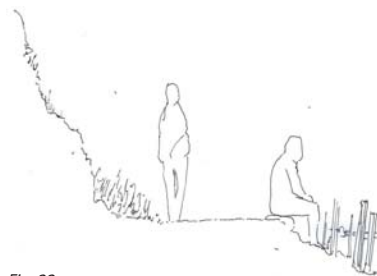


Fig. 22: La disposición al dibujar revela una cualidad de la cual los vecinos tienen ya conciencia y uso. De las posiciones para dibujar se está siempre con la presencia del cerro, en su estado puro, sin contenciones como un respaldo espacial. Un detrás constante y lúdico. Elaboración propia.

Fig. 22

PROYECTO SEDE-BIBLIOTECA UTPCH SEXTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

El encargo consiste en una biblioteca de 40 m2 con 40 m2 de exterior. Esto la sitúa dentro de lo mínimo. Una Biblioteca mínima para los niños que debe ser sede vecinal para adultos también. Este proyecto significa para mí una primera aproximación bien aplicada de lo que es la articulación de lo público.

Fig. 23.1



Fig. 23.1: Ubicación del barrio el Peumo, periferia de la ciudad Viña del Mar. y en condición de mirador hacia el mar. Fuente: Google Maps.

Fig. 23.2



Fig. 23.2: Mapa esquemático barrio El peumo. Para el habitante que tanto camina, el recorrer la calle del Peumo es un mínimo. No hay necesidad de un descanso en el tramo: Es un paseo que se puede realizar como "instante". Elaboración propia.

Fig. 24



Fig 24: situación de un borde continuo > acuerdo comunitario. Un entramado continuo menor y una vista continua mayor. Son dos componentes que arman el paisaje, el lugar. Elaboración propia

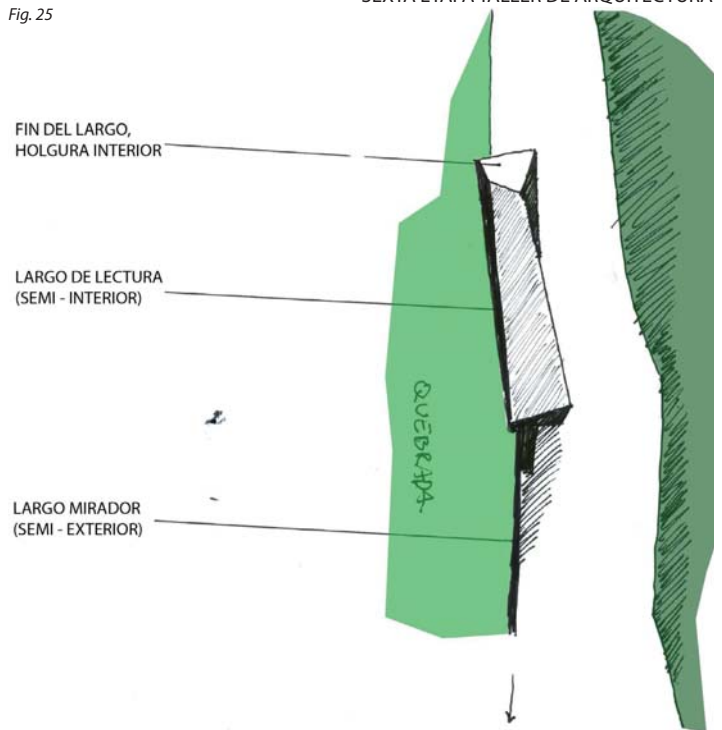
Aprender el lugar desde su lejanía.

Un frente que señala el modo de habitar la propia proximidad al conformar dos largos opuestos de una misma quebrada, regalando el secreto del "detrás" al habitar, lo que no entrega la proximidad del "vistazo".

Una misma cualidad unificando el espacio. El detrás propio dando contención y el detrás de quien habita el otro lado de la quebrada, develando su quehacer, que también es el propio pues la quebrada obliga un modo de vida particular. El proyecto se construye a lo largo del eje propio, enfrentando la quebrada opuesta.

PROYECTO SEDE-BIBLIOTECA UTPCH SEXTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 25



SE PROYECTA EL BORDE, EN LA ALTURA DE LA CALLE, QUE ES LA ALTURA DE LO PÚBLICO, DEL EXTERIOR Y SU TRÁNSITO

Fig. 25: Elemento Radical de la extensión. Interpretación de la obra como un espacio que surge desplegándose desde el mismo habitat y recorrido. Elaboración propia.

ACTO: Conversación contenida por la vertical del cerro que orienta el avistar

El proyecto rescata el "Largo único" que conforma al barrio El Peumo. En este el encuentro casual y social es de saludo, del enfrentarse por el largo único.

Este encuentro sostenido por la conversación perdura puesto que el largo único funciona como un pórtico que antecede a una "Quebrada-espejo", es decir mientras ven su realidad reflejada en la ladera que enfrentan. Ergo, proyectar el largo es proyectar la identidad.

FORMA: Pabellón de verticales desfazadas

Fig. 26

PROYECTO SEDE-BIBLIOTECA UTPCH
SEXTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

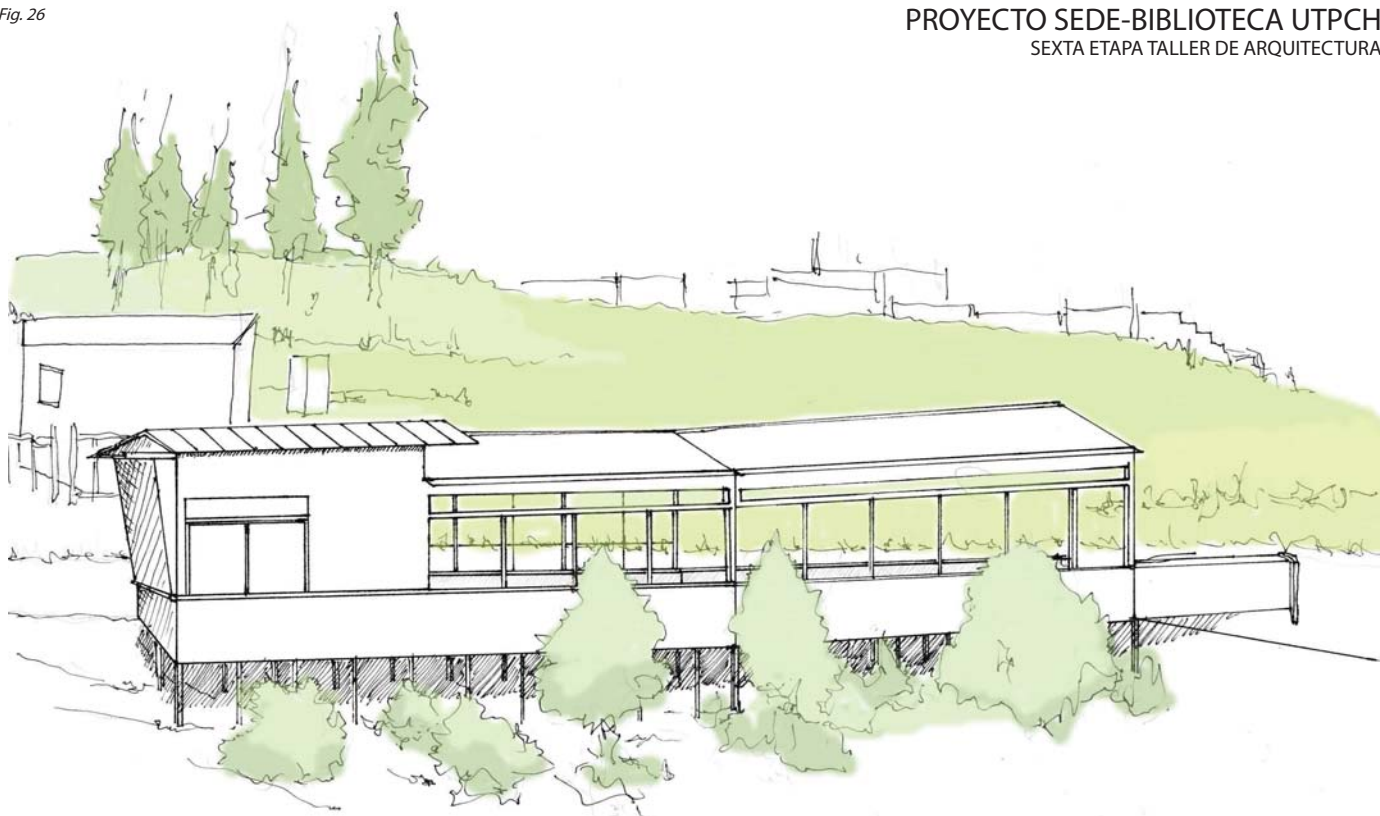


Fig. 26: Ilustración del proyecto en su entorno, Campamento El Peumo. Elaboración propia

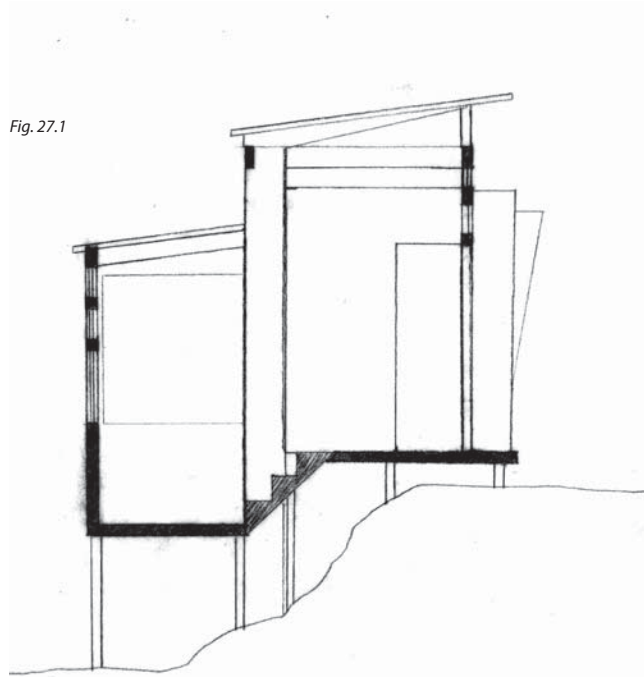


Fig. 27.1

Fig. 27.1: Corte al interior de la Biblioteca. Corredor de lectura y biblioteca sala común. El edificio se sostiene sobre pilotes a dos niveles, de manera que el corredor queda a media altura sumergido entre los arbustos y árboles que lo colindan. Elaboración propia

PROYECTO SEDE-BIBLIOTECA UTPCH
SEXTA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

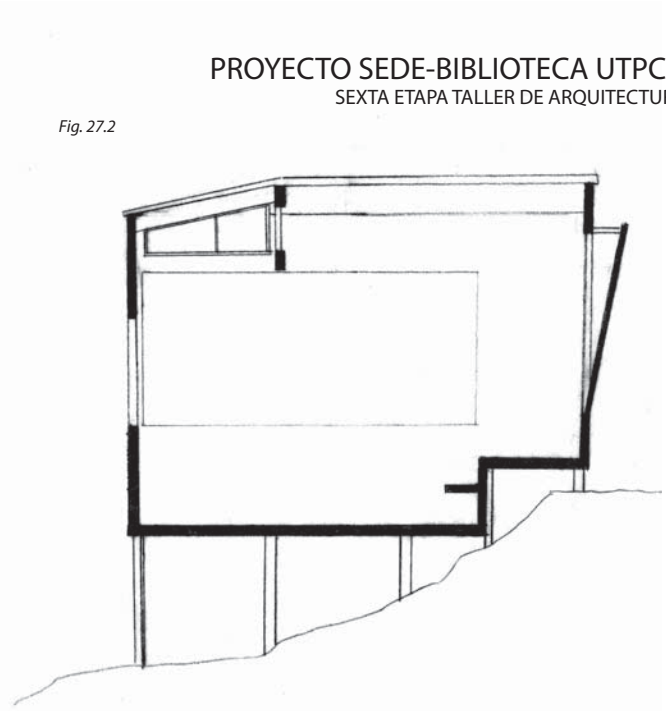


Fig. 27.2

Fig. 27.2: Corte al interior de la Biblioteca. Tramo final de la obra. Salón de reunión con nivel de exposición. Muros abatidos para el ingreso de luz. Elaboración propia.

Fig. 28



Fig. 28: croquis calle Dgo. Otaegui con Hontaneda. La actividad en la calle propia de los mecánicos; lo íntimo va en torno a la espacialidad de los edificios: se forma un corredor retirado del movimiento de la ciudad (calle Colón) que trae consigo el resguardo para que acontezca lo cercano de las relaciones. Elaboración propia

Aprovecha como virtudes la ortogonalidad del Almendral y de la curva del pie de cerro. La ortogonalidad nos trae las calles como corredores que se cierran hacia nuestro vértice dándole una fuerte exposición a la esquina.

Ortogonalidad -> Convergencia

El pie de cerro le da a esta esquina una apertura y al Inmueble un "detrás" de mayor intimidad el cual se puede asimilar como un mirador en su altura que deja al habitante dispuesto ante la extensión

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH SÉPTIMA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

El emplazamiento orienta su extensa fachada hacia el norte y se instala como un lugar de encuentro al término de 3 calles con el pie de cerro. Esta convergencia propicia el lugar de encuentro al generar un espacio abierto y a su vez, al estar retirado por la actividad común de comercio del Almendral (movimiento) trae a presencia el ocio como enclave y la utilización del espacio público - la calle - en torno al quehacer del barrio. Lo que trae a presencia situaciones que van ligadas a la distensión de lo cotidiano-doméstico del habitar, como por ejemplo: el descansar apoyado en los muros o autos, conversar, trabajar, el relacionarse en lo cercano. Esto hace que lo íntimo se tome lo exterior, haciendo que lo público se incorpore como extensión de lo privado.

Este concepto se desarrollará en ambas versiones del proyecto. La capacidad del edificio de ser fiel al lugar es, en este caso, la posibilidad de integrar público/privado de manera armónica

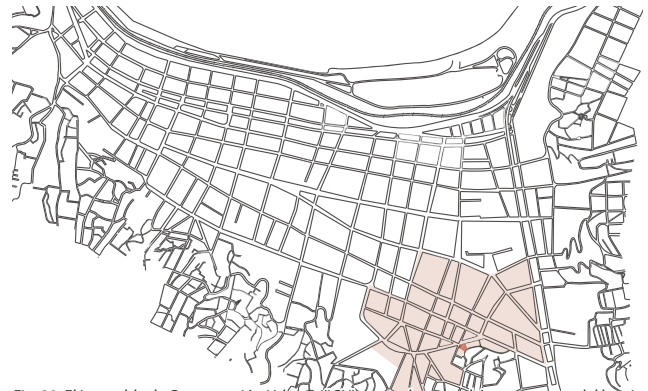


Fig. 29: El Inmueble de Conservación Urbana (ICH) se emplaza en el área sur-oeste del barrio Almendral. A pie de cerro en la esquina Domingo Otaegui - Hontaneda. Elaboración propia

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH
SÉPTIMA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

ACTO: Reconocerse en la cercanía avistando la extensión.

De encontrarse con el otro en un entorno común, comprender juntos la extensión que comparten. Reconocimiento de ambos como miembros de un entorno, de una comunidad y de un barrio. Esto es lo que abre el sentido de comprensión ante la ciudad, dejando a los habitantes en una situación de igualdad

FORMA: Terrazas que conectan en descalze.

De la integración social propuesta y desarrollada como un comedor social se refuerza en la forma interna del residir y habitar al interior en modo de terrazas comunes en las cuales se converge ante la extensión de la ciudad. Con este espacio lograr también las condiciones habitables de luz y ventilación.

Fig. 30

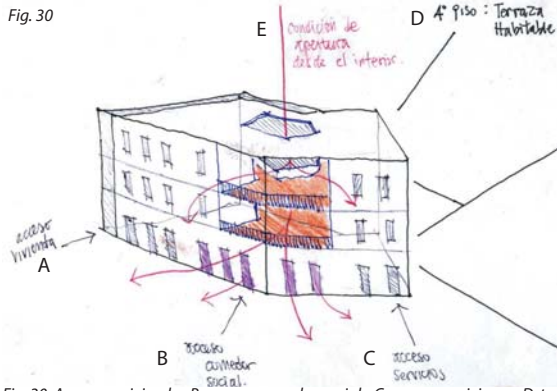


Fig. 30: A. acceso vivienda B. acceso comedor social C. acceso servicios D. terraza habitable E. condición de apertura desde el interior. Elaboración propia

Fig. 31

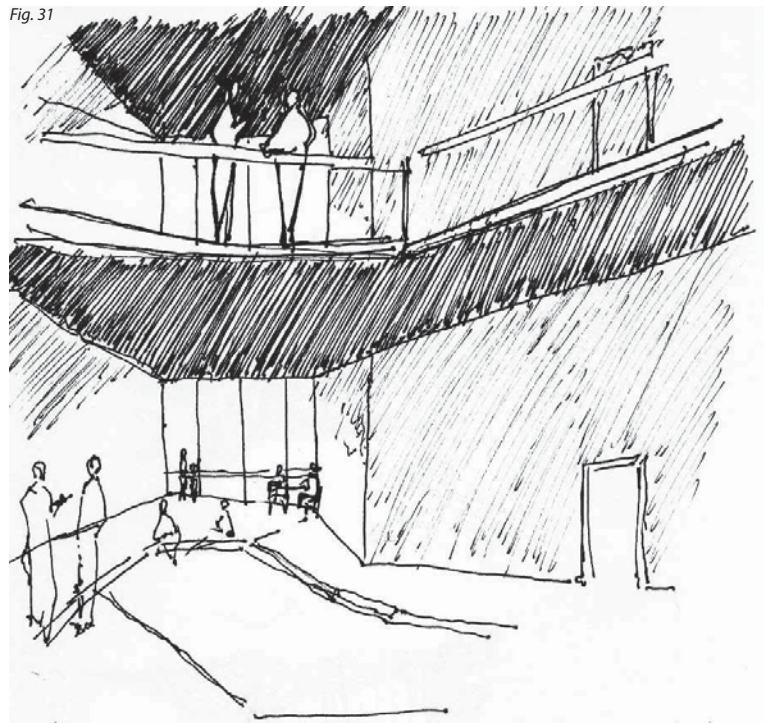


Fig. 31: Croquis segundo y tercer nivel. Espacios comunes. Orientación aterrazada, se accede al frente por bordes y peldaños. Terrazas comunes en las cuales se converge ante la extensión de la ciudad. Elaboración propia

Fig. 32



Fig. 2: Croquis calle Hontaneda.

"Largo luminoso. Todo un lado acuña el calor durante la tarde. Queda entonces un borde en sombra, un paso en sombra frente al largo luminoso, dualidad del acontecer: trabajo en luz y ciudad y recorrido en sombra. El trabajo ES con la luz del lugar, el descanso es otra construcción: Orada la vertical que es lleno para resguardarse en la sombra". Elaboración propia



Fig. 33

Reconstruimos el proyecto a partir de su vacío lumínico, definiendo sus bordes y recorridos pues por este podemos acceder a la discusión de la obra como un espacio que dinamiza el encuentro público.

Fig 33: Curso del espacio. el vacío como un ensanche del avistar hacia la extensión desde el quiebre de los volúmenes. El vacío los desplaza para abarcar el recorrido interior como un continuo luminoso.

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH
OCTAVA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 34



Fig 34. La vida en la calle. El habitante se apropia de ella para hacer su cotidianidad. Elaboración propia

Fig. 35



Fig 35: condición pie de cerro mirador / altura. Elaboración propia

Esta etapa vuelve a ver el proyecto de conservación de la séptima etapa desde el siguiente punto de vista:

El concepto de la conservación del inmueble urbano y con ello el estudio del caso de la cantidad de inmuebles en deterioro en pleno centro de Valparaiso que debiesen ser prioridad en la solución de lo urbano.

El conjunto, una manera de pensar algo que debe ser un todo, para todos. En esto nosotros (en grupo junto a Sebastian Volosky y Henrique Fialho) optamos por hacer un giro hacia lo social, comprendiendo que nuestro conjunto debía considerar los tamaños de los subsidios familiares. Para esto primero se piensa un comedor comunitario que articula la relación del vecino con el mecánico que trabaja en Hontaneda y segundo, abrir el paso plan y cerro en un recorrido abierto y luminoso orientado hacia el plan.

Fig. 36

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH
OCTAVA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA



Fig 36: "El vacío como un continuo, que forma el eje. La dualidad de recorridos que significan también la dualidad de los asomos se ven unificadas en un espacio de luz orientado por sus bordes. El vacío los desplaza para abarcar el recorrido interior como un continuo luminoso. Pasamos de ver el vacío como un interior luminoso cerrado y de permanencia a verlo como un continuo semi-exterior permeable al cruce plan cerro". Elaboración propia.

VACÍO Y FORMA

El vacío como un ensanche del avistar hacia la extensión desde el quiebre de los volúmenes. Este quiebre permite recibir a la luz como protagonista del espacio de manera cenital, directamente desde el cielo. Los volúmenes son desplazados para abarcar el recorrido interior como un continuo luminoso.

FORMA: SOLANA ENTRE FRENTES

Por dar continuidad al continuo luminoso es que aparece la solana como intención de un vacío que acapara los mayores rayos del sol posibles que lo hace expandiéndose longitudinalmente hacia el pie de cerro y hacia la extensión y también una expansión vertical por la luz que penetra hasta el origen y acceso al edificio y crea la relación permeable con el cielo.

ESTUDIO SOBRE LA LUZ

Por la fundamentación del proyecto y configuración desde la luz es que vuelve imperante el estudio de asoleamiento del edificio como de los volúmenes mayores sino también desde el volumen interior, desde los departamentos y niveles de manera que sea congruente la luz interior y la exterior.

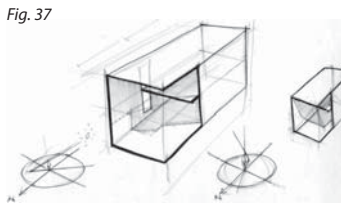


Fig. 37: asoleamiento departamento interior. Elaboración propia

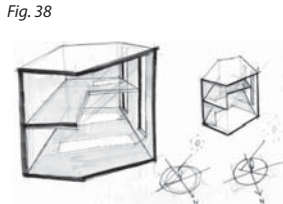


Fig. 38: departamento en dúplex esquinado fachada. Elaboración propia.

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH OCTAVA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 39

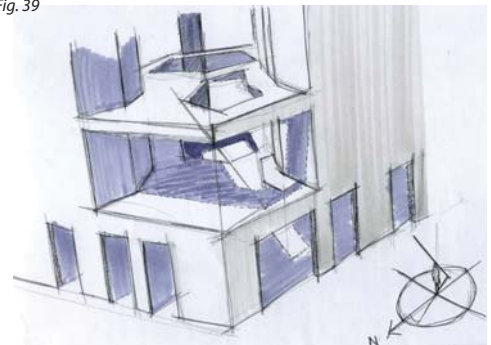


Fig. 39: Vacío de la fachada, luces que ingresan desde la abertura hasta la planta baja. Comprensión del todo a través de la luz. Elaboración propia.

Fig. 40



Fig. 40: Estudio respecto a la luz y su incidencia al patio interior y a los departamentos hacia la fachada. Elaboración propia

PROYECTO CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH
OCTAVA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 41

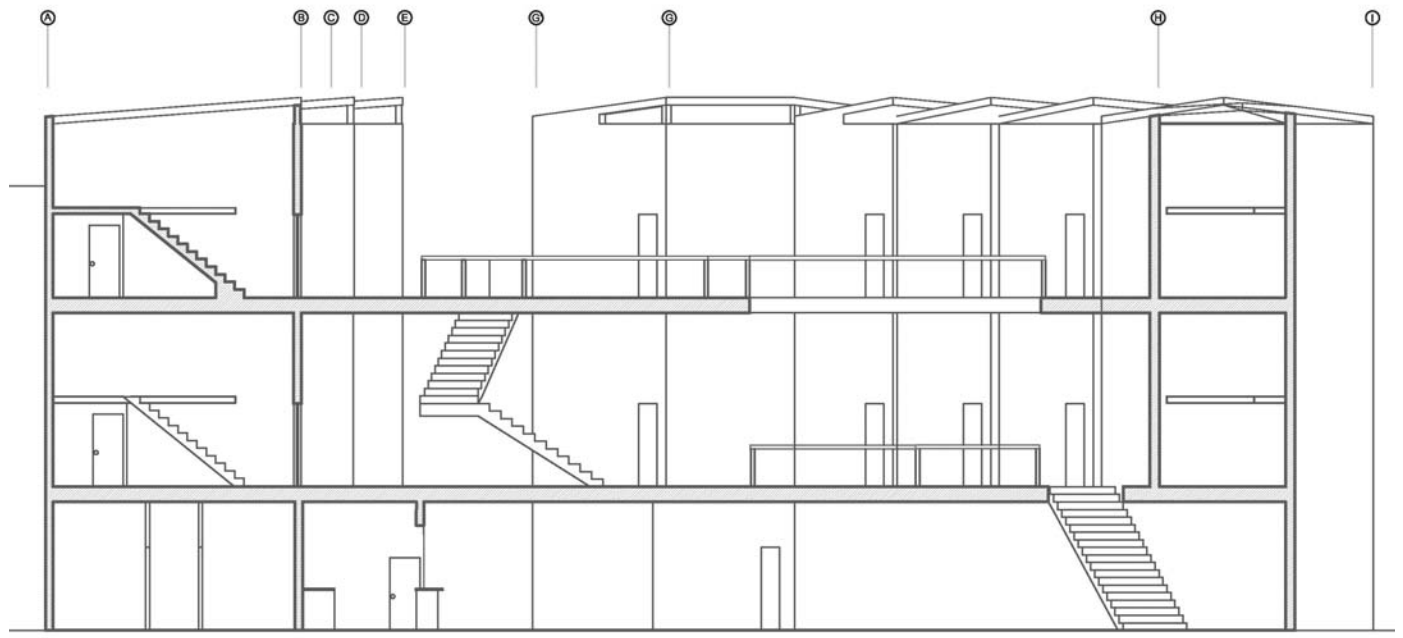
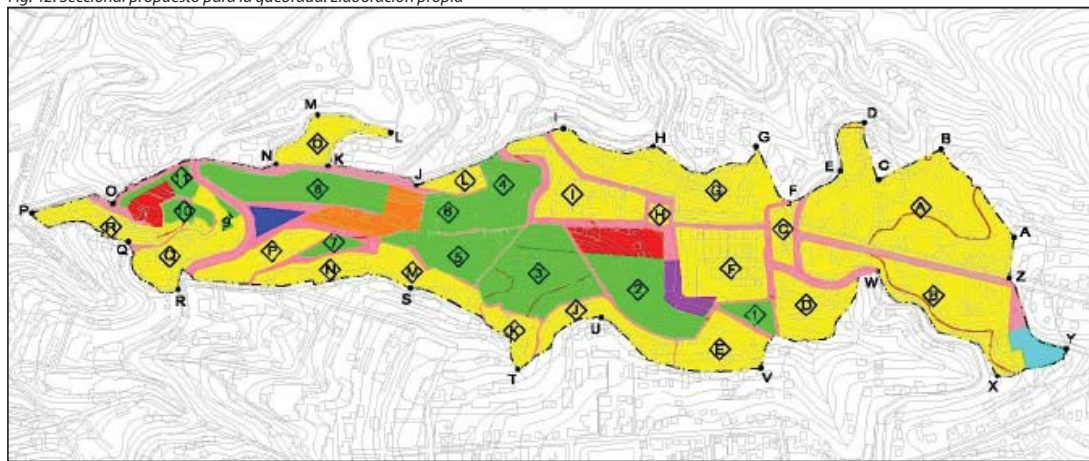


Fig. 41: Corte A - A'. Recorrido de la escalera pública del edificio unificando plan - cerro. Departamentos cuentan con doble altura para dormitorio. Elaboración propia

PARQUE DEL AGUA
DESARROLLO DE PLAN MAESTRO EN QUEBRADA LAS CAÑAS-LA CRUZ
NOVENA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 42: Seccional propuesto para la quebrada. Elaboración propia



5.3.2 SECCIONAL

SIMBOLOGÍA

- 1 2 3 ... 11
- ESPACIOS ÁREAS VERDES
- A B C ... R
- ESPACIOS RESIDENCIALES
- ~ LÍMITE URBANO PROPUESTO

- ÁREAS VERDES
superficie: 40841.4m²
- 1 : 1176.9m² 5 : 4861.9m² 9 : 473.4m²
- 2 : 6626.2m² 6 : 2437.8m² 10 : 1392.7m²
- 3 : 9686m² 7 : 846m² 11 : 1589.1m²
- 4 : 5141.9m² 8 : 6609.5m²
- VIALIDAD
superficie: 48039m²

- EQUIPO CULTURAL RESIDENCIAL
superficie: 1375.4m²
- EQUIPO CULTURAL PÚBLICO
superficie: 1222.5m²
- EQUIPO VECINAL/ ADMINISTRATIVO
superficie: 4134m²
- EQUIPAMIENTO SALUD
superficie: 2096.5m²
- INFRAESTRUCTURA AGUA
superficie: 1795m²

- RESIDENCIAL EXISTENTE
superficie: 99423m²
- A : 24664.8m² G : 13439.8m² M : 4075.3m²
- B : 14528m² H : 466.9m² N : 3159.3m²
- C : 1925.3m² I : 7031.4m² O : 3706.2m²
- D : 5748.6m² J : 4033m² P : 3853.4m²
- E : 5183m² K : 2370.8m² Q : 5587m²
- F : 8270.4m² L : 1508.3m² R : 4384.9m²

PARQUE DEL AGUA
DESARROLLO DE PLAN MAESTRO EN QUEBRADA LAS CAÑAS-LA CRUZ
NOVENA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 43

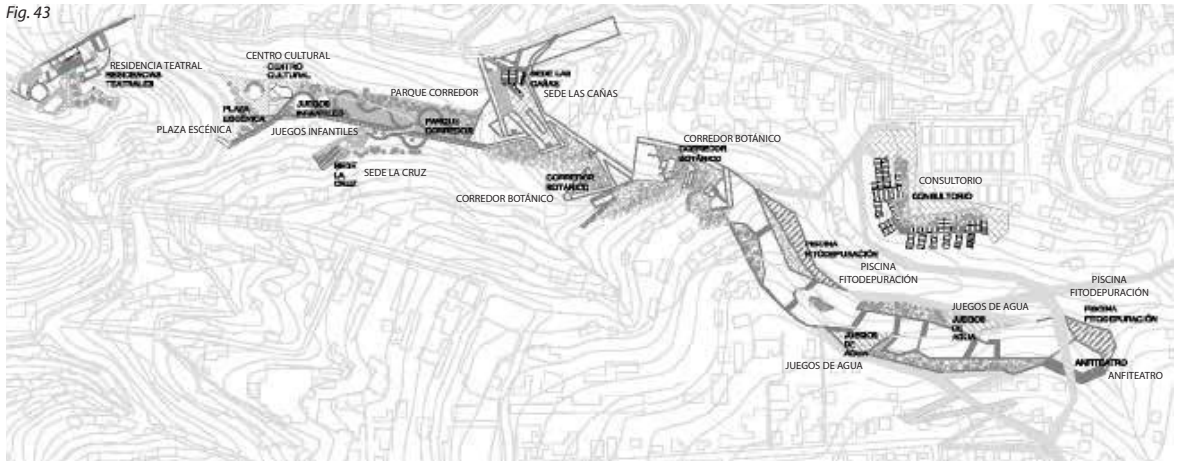


Fig. 43: Plan maestro con sus cinco intervenciones mayores, edificaciones que abarcan lo cultural y lo comunitario unidos por un eje verde por la quebrada de manera de vincular ambos cerros en la confluencia de la quebrada. Elaboración propia

Fig. 44

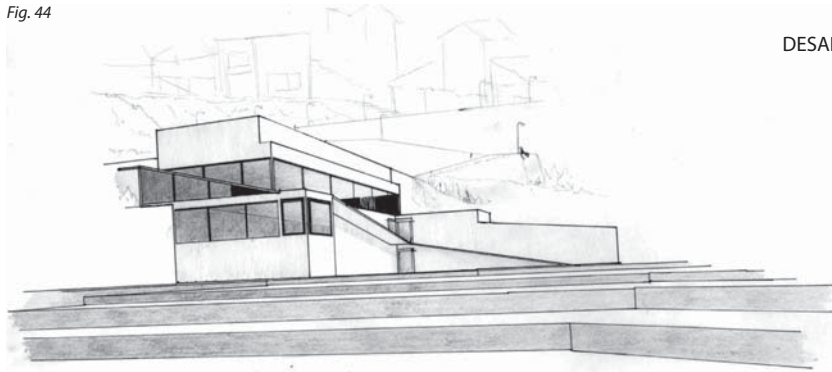


Fig. 44: Vista desde el teatro abierto, la fachada completa del edificio actúa como galería avistando el escenario. Elaboración propia.

Fig. 46



Fig. 46: Plano de ubicación. Primer proyecto del tramo a pie de cerro. Residencia cultural y teatral junto a su escenarios abiertos. Mantiene la orientación que fig. 39 y 40. Elaboración propia.

PARQUE DEL AGUA
DESARROLLO DE PLAN MAESTRO EN QUEBRADA LAS CAÑAS-LA CRUZ
NOVENA ETAPA TALLER DE ARQUITECTURA

Fig. 45

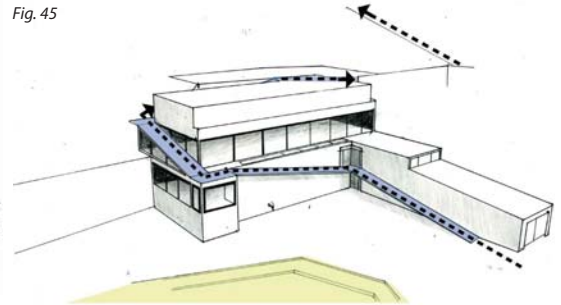


Fig. 45: El acceso al edificio es un recorrido continuo y exterior hacia el cerro haciendo aparecer el pie de cerro en 3 momentos, escenario superior de cara al anfiteatro de Avda. Alemania, la transparencia de la galería interior y la visual desde la fachada del teatro abierto. Elaboración propia



PROPUESTA DE HABILITACIÓN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA ESTACIÓN DE METRO EL BELLOTO

TÉRMINOS DE REFERENCIAS DEL PROYECTO



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Desarrollo de una vinculación territorial de Metro Valparaíso estación El Belloto para con la comunidad. Estación que se ubica en el barrio homónimo de la comuna de Quilpué. La cual se emplaza a nivel de suelo y delimita la zona central y norte de El Belloto, en la calle Aviador Acevedo con Av. El Belloto y en contacto con el cauce del Estero Quilpué. Por ello se hace necesaria la reinterpretación de la estación como un hito capaz de unificar ambos barrios y flujos

COBERTURA GEOGRÁFICA

El servicio de Metro-Tren de Valparaíso crea un eje por el litoral central desde el plan de Valparaíso, estación-terminal Puerto y hacia Viña del Mar y luego en dirección al interior hasta la estación-terminal Limache y servicio de combinación a La Calera. Depresión intermedia de la quinta región donde predomina la cordillera de la costa en su paisaje.



Fig. 1: Estaciones y línea completa del servicio de Metro Valparaíso. Conectando costa e interior. Imagen propiedad de Metro Valparaíso.

OBJETIVO GENERAL:

Estas son generatrices que deben ser contempladas en toda intervención e incluidas en el proyecto en su completitud. De manera de mejorar la relación entre usuario y habitante, como también la relación de la estación y la ciudad.

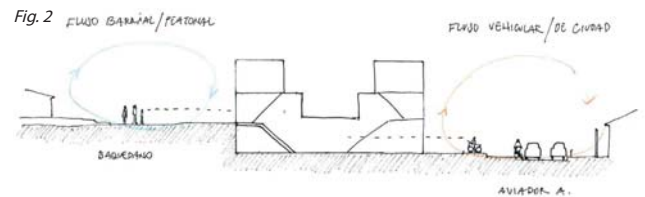


Fig. 2: Quiebre visual desde el acceder. Desde ambos lados de la estación el usuario puede ver los andenes, los trenes mas no el otro lado de la ciudad. Ambos lados de la ciudad son necesarias para el habitante y la estación presenta la oportunidad de ser el umbral y paso para que los dos flujos se conecten. Elaboración propia

Conectar ambos lados de la estación:

Lograr que el espacio de la estación haga el diálogo entre dos flujos de distinta índole e intensidad. El primero, a escala barrial y residencial con un flujo mayormente peatonal con uno más de avenida, de flujo vehicular (autos y bicicletas) pero de escasa amplitud para el peatón. Es junto con ello que deberá implementarse como un espacio de accesibilidad universal tanto para el uso mismo de la estación, es decir, para el acceso a mesanina, boletería, torniquetes, andenes y otros servicios como para cruce del ciudadano que no necesariamente es usuario. Para recintos de pago y no-pago.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

propuestas acordadas para el desarrollo de la vitalidad y seguridad para la comunidad de El Belloto. Deben complementarse con iluminación adecuada para la noche.

a) Intervención interior de la estación:

Ensanchamiento de andenes en puntos determinados, propuesta de salida express desde los andenes y trabajo de techumbre e iluminación en el predio completo.

b) Puertas de paso nocturno: Garantizar para el ciudadano un paso más seguro entre calle Baquedano y Av. Aviador A. sin pasar por la faja-vía. Definir qué espacios quedan cerrados y cuales abiertos para el funcionamiento de este paso.

c) Espacios para la espera y descanso para funcionarios: Implementar espacios de esparcimiento para la espera y uso del ciudadano como para el descanso del personal de Merval en el exterior o inmediaciones del recinto no-pago de la estación.

d) Prestación de servicios a la comunidad: Establecer un orden para combinar el uso del terreno para consolidar canchas (arriendo/posibilidad de negocio) y estacionamiento acorde la demanda.

OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS:

Medidas de ampliación de la estación serán siempre y cuando conformen un solución a una de las siguientes dimensiones que apuntan a ver la estación como un hito dentro de su entorno

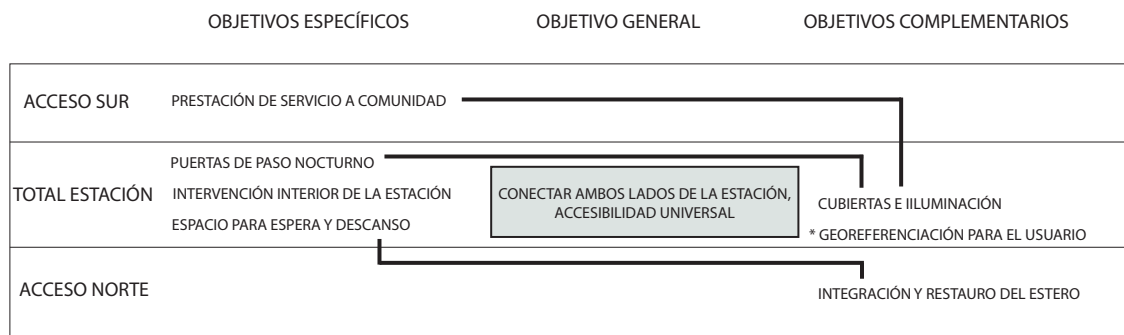
a) Integración y restauro del canal por la entrada de Aviador Acevedo:

Conformar un acceso a modo de paseo a la estación y a la calle A. Acevedo. Dando presencia visible al estero y a la vegetación del entorno.

b) georeferenciación para el usuario:

Estrategias para ubicar/captar al usuario desde el trayecto a distancia, de manera de poder ubicarse respecto a este. Para esto se recomienda el trabajo con iluminación y un elemento de diseño a una altura reconocible desde el *skyline* de El Belloto

ESQUEMA TÉRMINO DE REFERENCIAS PARA ESTACIÓN EL BELLOTO



Propuestas acordadas para el desarrollo de la vitalidad y seguridad para la comunidad de El Belloto. Deben complementarse con iluminación adecuada para la noche.

Lograr que el espacio de la estación dialogue entre dos flujos de distinta índole e intensidad. El primero, a escala barrial y residencial con un flujo mayormente peatonal con uno más de avenida, de flujo vehicular, pero de escasa amplitud para el peatón. Espacio de accesibilidad universal tanto para el uso mismo de la estación como para cruce del ciudadano que no necesariamente es usuario. Tanto para recintos de orden pago y no-pago.

Medidas de ampliación de la estación serán siempre y cuando conformen un solución a una de las siguientes dimensiones que apuntan a ver la estación como un hito dentro de su entorno

OBSERVACIONES ESTACIÓN EL BELLOTO METRO VALPARAÍSO

LUGAR, ACCESOS Y ESQUEMAS RELACIÓN DEL HABITANTE Y LA ESTACIÓN.

Fig. 1



Fig. 1: La carretera se construye a lo largo del valle siguiendo a la huella del estero Quilpué. Paralelamente transcurre la línea de Metro Valparaíso. A la altura de la Estación El Belloto, el cauce del estero se integra a las inmediaciones del edificio Norte lo que le entrega a la estación un lado con vegetación abundante y creciente aunque sin orden. La importancia del estero para el habitante es que la visibilidad y comprensión de este lo orienta en su relación con el mar y el Océano Pacífico. Así mismo, toman valor entonces las calles que resultan paralelas a la Línea y al estero. Elaboración propia

Fig. 2

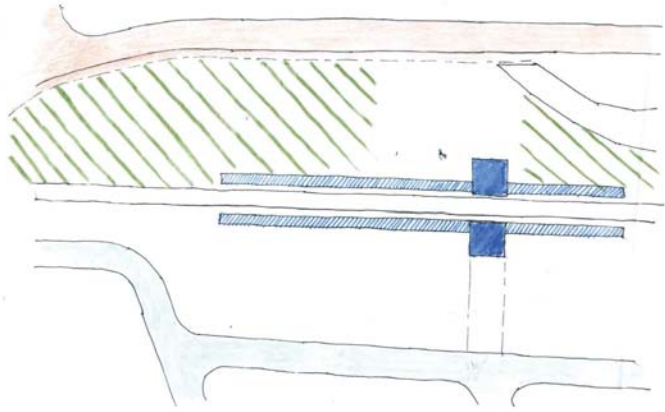


Fig. 2: Los exteriores que enfrenta cada acceso representan la mayor oportunidad para relacionar al habitante y al usuario, salir hacia el habitante y/o extenderse frente a él. Contraste no solo entre los flujos de tránsito de ambas calles sino también en cuanto a lo que otorgan en su situación actual. Acceso Baquedano es una extensión árida, casi eriaza a excepción de 6 árboles. Acceso A. Acevedo se constituye como un borde verde expuesto a la ciudad. Elaboración propia

Fig. 3

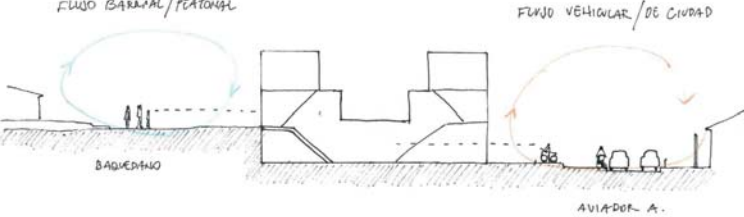


Fig. 3: Quebre visual desde el acceder. Desde ambos lados de la estación el usuario puede ver los andenes, los trenes mas no el otro lado de la ciudad. Ambos lados de la ciudad son necesarias para el habitante y la estación presenta la oportunidad de ser el umbral y paso para que los dos flujos se conecten. Elaboración propia

OBSERVACIONES ESTACIÓN EL BELLOTO
ACCESO NORTE

Fig. 4

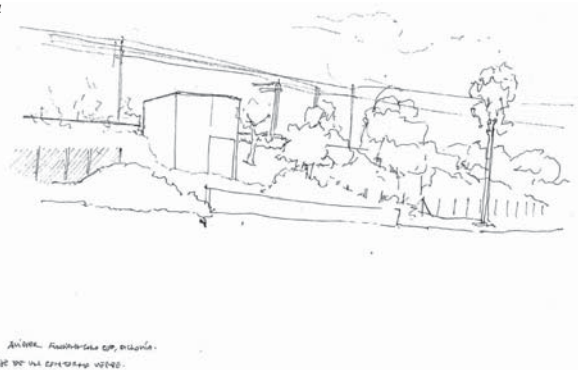


Fig. 4: Calle Aviador Acevedo funciona como un eje. Es el acceso al Belloto por lo que con ello la estación toma propiedad de hito. Eje de un contorno verde en el cual la estación se revela como en giro. Flujo vehicular y ciclovía. Elaboración propia

Fig. 5

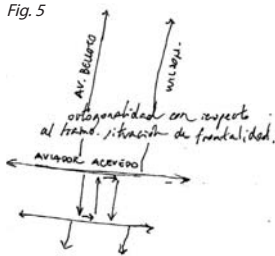


fig. 5. Ortogonalidad con respecto al tramo, apertura en situación de frontalidad con un eje y inmediato, Avda. Aviador Acevedo. Elaboración propia

Fig. 6

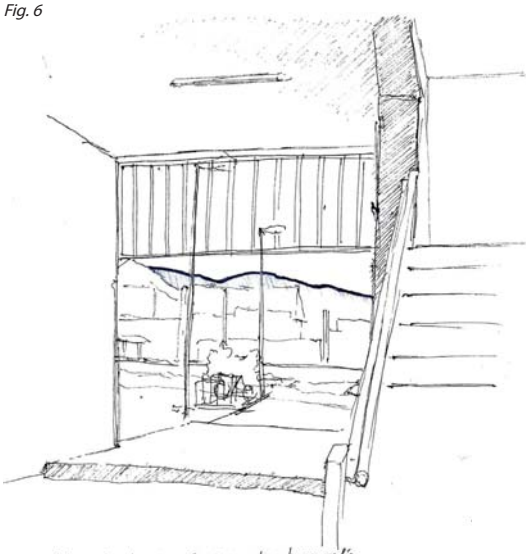


Fig. 6: estar adentro y estar abajo. Inmersión con respecto a la geografía. Comprensión del entorno mediante el avistar los cerros. noción de valle. para el pie, el acceso son 3 niveles en el que cada uno es cambio de material. Elaboración propia

Fig. 7.1

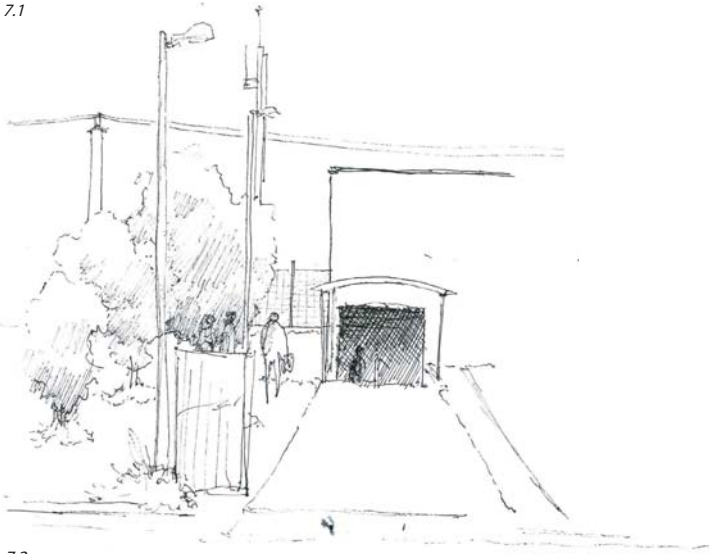


Fig. 7.2

las sombras como alternativa de recorrido, un deambular entre sombras de la espera.



situación de la sombra inmediata y la sombra al recorrido

Fig 7.1: situación de la sombra inmediata y la sombra al recorrido. distingo de las texturas en la sombra.
 Fig 7.2: Las sombras como alternativa de recorrido, un deambular entre sombras de la espera. Elaboración propia

OBSERVACIONES ESTACIÓN EL BELLOTO ACCESO SUR

Desde aquí la estación revela un problema., para acceder a la ciudad a través de la estación se debe proceder por un descenso ciego. Por otro lado, para acceder a los andenes se debe descender para luego volver a subir. Optimizar el espacio desde el punto de vista de la accesibilidad universal podría implicar en cambiar esta dislocación

Fig. 8

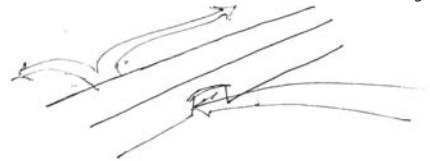


Fig 8: esquema del tránsito de la estación desde acceso sur. Elaboración propia

Fig. 9

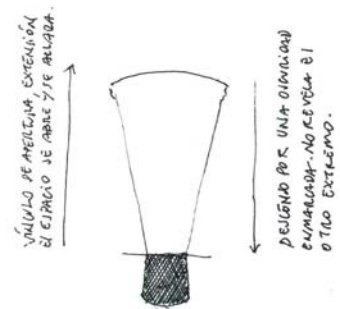


Fig. 8: vinculación visual desde el exterior. quiebre visual del acceder. Vinculo de apertura, extensión. Espacio se abre y se aclara. Descenso por oscuridad enmarcada. No revela el otro extremo. Elaboración propia

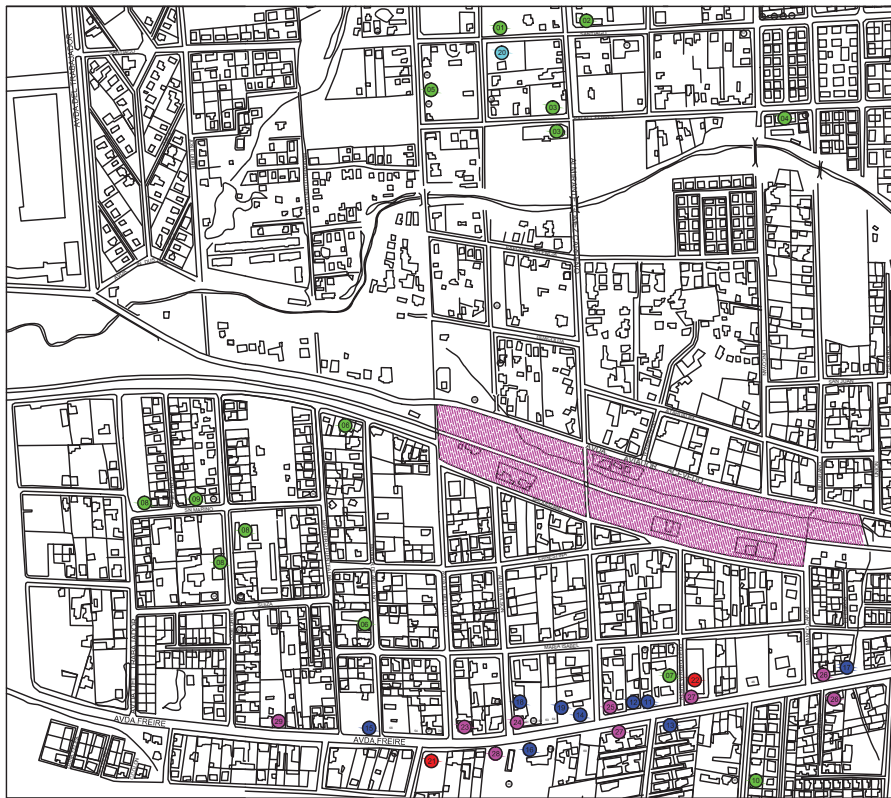


Fig 10: Contexto de estación con catastro de equipamiento y servicios. Sector de Freire representa la vía comercial, tamaño del polígono causa un impacto directo en el área más residencial como "Eje del encuentro" tanto de Belloto centro como de Belloto Norte.

OBSERVACIONES ESTACIÓN EL BELLOTO CATASTRO DE EQUIPAMIENTO

Educación:

01. Colegio Gabriela Mistral
02. Colegio Luis Cruz Martínez
03. Colegio los libertadores
04. Escuela de lenguaje "El sol"
05. Escuela de lenguaje "Elverito"
06. Colegio El Belloto y Gimnasio
07. Colegio Abraham Lincoln
08. Colegio Juan XXIII
09. Guardería "Huellitas"
10. Escuela de conducir

Servicios públicos:

11. Banco del estado
12. Carabineros
13. Farmacia Cruz Verde
14. COPEC
15. Shell
16. Bomba de bencina
17. Reparación automotriz
18. Estacionamientos privados
19. Vulcanización

Deportes:

20. Gimnasio

Comercio mayor:

21. Plaza Belloto
22. Santa Isabel

Paraderos:

23. garita de colectivos hacia belloto norte #1
24. garita de colectivos hacia belloto norte #2
25. garita de colectivos hacia belloto norte #3
26. Paradero buses/colectivos interurbanos #13
27. Paradero buses/colectivos interurbanos #13 ½
28. Paradero buses/colectivos interurbanos #14
29. Paradero buses/colectivos interurbano #15

Polígono estación



PLANIMETRÍAS

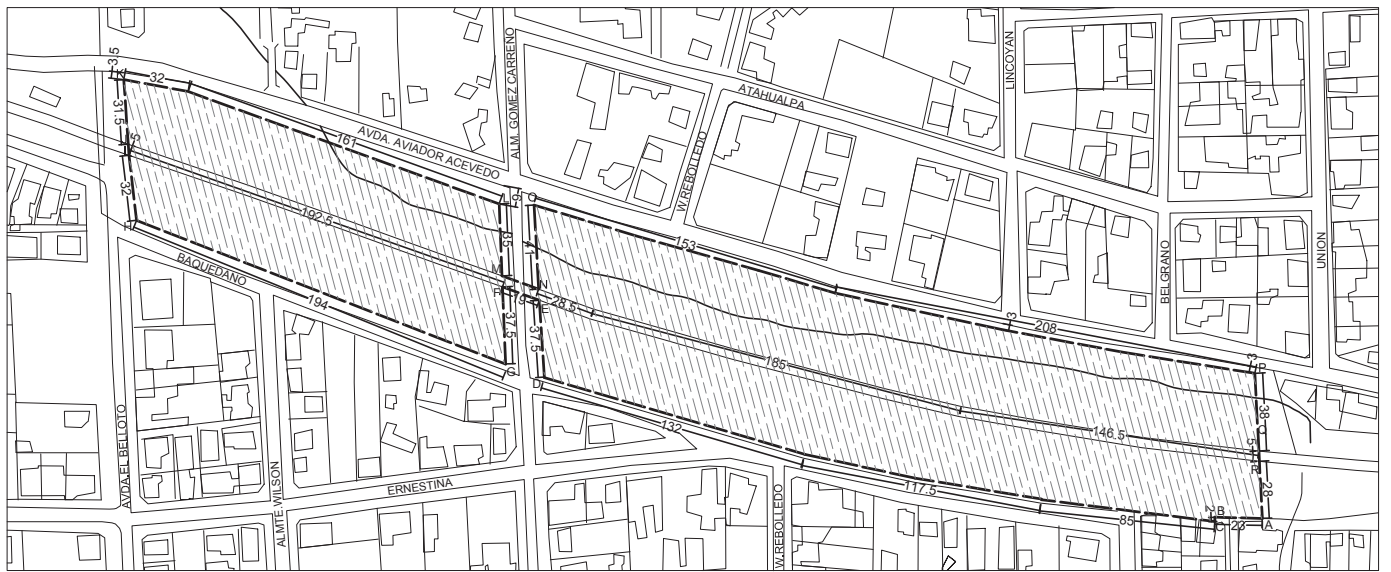
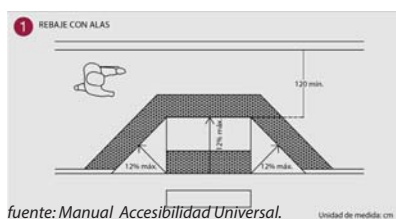


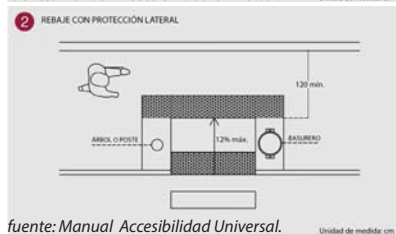
Fig. 1: Polígono de emplazamiento Estación El Belloto, Metro de Valparaíso. Elaboración propia

ANEXOS

FRAGMENTOS Y EXTRACTOS DE DOCUMENTOS AUXILIARES



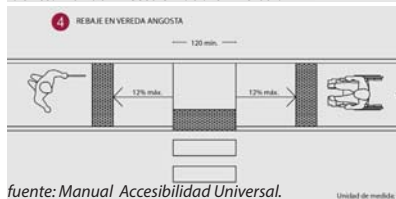
El nivel entre la vereda y calzada debe igualarse a cota cero. No se debe instalar ningún elemento que interrumpa la circulación en los cruces rebajados.



Los rebajes deben coincidir - en ubicación y ancho- con los pasos de cebra o con las demarcaciones en la calzada para los cruces peatonales.



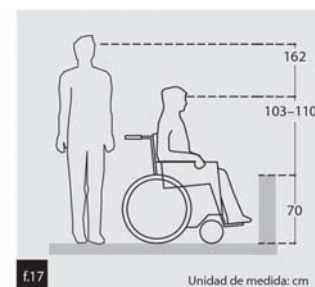
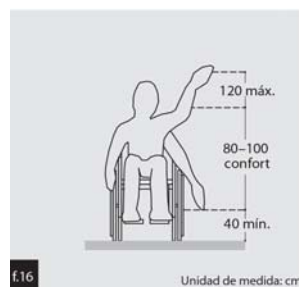
El ancho mínimo a considerar para un rebaje de veredas corresponde al ancho del paso de cebra o ala demarcación en la calzada que enfrenta, o en su defecto a un ancho mínimo de 120 cm.



Materialidad: El pavimento de los rebajes en cruces peatonales deberá ser antideslizante, diferenciado en color y textura del resto del pavimento de la acera de manera que sea fácilmente detectado por personas ciegas o con deficiencias visuales

Cadena de Accesibilidad

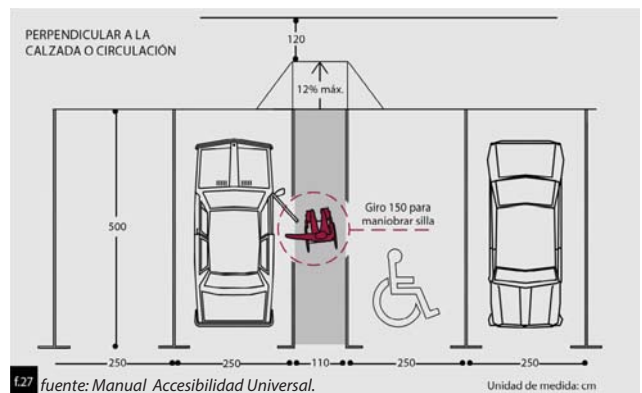
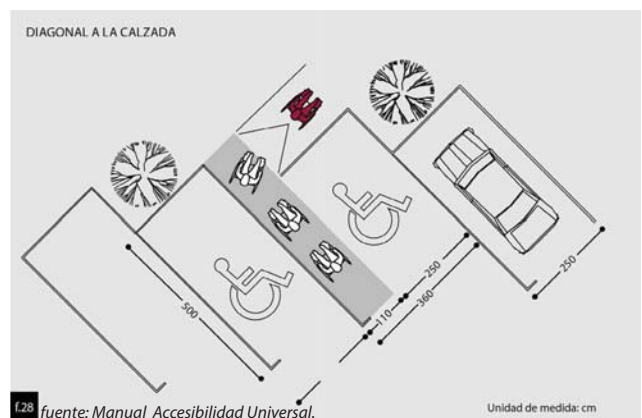
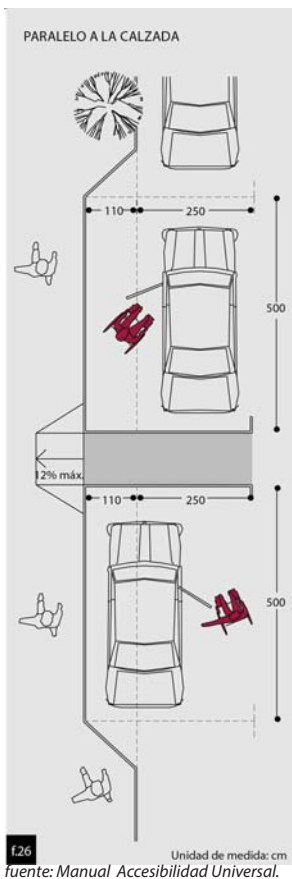
Se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de estas acciones no son posibles de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible. El desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, implica traspasar los límites entre la edificación y el espacio público o entre éste y el transporte; ahí radica la importancia en la continuidad de la cadena de accesibilidad. La accesibilidad debe ser analizada como una cadena de acciones que deben vincularse necesariamente entre sí.



fuente: *Manual Accesibilidad Universal. Ciudades y espacios para todos. Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ*

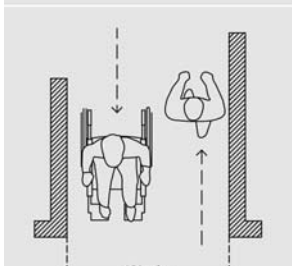
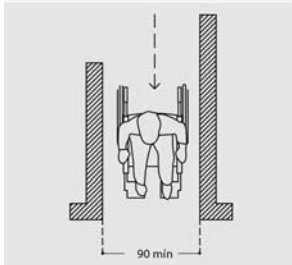
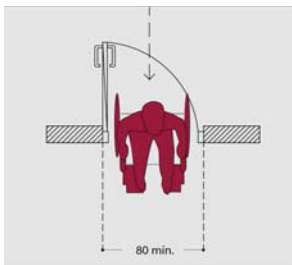
ALCANCE VISUAL:

Afecta principalmente a las personas con deficiencia visual, usuarios de sillas de ruedas y diferentes estaturas. Requiere medidas que amplíen el ángulo visual, correcta disposición de elementos e información táctil precisa. (ver f. 17) Las alturas de visión para niños y adultos en silla de ruedas oscilan entre 103 y 110 cm.



Circulaciones interiores

En edificios de uso público, las áreas de circulación deben contemplar recorridos libres de peldaños, de tal manera que permitan el desplazamiento en silla de ruedas por todos sus espacios. Si existen desniveles en circulaciones o pasillos en edificaciones antiguas, éstos deben transformarse a rampas en todo el ancho de la circulación o pasillo. Si esto no es posible debe ofrecerse un circuito alternativo accesible. En los accesos principales, espacios de distribución y pasillos, las alfombras o cubrepisos deben estar adheridos al piso y los desniveles entre los pisos terminados no podrán ser superiores a un centímetro.



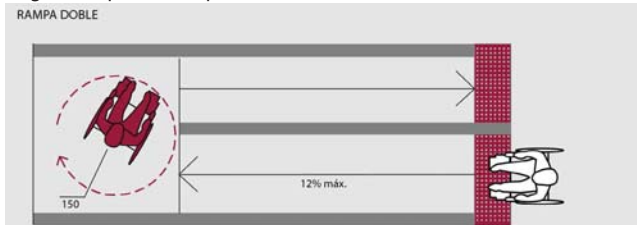
f.34 Planta. Unidad de medida: cm
fuente: Manual Accesibilidad Universal.

Espacios de maniobra

- Contemplar un espacio libre y sin pendiente de 150 cm x 150 cm al inicio y al final de la rampa para maniobrar la silla de ruedas y poder girar sobre su eje.

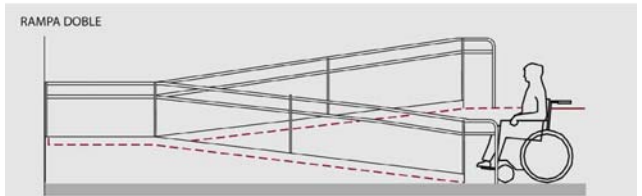
Si la rampa finaliza su recorrido frente una puerta, dicho espacio debe ser plano, sin pendiente y tener una longitud mínima de 150 cm más la longitud del barrido de la puerta, lo que permitirá efectuar la maniobra de apertura de ésta e ingreso en silla de ruedas.

- El pasamanos debe tener tres alturas: 95 cm para adultos, 75 cm para usuarios de silla de ruedas y entre 10 a 20 cm como guía para personas ciegas o de protección para las ruedas de una silla.



f.30 fuente: Manual Accesibilidad Universal.

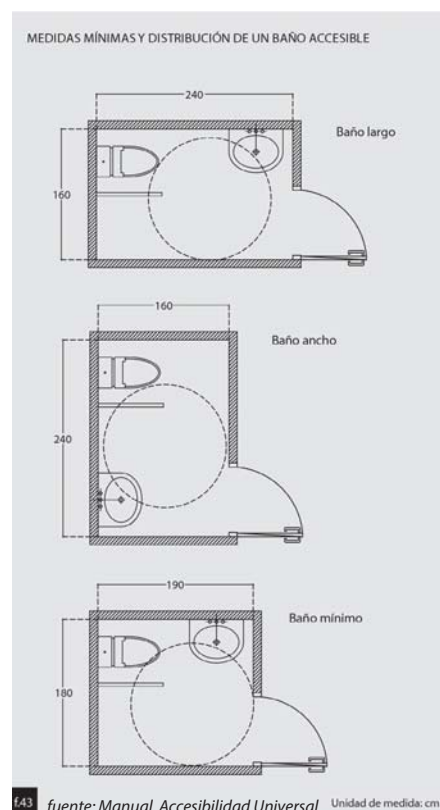
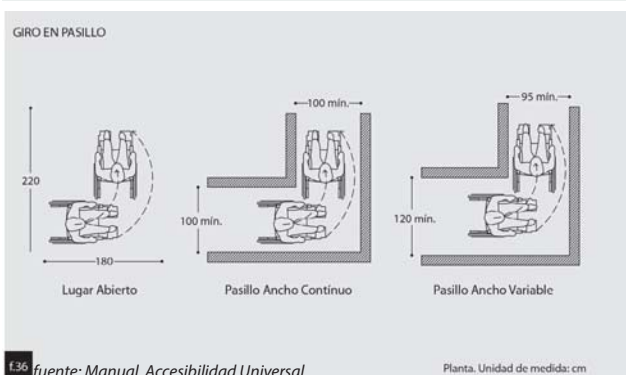
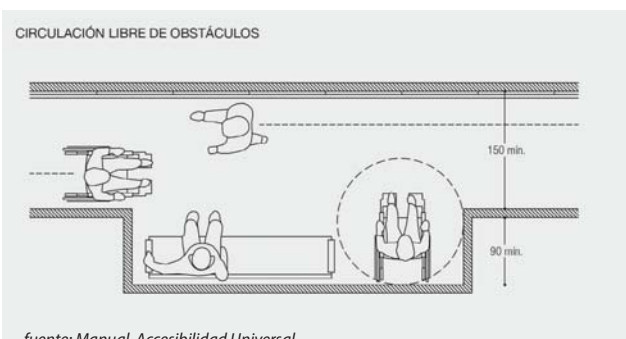
Planta. Unidad de medida: cm

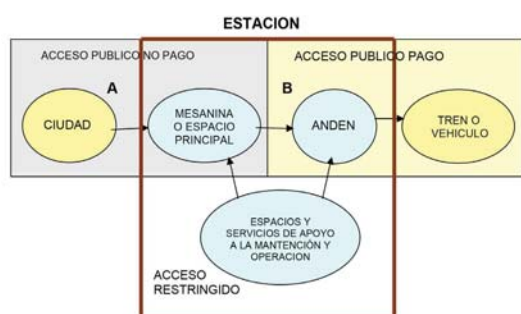


f.32 fuente: Manual Accesibilidad Universal.

Elevación. Unidad de medida: cm

Los pasillos son básicamente lugares de paso, por lo que debe evitarse cualquier obstáculo como mobiliario, adornos o plantas. Cuando sea necesario colocar este tipo de elementos, deberán ubicarse todos al mismo costado, dando prioridad al paso de las personas. Los pasillos que conduzcan a recintos de uso o de atención de público deben tener un ancho mínimo de 150 cm.





fuelle: Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructuras ferroviarias

TABLA 11-1
Dimensiones y Equipamiento de Mesaninas

MESANINA	
Mesanina (min)	100 m ²
Aseos (min)	10 m ²
Locales Comerciales	según demanda potencial
Vestuarios (min)	6 m ²
Circulaciones	según necesidad
Informaciones	en boleterías
Boleterías (min)	8 m ²
Teléfono (min)	3 cabinas
Cajeros Automáticos	recomendable
Zona de Espera	bancos en mesaninas
Oficinas Estación	según necesidad
Servicio Postal	según demanda
Cafetería	según demanda
Oficina Turismo	según demanda
Boleterías Autobuses	según necesidad
Objetos Perdidos	en estaciones terminales

fuelle: Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructuras ferroviarias

Dimensiones y Requerimientos Mínimos

Vestibulos (halls) y Mesaninas

La distribución debe ser sencilla y funcional, y claramente comprensible por el viajero, evitando cruces de flujo, interferencias y obstáculos que interrumpan la movilidad. El suelo deberá ser horizontal. Las diferencias de nivel se salvarán con planos inclinados de pendiente no mayor a 10%. No deberá haber gradas o peldaños en la mesanina. Los servicios ofrecidos al viajero estarán ubicados en la mesanina y deberán ser reconocibles en forma inmediata y sencilla.

Cierres de andenes

Deben realizarse con materiales y soluciones no opacas, pues permiten establecer una relación visual directa entre los andenes y el exterior de la estación (estacionamientos y accesos), mejoran la sensación de control y seguridad, y facilitan la percepción de las llegadas del tren. Se establece como requerimiento para su diseño que los elementos que la conformen no permitan el paso de una esfera mayor de 0,12 m de diámetro.

TABLA 11-2
Características de Andenes

ANDENES	
Posición del andén	lateral
Ancho de andén	mínimo 3,0 m (4 fajas de circulación + 60 cm)
Largo de andén	variable (105 m)
Cota sobre cabeza del riel	variable (1,10 m)
Distancia al borde del tren	80 mm
Tipo de pavimento	asfalto o pavimento cerámico
Pieza de borde del andén	100 x 400 x 30 cm hormigón prefabricado con borde antideslizante
Canalizaciones en andén	6 tubos de PVC de Ø110 mm por andén
Conducciones de agua	tubería de 2"
Recogida de aguas lluvias	en zona de marquesina

fuelle: Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructuras ferroviarias

TABLA 11-3
Marquesinas y Refugios

MARQUESINAS y REFUGIOS	
Longitud	mínimo 6 m.
Altura	mínimo 3,50 m
Iluminación	200 lux.
Desagües	conducidos a la red de saneamiento
Estructura	de acero
Cubierta	en zinc, vidrio armado o policarbonato

fuelle: Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructuras ferroviarias

El objeto de marquesinas y refugios es acoger al usuario en el momento de la espera y del trasbordo y, dependiendo de la demanda y las características de la estación, deberá estar provisto de equipamiento y mobiliario. El número de soportes por marquesina será el mínimo posible para garantizar la estabilidad estructural, con el objeto de dejar libre la circulación de pasajeros por el andén.

Estacionamientos y zonas de paraderos

Estarán ubicados lo más próximo posible a los accesos de las estaciones, sin cierres que impidan la visión, para mantener la sensación de seguridad y facilitar el acceso a los viajeros. El número de plazas dependerá de la disponibilidad de espacio y de la demanda esperada. Se considera razonable un número no inferior a 25 plazas por estación.

TABLA 11-7
Accesos y circulaciones

ACCESOS	
Anchura libre mínima	3,00 m
Facilidades minusválidos (1)	rampa o elevadores
Ancho mínimo de escaleras	2,00 m

(1) Dependiendo de condiciones geométricas del entorno

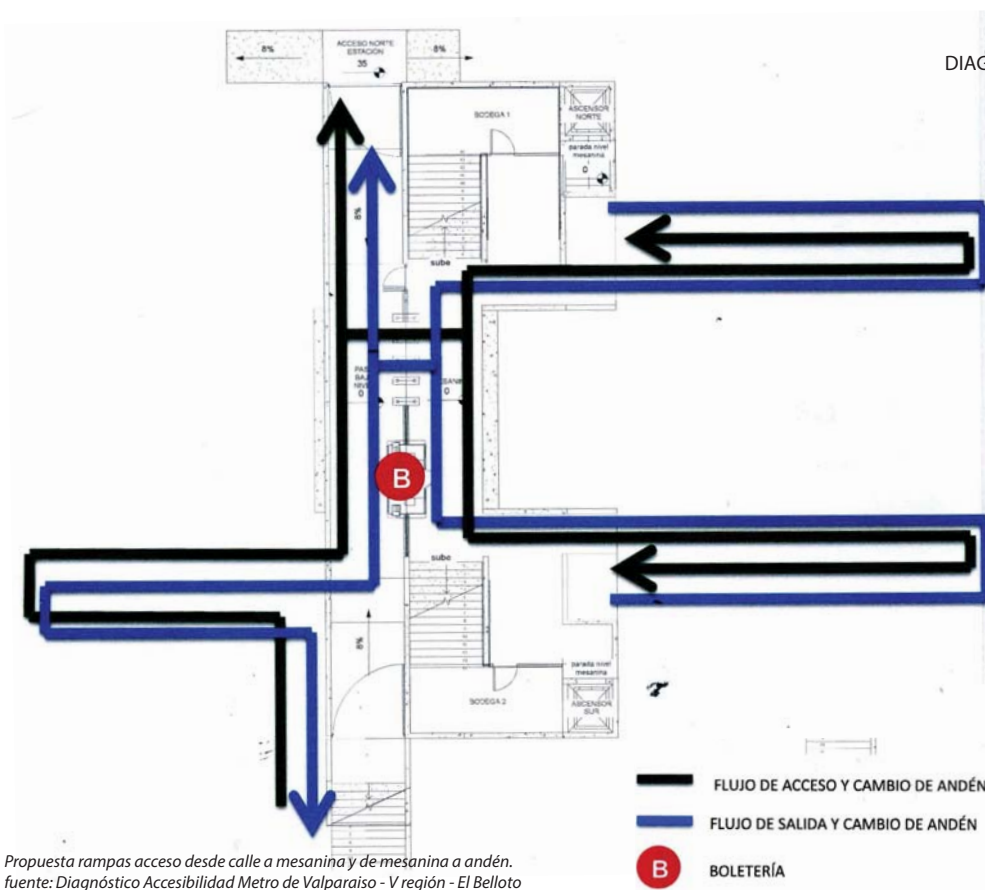
fuelle: Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructuras ferroviarias

Accesos y Circulaciones

El dimensionamiento de los accesos y circulaciones es una función del número de pasajeros previsto en las estimaciones de demanda potencial, tanto para su longitud, como para su anchura, y deberán ser diseñados evitando el cruzamiento de flujos o trabas que entorpezcan el fácil y rápido desplazamiento de peatones.

Las circulaciones verticales deben realizarse en tramos rectos y estar acompañadas por instalaciones para minusválidos, como rampas, ascensores o plataformas elevadoras (salvaescaleras) y deben orientarse directamente a la calle o espacios públicos comunicados con ella.

Las rampas deben considerar una pendiente no superior a un 11% y ancho no inferior a 0,90 m.



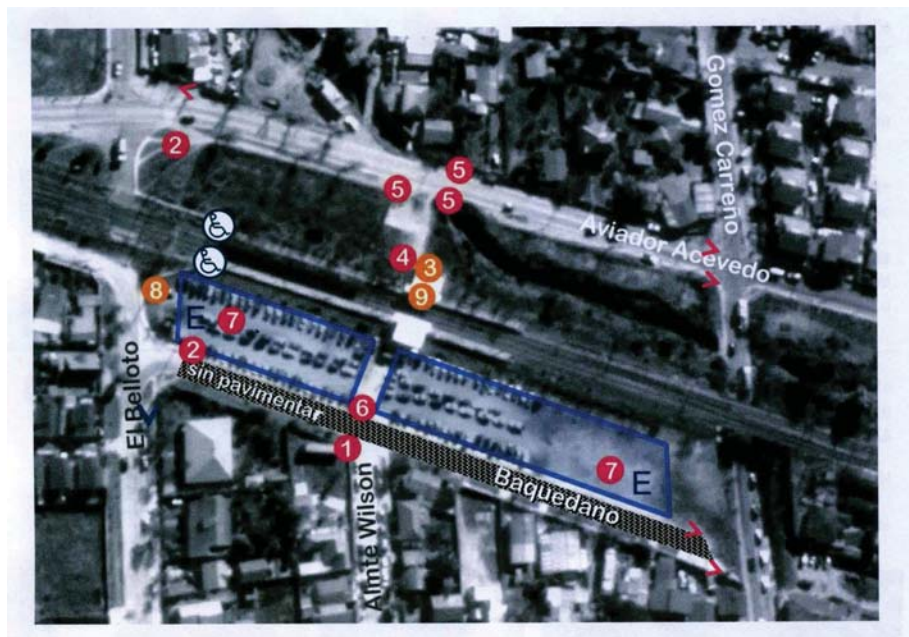
CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES.

Cruce calles principales analizados:

- Baquedano
- El Belloto
- Almirante Wilson
- Gomez Carreño
- Aviador Acevedo

Conexión con otros medios de transporte:

- Estacionamiento público sector sur de la estación
- Estacionamiento público bicicletas estación norte



Situación exterior de accesibilidad. fuente: Diagnóstico Accesibilidad Metro de Valparaíso - V región - El Belloto

ANÁLISIS SITUACIÓN EXTERIOR DE ACCESIBILIDAD.



1) El acceso a las estaciones es mediante escaleras que llevan al nivel mesanina. No se observa contraste de color en los escalones ni pasamanos a los costados de las escaleras



6) En el núcleo de acceso se encuentran las escaleras de acceso y las escaleras que llevan al andén, conectadas ambas en el sector de mesanina. No se observa contraste de color en peldaños, franja de advertencia al inicio y término de las escaleras ni pasamanos con doble altura de apoyo. No existe conexión accesible desde nivel andén a mesanina



2) Se observan variados elementos u obstáculos en el sector para el acceso a las estaciones.

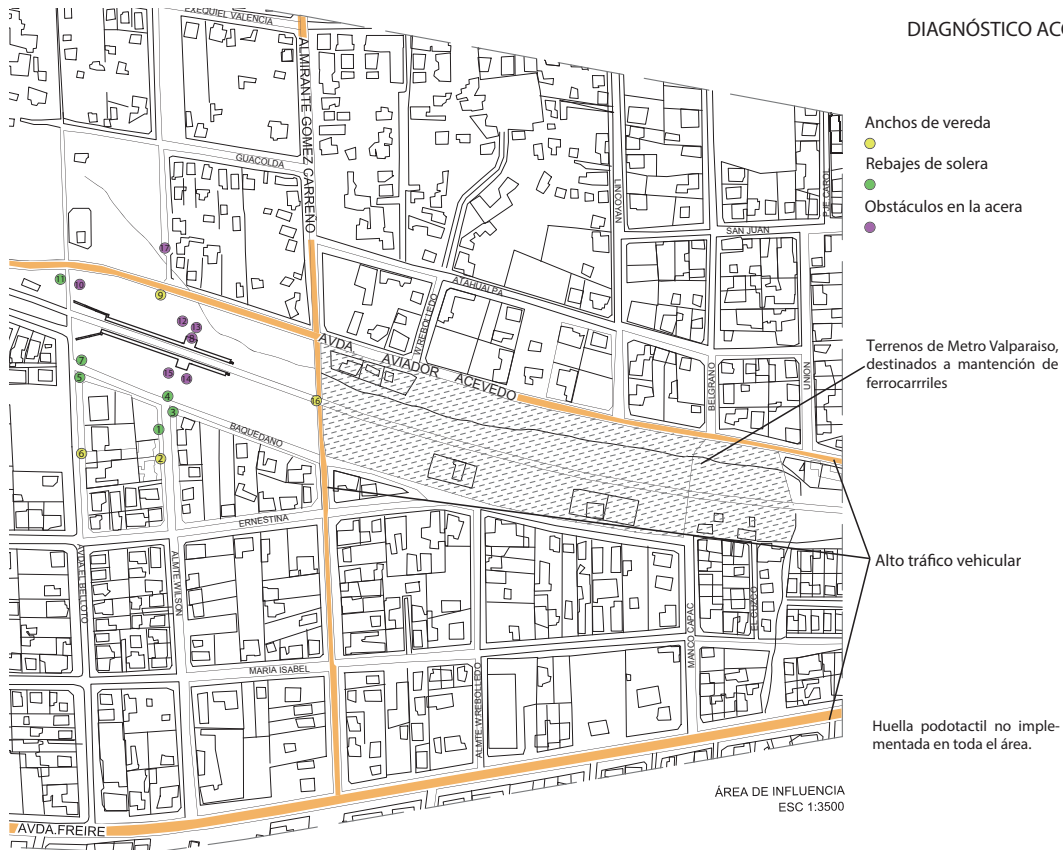
7) Los accesos para personas con discapacidad (PcD) es mediante rampas que llegan directamente al andén desde el exterior nivel calle, sin pasar por nivel mesanina. La mayoría de las rampas observadas sobrepasan la pendiente mínima de 8%. Tienen sistema de apertura no autónomo lo que limita el acceso a PcD. Muchas veces las rampas llegan a espacios inhóspitos, sin pavimentación y de difícil acceso.



EXTENSIÓN DE DIAGNÓSTICO

ESTADO DE SUELO EN ÁREA AFECTA AL POLÍGONO. DESDE ACCESO DE
ESTACIÓN AL CAMINO TRONCAL

DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD EN ÁREA DE INFLUENCIA



La posibilidad de que un servicio cumpla con la accesibilidad universal debe ser comprendida dentro de una ruta ininterrumpida de accesibilidad. En este caso, el transporte interurbano que supone el Metro de Valparaíso debiese conectar a sus usuarios con el contexto próximo del Belloto pero también con otros medios de transporte.

Bajo esta premisa es que el diagnóstico desarrollado por Ciudad Accesible se amplía al área de influencia del polígono a desarrollar.

Fig. A

A continuación el estudio de la figura A es representado por medio de fotografías, realizadas especialmente para este propósito de manera de constatar los obstáculos en las calles y calzadas que junto con el polígono requieren intervención de parte del municipio para poder garantizar una cadena de accesibilidad. Se agrupan según obstáculos por calle.

CALLE ALMIRANTE WILSON, PERPENDICULAR A LA ESTACIÓN Y AL TRONCAL.



Desnivel no cumple con porcentaje de pendiente (8% requerido) y no llega a ras del nivel de la calle.



Ancho menor a lo requerido para implementar una huella podotactil. Desnivel no señalado (color)



Desnivel no llega a ras del nivel de calle. Borde no señalado (color)

CALLE BAQUEDANO, PARALELA DESLINDA CON POLÍGONO DE INTERVENCIÓN.



Bordes sin desnivel ni señalización (color)



Sin pavimentar, terreno irregular.



pavimento irregular.

INTERIOR DEL PREDIO, LADO SUR (CALLE BAQUEDANO)



Desnivel no llega a ras del nivel de calle.



Canaletas descubiertas y sin señalar (color)



sin pavimentar, no estan a nivel.

INTERIOR DEL PREDIO, LADO NORTE(CALLE AVIADOR ACEVEDO)



Terreno irregular, ancho no cumple con el mínimo para implementar ruta accesible.



Terreno irregular, ancho no cumple con el mínimo para implementar ruta accesible.



Sin desnivel a ras del nivel de calle. No cumple con ancho mínimo.

INTERIOR DEL PREDIO, LADO NORTE(CALLE AVIADOR ACEVEDO)



Sin pavimentar, no estan a nivel.



*Borde en mayor nivel sin señalización
(color)*

GENERACIÓN DEL PROYECTO

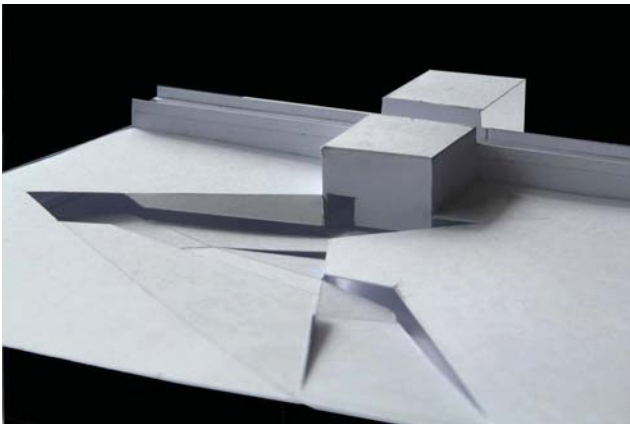
PRIMERAS APROXIMACIONES AL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN A PARTIR
DE OBSERVACIONES Y MAQUETAS

INTRODUCCIÓN

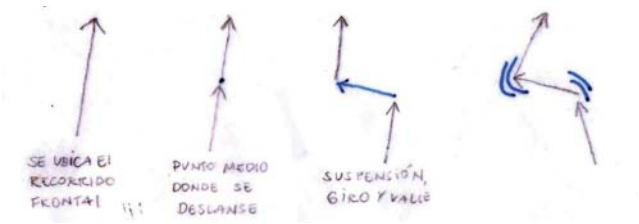
Propuesta en la que se abarca la intervención de 11.000 m² en los que se incluyen espacios abiertos a la comunidad, servicios públicos, accesos a las estaciones y andenes.

Se inserta en el centro del Belloto, en la comuna de Quilpué al interior de la V Región. En medio de dos barrios residenciales y a tres cuadras del Troncal que vincula a Quilpué con la carretera.

La estación, desarrollando su andén en 200 m de largo y extendiendo la vía por sobre el nivel de las calles Baquedano y Aviador Acevedo por 1,5m y 4,5m respectivamente en toda su longitud, separa en dos a la ciudad al perder vínculo visual y un paso peatonal expedito entre ambos barrios. Generando un eje por el cual dos volúmenes que se enfrentan ocultan a quien accede la posibilidad de avistar la extensión.



1.- Maqueta. Proponiendo como objetivo principal la unificación de un recorrido accesible perpendicular a la estación. Se establece que esto suceda desde su centro, los volúmenes que constituyen los accesos a los servicios de la estación dado que estos configuran el flujo natural del barrio.



Esquema evolución recorrido actual y recorrido propuesto, proponiendo un nuevo tramo que genere dos espacios de descanso frente a la estación.

2.- Luego de interrogar el espacio con la primera maqueta, se elaboran cortes para estudiar las posibilidades que entrega la normativa de accesibilidad universal respecto a la pendiente y sus tramos.



Mesalina actual pasa a ser paso bajo nivel, manteniendo boletería y 2 torniquetes así como también accesos a andenes a modo de cambio de andén. Para lo que se debería pensar un cierre respecto a la mesalina.

Posibilidad de generar un nivel de asiento, una banca que se abra desde los bordes. Estos espacios pueden y deben abrirse en favor de permitir tanto el circular y la recreación con giro de la silla de rueda.

Handwritten note: MANTENER LOS ESPACIOS CONECTADOS PARA LA PASADIZ. LO QUE SE PROPONE SOLO ES UNO NO SE CIERRE DE CERCA.



Comprensión del espacio según propio cuerpo.

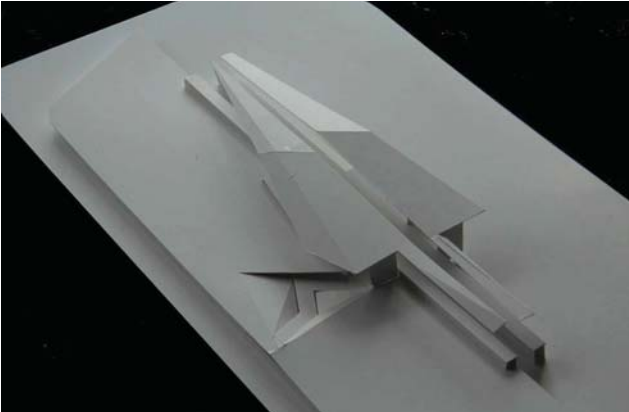
El proyecto (plaza) va de pie a cabeza, tanto para personas adultas como para personas en sillas de ruedas y niños, para quienes se comprende en 3 tramos en vez de 2, por el tramo que vincula ambos descansos.



Nuevo perfil para la estación norte. propone una rampa que de una dimensión de demora al largo ya establecido.

3.- Maqueta polígono:

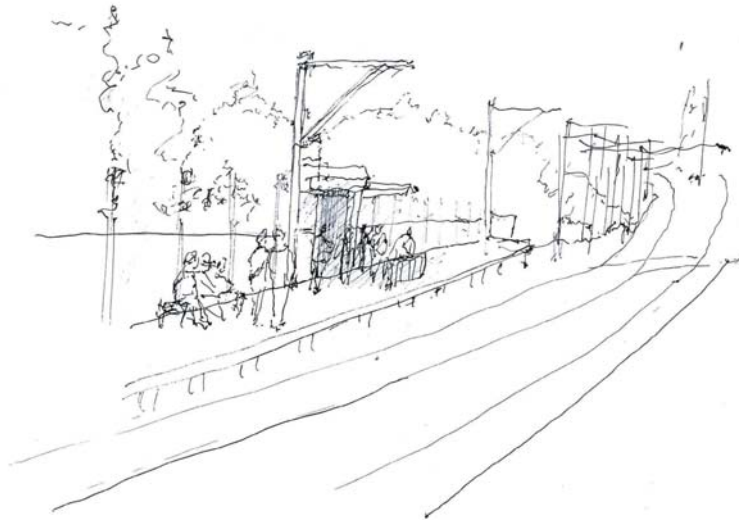
Primera noción del elemento aéreo y su vínculo con el contexto. Su tamaño tiene la posibilidad de vincular al habitante con ambos lados de la estación. Visualmente por constituir el volumen del polígono y espacialmente al proporcionar un cobijo aéreo que no obstruye la vista al que llega.



Directrices:

la propuesta de dos maquetas conlleva a pensar el proyecto desde el suelo y lo aéreo, pues entre estos se generará el flujo y también el descanso, de manera que la disposición de estos genere ambos actos pues a su vez, entre ambos, ocurrirá la posibilidad de avistar la ciudad.

4.- Salida de observación. Estación El Belloto en hora punta.

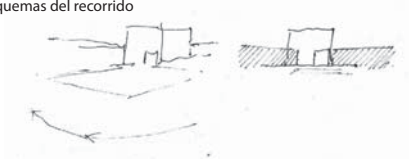


Cobijo y apoyo en el detrás. Cada andén tiene una vista y un detrás, en lo que cada andén tiene una singularidad para el que lo habita y para el que se enfrenta. Cobijo es a partir de un espesor verde.

Dos multitudes. La de la gente y la de los autos.

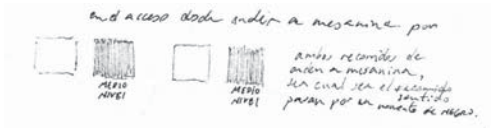
18:00 - 22 personas esperando en dirección Valparaíso. 6 en dirección al Interior.
84 autos estacionados, 2 autos esperando en la calzada.

esquemas del recorrido



la apertura del espacio que se da en el giro pasa a ser un encierre, en cambio al recorrido.

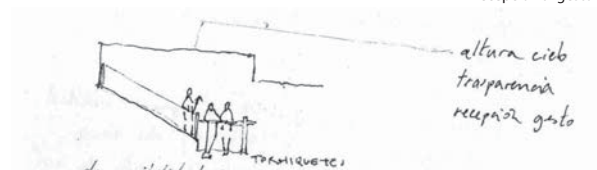
la apertura del espacio que se da en el giro pasa a ser un encierre, encuadre al recorrido.



ambos recorridos de andén a mesanina, sea cual sea el sentido por un "momento de negro" (penumbra)

-19:18: Se produce una acumulación de personas que descienden a la mesanina que es compartida bajo ambos andenes.

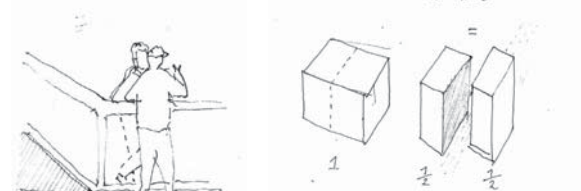
altura cielo,
transparencia
recepción al gesto



da posibilidad de compartir la acogida al gesto de la conversación por apoyo a ambos lados
x escalera opuesta recibe fila para pagar en boletería.
dar posibilidad de compartir la acogida al gesto de la conversación por apoyo de ambos lados.
* escalera opuesta recibe una fila para pagar en boletería. Dualidad de un acto singular y uno multitudinal en el mismo espacio y las mismas dimensiones

Directrices:

De observar se guarda la relación del corredor sombra con el cobijo verde que genera el detrás. Puesto que este es cobijo para uno pero es el modo de entrever la ciudad - oculta antes de subir al andén- para el que se enfrenta a este.



La presencia del eje articula la conversación. Un eje habitable que permite el apoyo de ambos pero no desde el mismo punto, de esa manera, ambos revelan una parte del otro en el desfase.

interpretar el proyecto como un solo cuerpo, dos mitades equivalentes que se enfrentan ocultando a su igual.

ACTO Y FORMA

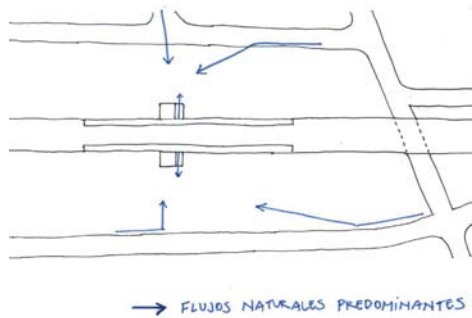
FORMA Y ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS QUE LOGREN REVELAR EL
ACTO DE HABITAR Y TRANSITAR POR EL ESPACIO.

Desde el anhelo. Configuración del espacio a través del transeunte.

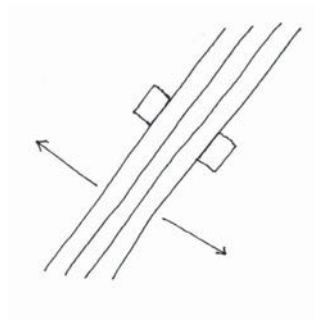
El espacio interpretado como una reciprocidad entre exterior y el interior, vinculando con corredores y transparencias el tránsito y el uso. De manera que la arquitectura nutre la dinámica del contexto donde se emplaza haciéndose cargo del habitante desde su recorrido y su ritmo. A su vez el corredor en el interior entrega una nueva experiencia respecto al entorno en que se inserta según el exterior que va siendo dibujado por la transparencia en el trayecto.

Durante estas etapas la Arquitectura se piensa como una experiencia para el habitante de la ciudad -que es el espacio mayor- según los recorridos que van relacionando los espacios menores que son las edificaciones tanto para el transeunte como para el usuario. Dicha experiencia se trabaja desde un "antes, durante y después" por sobre un dentro y fuera, que es lo que permite relacionar a ambos habitantes en igual valor.

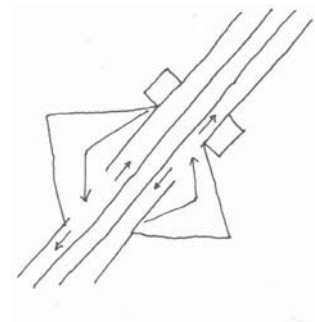
En esta ocasión, el anhelo se funde con los objetivos de la accesibilidad universal y el concepto de ruta accesible



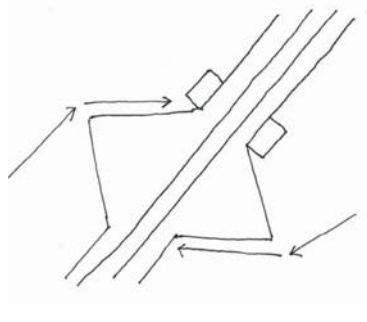
Tomar el flujo natural es imperativo para que la implementación de una RUTA ACCESIBLE resulte en forma eficiente para personas con discapacidad. Por consiguiente, la nueva vinculación propuesta organiza el programa en torno a estos flujos establecidos por la cotidianeidad. Siendo el calce entre proponer una ruta de acceso que acoja el paso permitiendo el desplazo a través de la ciudad y el modo en que se debe la ciudad al andar unifique ambos tramos la posibilidad de fundir ambos objetivos en una obra que nutra el contexto barrial.



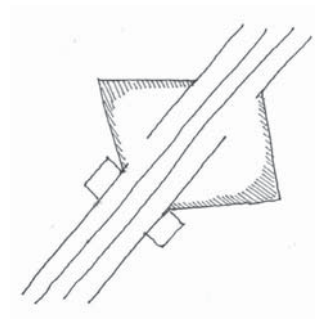
De la frontalidad a la dualidad, abrir el andén como arista generando dos tramos.



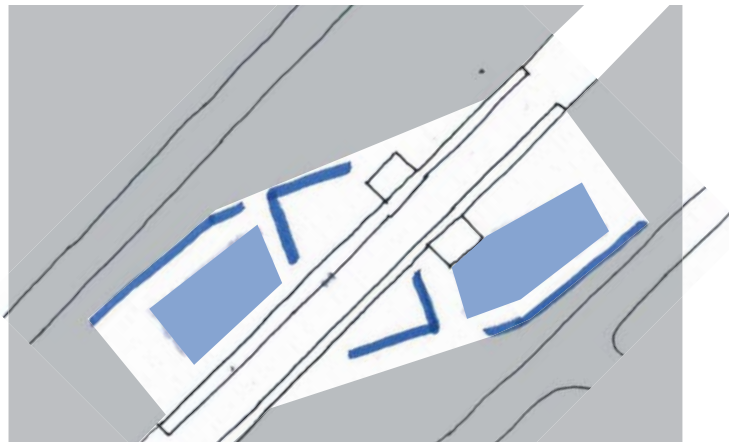
Acceden a enfrentarse por la diagonal. Abriendo ambos el recorrido a su "detrás"



Por el quiebre, los tramos son extensión en giro del flujo natural.



Desde el flujo se desprende la posibilidad de retirarse del flujo, creando el mirador como un recodo.



CORREDOR ELEVADO EN QUIEBRE.

forma que origina el acto para cada andén, constituyendo la forma de acceder ciudad-andén de ambos.

Elementos Arquitectónicos:

Desde el Fundamento:



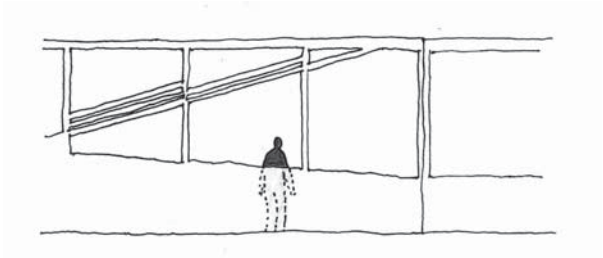
En el acceso sur la considerable falta de sombra conlleva a que la vegetación arborea existente constituya un corredor, un camino a la sombra. Junto a esta sombra no solo se da el tránsito, sino que bajo esta se espera, se habita. No todo el tramo es habitable ni cómoda para dar un deambular, es más son formas muy distintas de poder recibir aquella sombra.

El corredor quebrado viene de recibir de la observación la cualidad espacial que tiene la sombra sobre los transeúntes, abriendo la posibilidad a la detención desviándose del flujo, sin necesidad de proporcionar una separación material

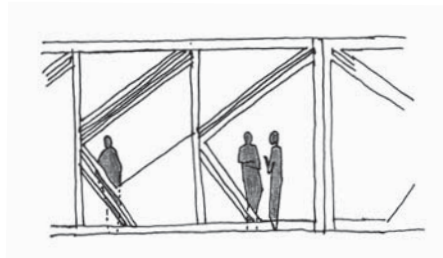


La presencia del eje articula la conversación. Un eje habitable que permite el apoyo de ambos pero no desde el mismo punto, de esa manera, ambos revelan una parte del otro en el desfase.

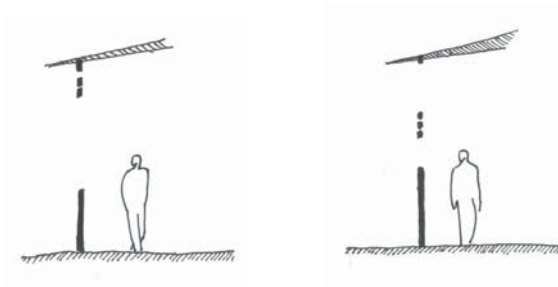
El muro-celosía construye la transparencia suficiente para entre-ver el exterior según la relación que tiene cada andén con su detrás. Cobijando el mirar desde el flujo y sosteniendo el avistar en el mirador.



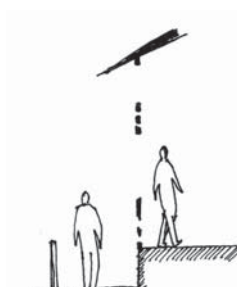
Estudio de celosías en andén Norte. Se propone una celosía ascendente, que pasa entre los bastidores para conformar la vistapanoramía. Vista frontal.



celosía en andén sur. Módulo propone el avistar desde el grupo o el par. Mirador de la proximidad que enmarca al cuerpo que avista.



Esquemas de corte en progresión del muro celosía en andén Norte

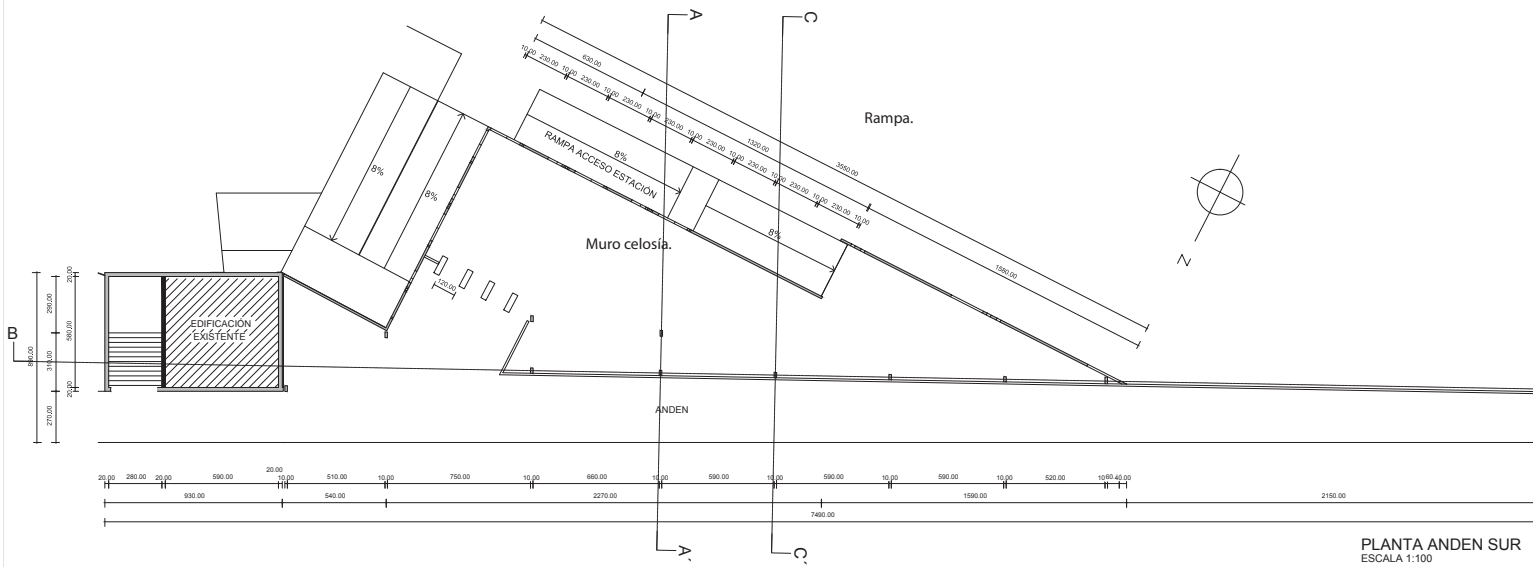


El avistar sostenido por los corredores permite abarcar el perímetro de la estación como extensión de estos corredores, por los cuales recibir el flujo peatonal de manera diagonal abre una plaza por cada andén, cuyos descansos orientan la mirada al andén.

Dos componentes del CORREDOR, de manera de generar dos giros al caminar.

-RAMPAS. Giro de la horizontal (horizonte va apareciendo a medida que se asciende o descende)

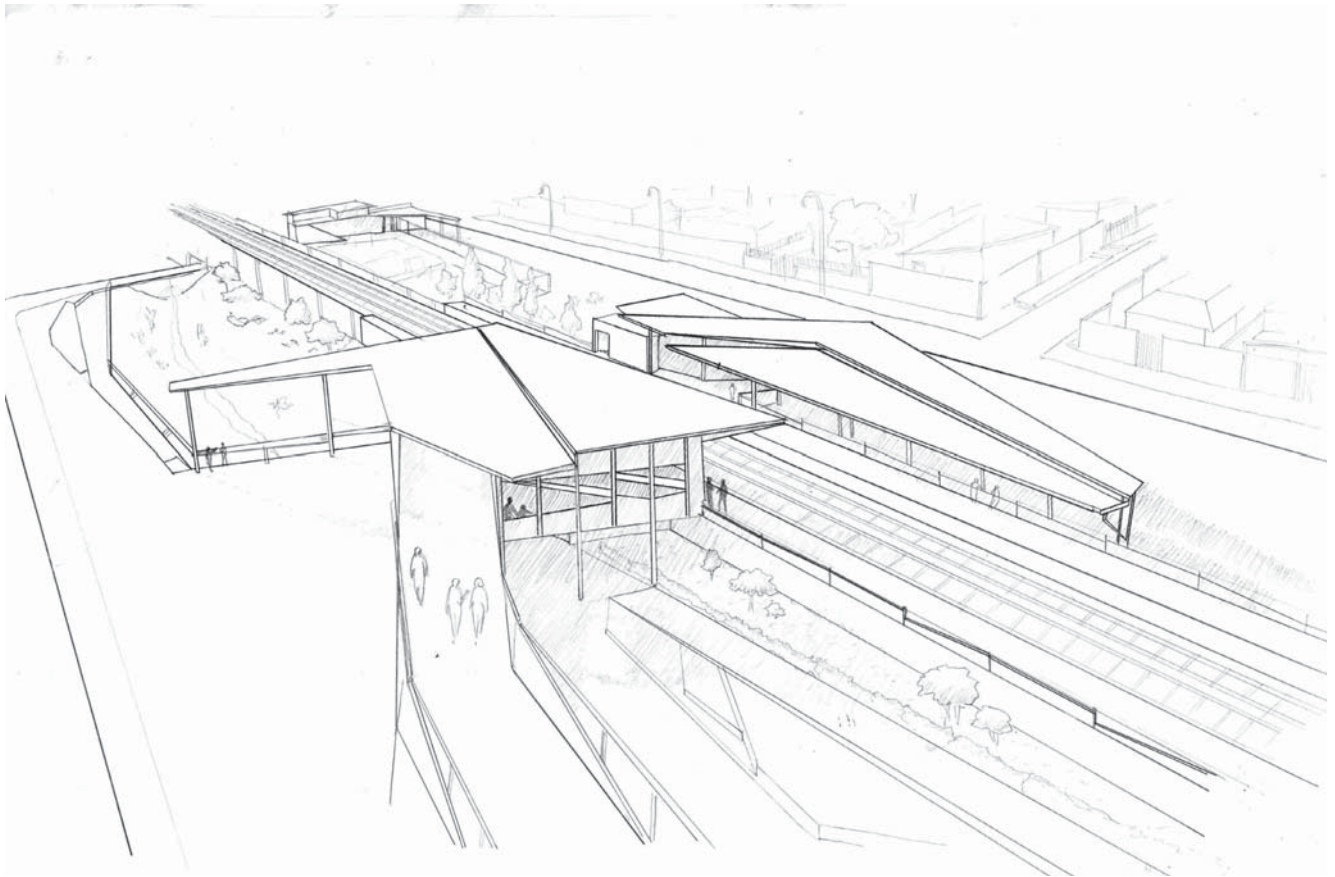
-MURO-CELOSÍA: Vértice del quiebre que desfasa la frontalidad para el entrever de la ciudad que genera un mirador, amplitud del vano



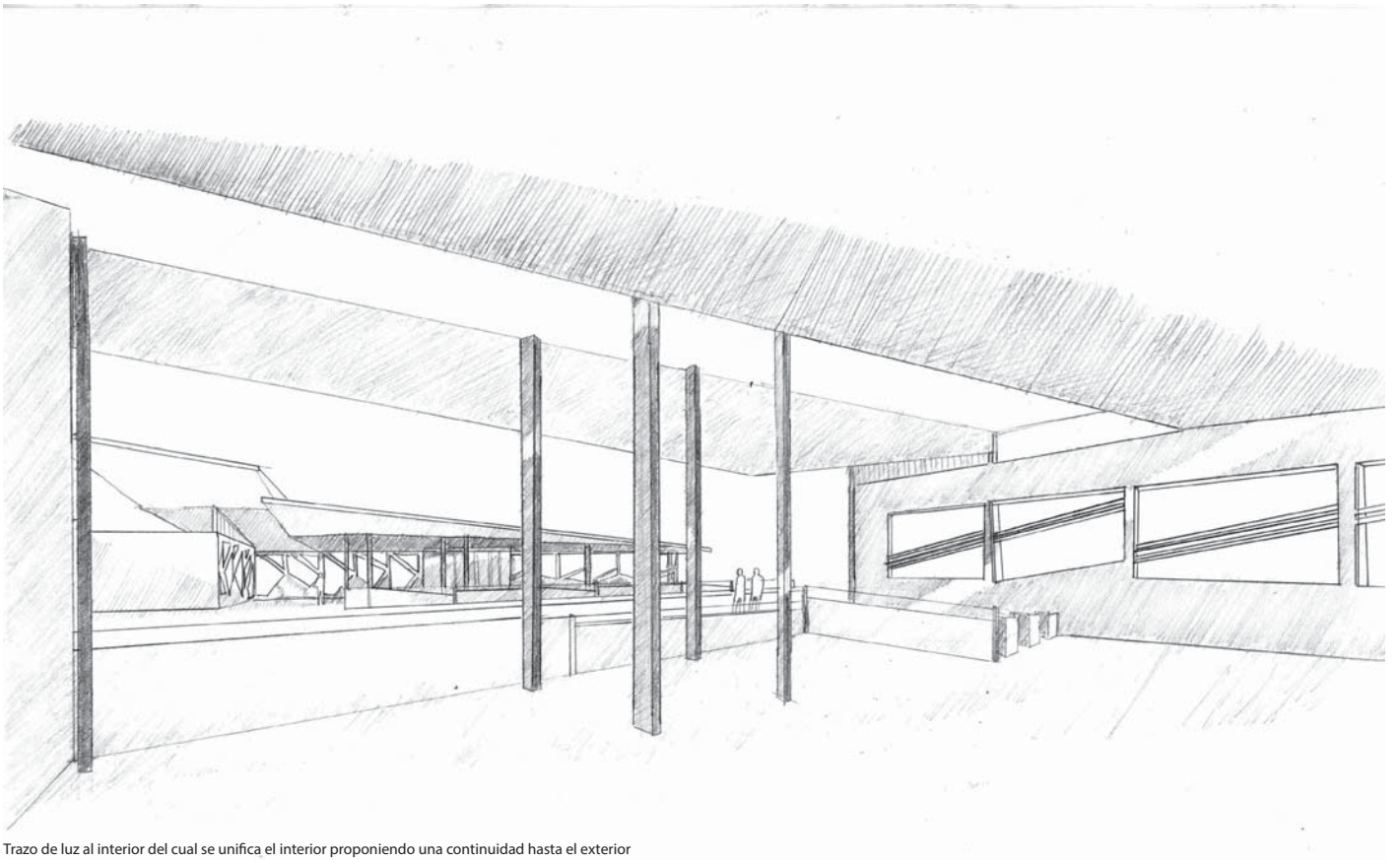
PLANTA ANDEN SUR
ESCALA 1:100

DIBUJOS OBRA HABITADA

CROQUIS A VUELODE PÁJARO, INTERIOR ANDENES Y PLAZA ESCÉNICA



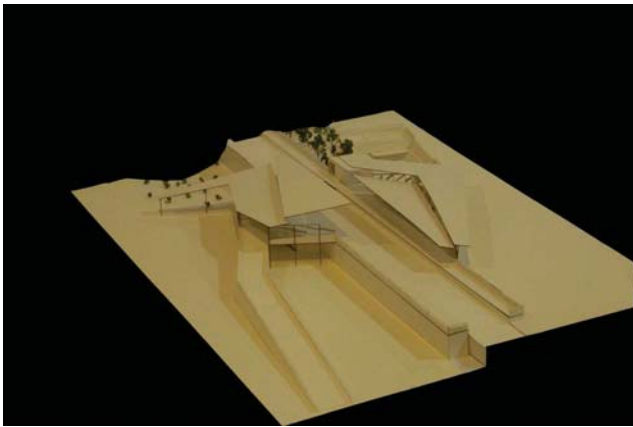
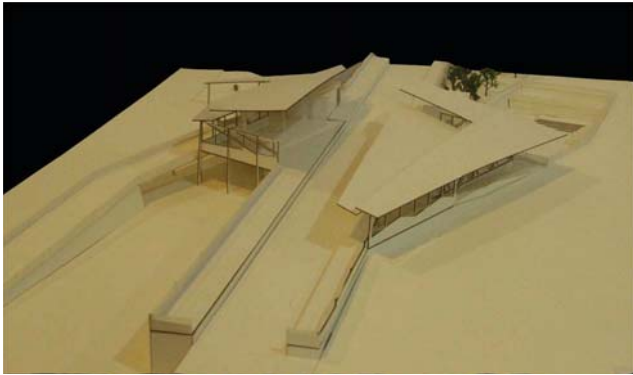
Croquis a vuelo de pájaro desde el andén norte, vista de la rampa que orienta hacia el nuevo encauce del Estero Quilpué.



Trazo de luz al interior del cual se unifica el interior proponiendo una continuidad hasta el exterior

MAQUETA

ESCALA 1:100, ENTORNO INMEDIATO A LOS ANDENES



ANEXOS

ENTREVISTAS Y REUNIÓN CON METRO VALPARAISO

Notas a partir de una entrevista con Sara, joven deportista con ceguera.

FLUIDEZ Y SINGULARIDAD DEL ESPACIO

Nosotros acostumbramos a orientarnos por la vertical. Se asoman letreros por sobre nuestras cabezas, todo es una lectura vertical: el número de la micro, señaléticas y las referencias espaciales, el mar, la cúpula de la capilla, la hora del día según el sol, los árboles que se asoman por sobre la edificación que señala una plaza.

Para Sara en cambio las referencias las toma de otra lectura, pequeños sobresaltos, curvas, que son lectura de lo inmediato, pues son del pie y el bastón. Por ello ella accede a la memoria y relacionar los hitos, entonces es la horizontal la que la guía.

La vertical queda como relegada a otro plano, no le significa hitos, ni apreciación visual. Si no que cumple para ella una dimensión de atmósfera. Ama la naturaleza y en ella practica deportes. La vertical entonces como recipiente de lo sonoro. Las plazas no le son agradables por el ruido de la calle.

En la naturaleza, donde su sabiduría es incapaz de producir "ruidos" ella encuentra la calma.

Para una persona que se orienta por los sonidos y por los "ecos", un lugar cerrado es confuso, caótico. Los ecos disonantes y de todos lados la advierten del cierre. Sara necesita que el espacio tenga un lenguaje, pues no basta con la huella podo táctil, continua e ininterrumpida, sino que la posibilidad de -en el transcurso- percibir su ley: para donde dan las puertas, hasta donde llega el pasillo y donde un espacio cambia su uso. Por ello un espacio cerrado en su altura máxima pero amplio y despejado en su suelo la desorienta, pues no hay ley.

Debe recurrir al oído. Este lenguaje entonces se traduce en coherencia, de manera que mientras más fluido, sencillo el espacio, más fácil para ella es "aprenderlo", crear el mapa mental del lugar.

Aun sencillo debe guardar espacio para la singularidad del espacio, juego de materiales que le ayuden a armar hitos sonoros y podo táctiles.

CONCLUSIONES

A raíz de lo conversado con Sara, se reafirma la construcción del espacio mediante la relación de suelo y cielo. Ambas nociones deben ser trabajadas de por igual y con el cuidado de lograr "hermanar" las construcciones proyectadas para cada andén. Es decir, que el modo de circular, y el modo de uso de cada espacio a fin al andén sea similar en un lado y en el otro y tanto para la persona con ceguera, discapacidades cognitivas como para el resto de la población el uso sea instintivo.

Entre suelo y cielo, se trabaja la transparencia. Espacios amplios que abren el aire que entregan estos dos horizontes hacia el exterior de la ciudad. El barrio se avista desde el interior. Desde estar entre el suelo y cielo.

Reunión Merval

Subir nivel a quienes usan estación

Bajar a quien la cruce

- Debe haber boletería siempre junto a torniquete.

Se pueden proponer puntos de autoventa y venta abajo.

- paso a nivel puede recomponerse -> pensar la llegada.

Iluminar, pavimentar (agregar una losa), ampliar

En cuanto al paso bajo nivel pensar si podría ser

* ¿Y dónde está el paso a nivel?

Personal:

Operadores -> guardarropía

-> atención al cliente

Clientes -> cafetería -> baños públicos

* privilegiar que el espacio de un flujo continuo antes que otro espacio para la detención.

* un terminal siempre contempla una entrada y salida distinta.

Proponer un ascensor. NORTE. Cómo asigno nueva zona de validación.

- mejorar acceso a mesanina (boletería)

- luego acceda a ascensor. (Definir torniquete para controlar la zona paga. Ideal antes de entrar a la mesanina.)

Reunión Ciudad Accesible

- aprender a tomar los flujos naturales.

Y desde ahí hacer ejes, a partir de la rutina.

Como no podemos tener todas las calles accesibles, al menos buscar una ruta menor.

En la accesibilidad, la señalización se dirige también a las discapacidades cognitivas.

*el pasamano debe partir antes del descenso.

¿Qué paso con el exterior/interior de donde mando a quien es discapacitado?

1) Siempre procesar el "equiparar" la accesibilidad.

2) Separar los flujos de quien entra y sale (y que coincida con los flujos naturales).

Lo importante es generar la alternativa.

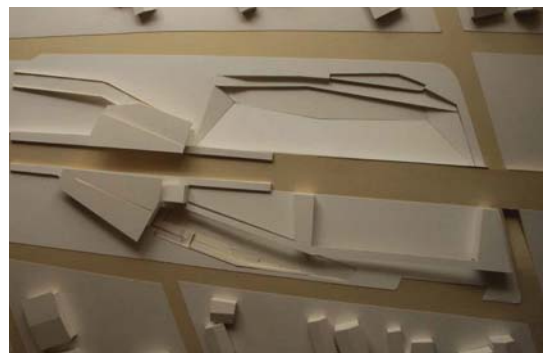
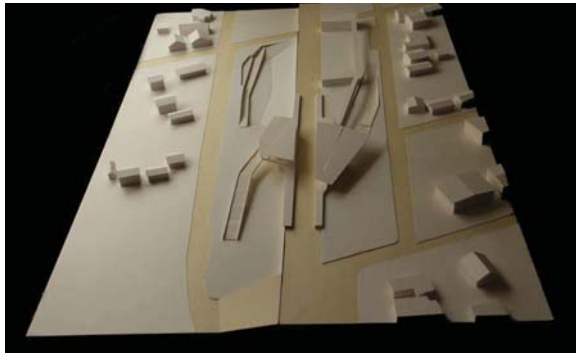
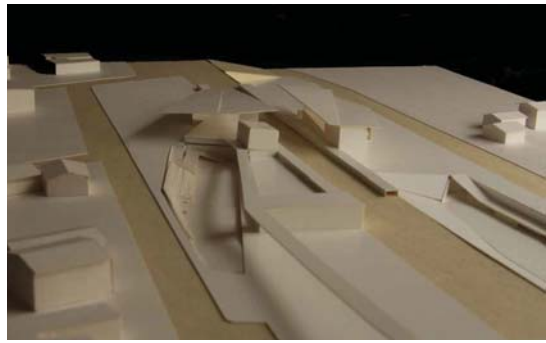
* El pasamano es una huella táctil.

ENTREGA FINAL

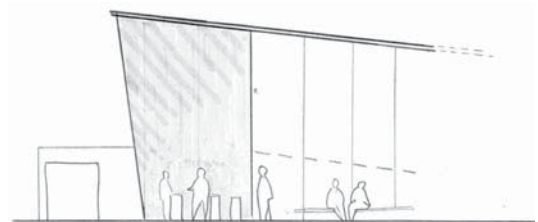
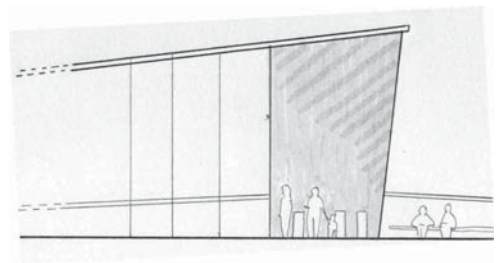
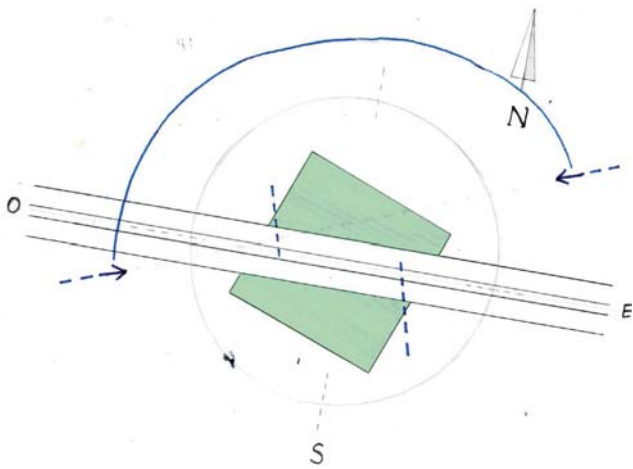
PROYECCIÓN Y CORRECCIONES POSTERIOR

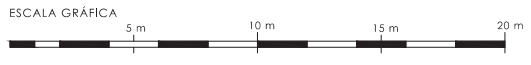
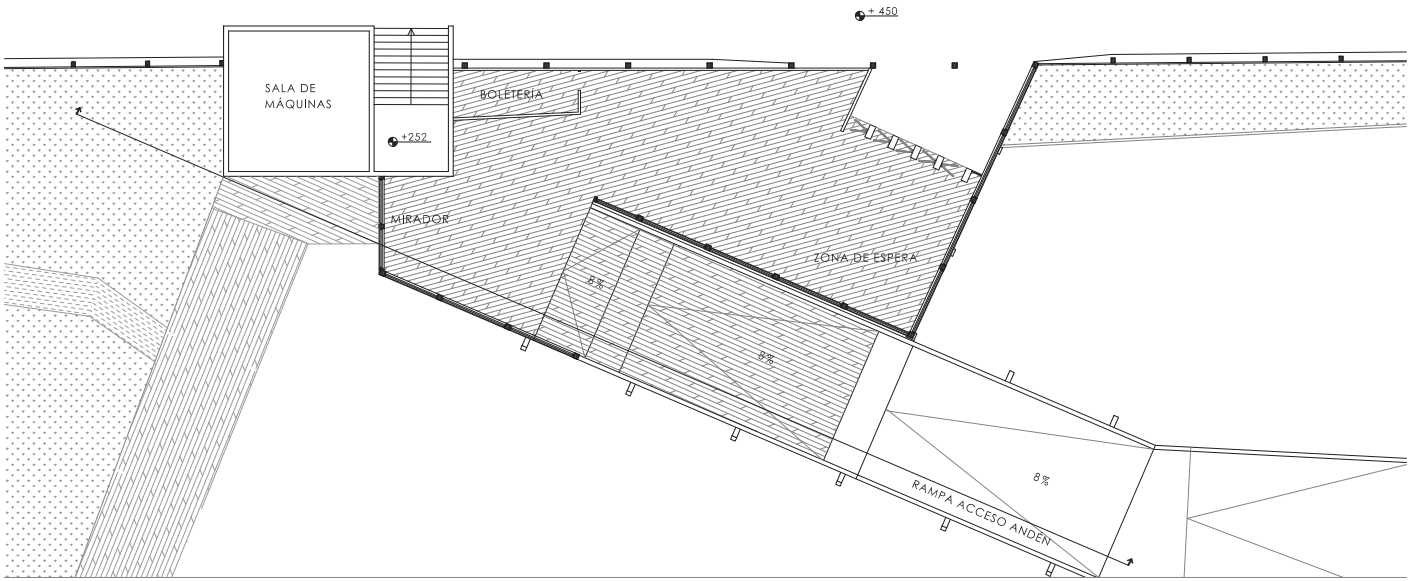
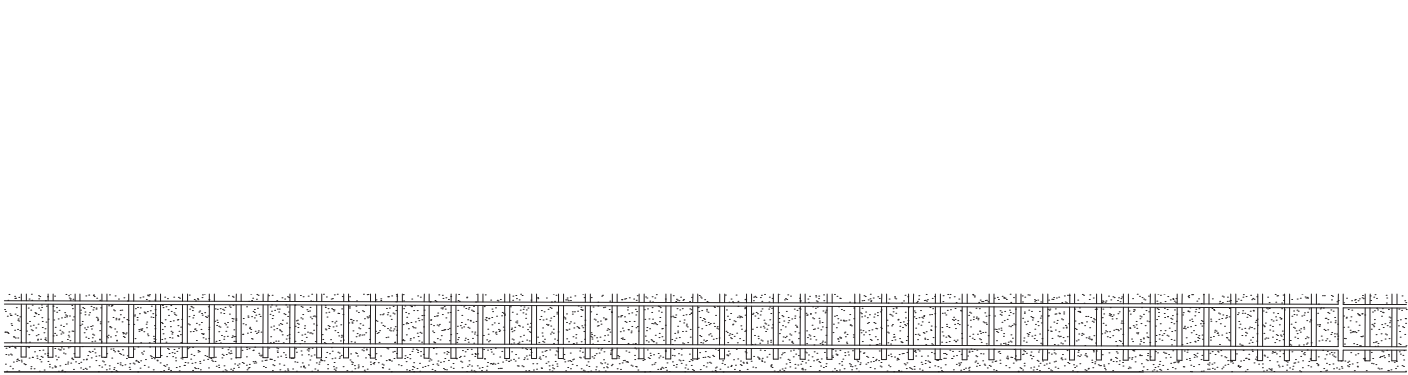


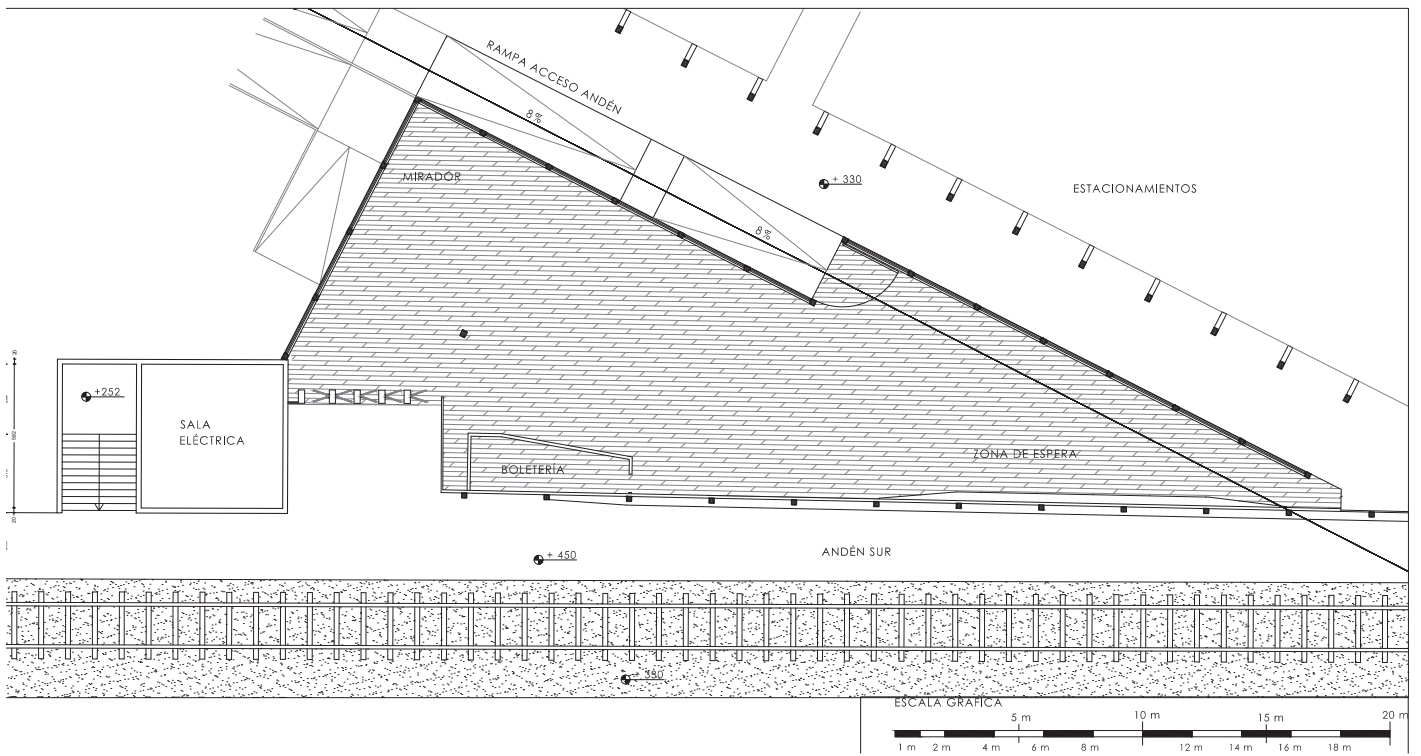
CORREDOR ELEVADO EN QUIEBRE
RASGO DE LA OBRA. ESCALA 1:300

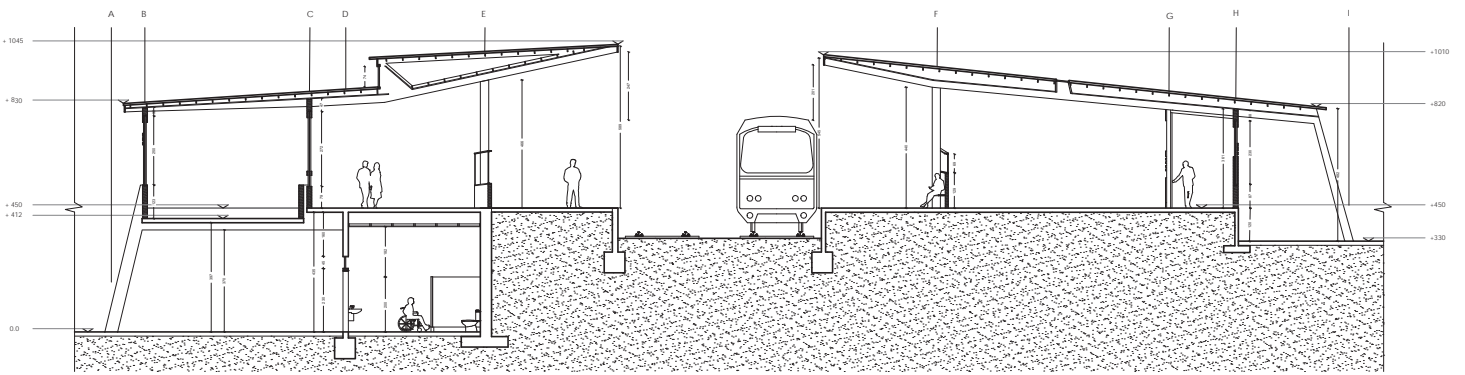


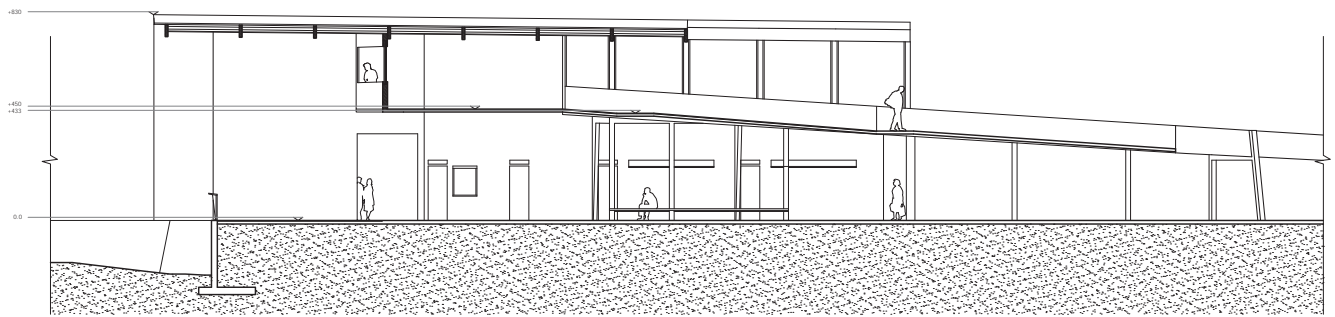
ÚLTIMAS CONSIDERACIONES DE LA FORMA



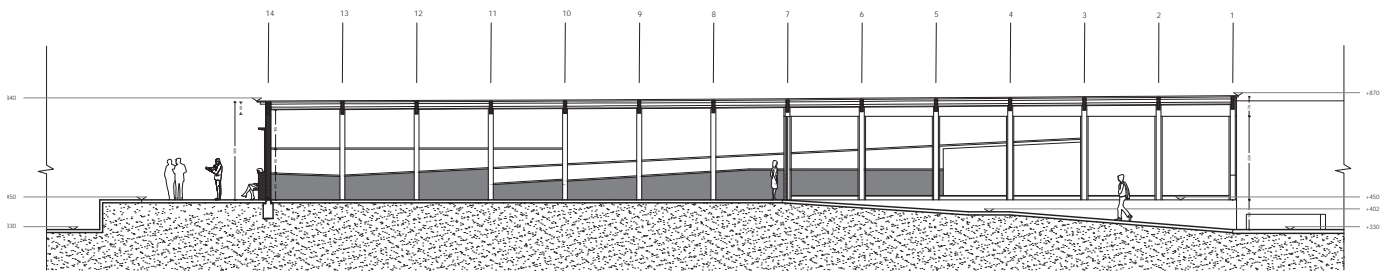








ESCALA GARCIA



ESCALA GARCIA

COLOFÓN

Para esta carpeta de título se usó un formato apaisado de 21 x 33 cms. Las tipografías usadas son Myriad Pro, en su variante regular mayúscula para los títulos y en sus distintas variantes para todos los textos que la conforman.

Se terminó de imprimir en CVPLOT centro de impresión digital. Se encuaderna en la Escuela de Arquitectura y Diseño PUCV

Agua Santa, Viña del Mar. Septiembre 2016.