

**READECUACIÓN DE ESPACIOS COMPARTIDOS  
PRÓXIMOS A TELETÓN VALPARAÍSO**

**DAVID SEBASTIÁN GARCÍA GONZÁLEZ**

*Sr. DAVID LUZA CORNEJO | Profesor Guía*

*ARQUITECTURA | Carrera*

*Escuela de Arquitectura y Diseño,*

*Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*

*2017*



e[ad]

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

# AGRADECIMIENTOS

# PRÓLOGO

Valparaíso “ciudad que se mira a si misma”, esta afirmación era recurrente en Alberto con la cual nos indicaba la correspondencia entre lo habitado y la extensión geográfica, su emplazamiento es forma o la forma parte con el emplazamiento, no se requiriere subir a una torre para observarla, basta ascender a laderas y lomas para habitarla con la mirada, ante ella y dentro de ella. A esta condición, se agrega con la fuerza urbana que surge entre los años 1850 y 1930 la constitución de su orilla, en principios obtenida desde la condición de bahía, luego complementada desde la intención de unir los asentamientos en la tierra, Valparaíso, Viña, Con-Con.

Con la obtención de su orilla continua habitable, a comienzos del siglo XX, años en que se consolidan los paseos con el imaginario del flaneur, la ciudad puerto e industrial comienza a cobrar un rostro mas afable para el peatón, digamos mejor, el peatón pasa ser un vecino, por lo general estos elementos urbanos, como los bulevares, se aprecian por un cierto orden que introducen bajo lo que se denomina la ciudad lineal, orden lineal, espacios públicos lineales conectaban

industrias, edificaciones publicas, mansiones de la época, estaciones, con lo que incorporaban también orden para los recorridos que utilizan los medios motorizados, tranvías, troles, buses, autos, o no motorizados como los carros de sangre.

La avenida Brasil de Valparaíso destaco por esa condición de elemento urbano que articula, una continuidad edificada, el traslado, el ocio, la recreación, la conmemoración, los actos cívicos en consonancia con la figura de orilla de la ciudad.

Antes de ser nombrada avenida Brasil era conocido este elemento urbano, como gran avenida, denominación que desde el punto de vista de movilidad urbana, hoy, son muy significativos pues son las que permiten unir las vías desplazadoras, como las autopistas, con las de carácter mas local, de barrios, dentro de lo que se denomina red vial jerarquizada, sin embargo, se advierte que no cumple con los estándares, por ejemplo, tener al menos 3 pistas por lado, la avenida Brasil solo posee dos, si consideramos además que hoy vemos que una de sus pistas se ocupa de estacionamiento y que no circulan buses del transporte publico, es poco

sostenible su denominación de gran avenida.

Si sumamos la degradación de su área peatonal, con ello el mobiliario y vegetación incorporada, es consistente pensar que este espacio requiere de intervención, pues a pasado a la categoría de obsolescencia funcional, esto no es una hipótesis, este año 2017 ha salido las bases desde el municipio para el diseño para el mejoramiento avenida Brasil, comuna de Valparaíso.” Cuyo objetivo general apela a “el mejoramiento integral y la revitalización del conjunto Avenida Brasil (Bandejones, Aceras y Calzadas) a través de una propuesta Urbana, Arquitectónica, y Paisajística, que reconozca la continuidad del espacio, la diversidad programática y de usuarios y que potencie su uso como espacio público tanto durante el día como durante la noche mediante la intervención total del tramo, la cual proponga un diseño que mejore de manera conjunta la Avenida en su tramo entre calle Bellavista (considerando desde la acera oriental) y Avenida Argentina, en lo referente a sus Pavimentos, Paisajismo, Iluminación, Mobiliario Urbano y

Accesibilidad para personas con discapacidad, etc.,...” IMV 2017.

La proposición que desarrolla David García, adopta una parte de esta avenida, entendiendo que su reconfiguración pasa por incluir de manera activa su entorno, ha escogido uno que además es relevante con las políticas de accesibilidad a espacios públicos, que posee como hecho innovador la promulgación de ley de accesibilidad universal, dicho sector comprende los espacios compartidos aledaños al Instituto Teletón de Valparaíso, ubicado en la intersección de las avenidas Francia y Brasil, dentro de un seccional escogido que abarca, de norte a sur, entre Avenidas Errázuriz y Pedro Montt y, de este a oeste, principalmente entre calles General Cruz y San Ignacio.

La extensión que abarca, representa una convivencia de medios y de actividades, se trata de que las actividades y aquellos que van de paso formen parte y den significación al espacio que en ocasiones recibe y da residencia a aquellos que presentan mayor dificultad para su desplazamiento, por tanto, para su integración a los espacios públicos.

Solemos hablar de ocio , recreación y comercio en función del espacio público y en los últimos años de forma casi forzada el concepto de plaza activa en función de los equipamientos deportivos, el desafío es como se logra la holgura el roce y la transparencia en conjunto con la integración, inclusividad y permeabilidad, expresada en la peatonalización y la convivencia segura y pertinente de una actividad, con los rodados, hablemos entonces, que esta proposición nos indica una doble re-habilitación, la de la convivencia inclusiva y la de la renovación, de una parte, de este espacio de orden urbano y ciudadano para habitar un interior al aire libre de la ciudad de Valparaíso

*David Luza 2017*

# INDICE

<b>1</b>	<b>LA RELACIÓN CON EL ENTORNO: RECUENTO DE ETAPAS</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>FUNDAMENTO DEL PROYECTO</b>	<b>67</b>
	<i>1.1 Primera escala: próxima – unifamiliar</i>	14		<i>2.1 Comprensión de la Avenida Brasil: Aproximación al caso</i>	68
	_Etapa 3: Casa en la quebrada	16		_Análisis Demográfico	70
	Primer trimestre 2012			_Análisis por Tramo	74
				-Tramo 1 – Bellavista	74
	_Etapa 4: Casa vertical	22		-Tramo 2 – Biblioteca Severín	76
	Tercer trimestre 2012			-Tramo 3 - Universidades	78
				-Tramo 4 – Teletón, Clínica y VTP	80
	_Taller de Obras: Pórtico de los Huéspedes	28		-Tramo 5 – Mercado Cardonal	82
	Tercer trimestre 2014			-Tramo 6 – Avenida Argentina	84
				_Análisis Geográfico del entorno	86
	<i>1.2 Segunda escala: Comunitario -Barrial</i>	32		-Zona de Inundación y medidas	87
	_Etapa 2: Mesa Orompello	34		<i>2.2 Encuentro con la problemática</i>	
	Tercer trimestre 2011			_Entrevista a Margarita Solar sobre la av. Brasil,	88
				directora Teletón Valparaíso	
	_Etapa 1: Paseo Barros Arana	38		_Observaciones del área	92
	Primer trimestre 2011.			_Análisis Cuantitativo	94
				-Ubicación	94
	_Etapa 7-8: C.H. Mirador Márquez	42		-Áreas de Influencia	94
	Año 2015			-Equipamiento	95
				-Vialidad	96
	<i>1.3 Tercera escala: Interbarrial</i>	50		-Catastro de estado de las calzadas en la av. Brasil	97
	_Etapa 5: Escuela De Malabarismo Plaza Victoria	52		_Propósito Social del Proyecto	98
	Primer trimestre 2013.			-Cómo se puede desde la arq. aportar a la inclusión	99
				<i>Primer Acto – Primer ERE propuesto</i>	101
	_Etapa 6: Nueva Escuela Federico Albert	56		<i>2.3 Estudio Institutos Teletón Chile</i>	102
	Primer trimestre 2014				
	Etapa 9: Plan maestro Las Salinas	60			
	Primer trimestre 2016				
	<i>Conclusiones Estudio de Etapas</i>	64			

<b>3</b>	<b>SECCIONAL DE ACCESIBILIDAD: PROPUESTA</b>	<b>109</b>		
	_Factores a considerar	110		
	-Conceptos Guías	110		
	_Acto- Forma Propuestos	111		
	_Definición del área a intervenir	112		
	_Normativa Accesibilidad Universal - Extracto	114		
	<b>3.1 Propuesta accesibilidad: Pabellón Avenida Brasil</b>	<b>118</b>		
	_Propuesta General de conexión Accesible Universalmente	120		
	_Accesibilidad, Movilidad y Seguridad aplicada al seccional	121		
	_Propuestas T2- Primeras proposiciones	122		
	<b>3.2 Propuesta Arquitectónica: Pabellón de Exposiciones y Jardín Terapéutico Teletón</b>	<b>126</b>		
	_Ajustes de las especialidades	128		
	_Horizontes- dimensiones del pabellón	130		
	_Cortes Calle Completa: Análisis por Sección del Pabellón	132		
	-Corte 1 - Sala Pabellón	132		
	-Corte 2 - Jardín Terapéutico	134		
	-Corte 3 - Pasillo Pabellón	136		
	-Corte 4 - Atrio De Entrada	138		
	-Corte 5 - Cruce De Calles	140		
	_Croquis Habitados	142		
	_Desarrollo de Estructura Pabellón- Malla Jardín Terapéutico	148		
	-Plantas Arquitectónicas	148		
	-Elementos estructurales	150		
	-Tipos de Pavimentos	154		
	-Maquetas Pabellón Inclusivo	156		
	<b>Anexo: Visita Institutos Teletón</b>	<b>157</b>		
	_Diseño ficha estandarizada para institutos Teletón	159		
	_Instituto Teletón Aysén	160		
	_Instituto Teletón Concepción	166		
	_Instituto Teletón Puerto Montt	170		
	_Instituto Teletón Maule	174		
	_Instituto Teletón Valdivia	178		
	_Instituto Teletón Temuco	182		

[ 1 ]

## ***La relación con el entorno*** ***Recuento de etapas***

### ***razón***

La finalidad de este recuento/*estudio sobre lo realizado* es encontrarme con las relaciones que los proyectos, hechos en el transcurso de los años de pregrado, tienen con su entorno; y el cómo ésta relación, a medida que su escala y nivel de ocupación aumenta, estos deben ser más conscientes con su lugar en la ciudad.

Una buena concepción de como se desenvuelve el cuerpo habitable en el entorno y como este entorno es capaz de fundirse de buena manera con este cuerpo que lo habita es vital para la realización de un proyecto a escala urbana pública. Por ende, esta primera etapa, me permite analizar el cómo me he enfrentado en el pasado a las relaciones derivadas del emplazamiento y la ubicación de los proyectos y ser capaz de aplicarlo en lo que habré de llevar a cabo como proyecto de titulación (presente más adelante en esta carpeta), referente principalmente a la relación con el entorno que tienen los institutos Teletón de Chile, en particular con la ciudad de Valparaíso.

**[ 1.1 ]** *Primera escala: próxima -  
unifamiliar*  
*Recuento de etapas*

**ETAPA 3:**  
**CASA EN LA QUEBRADA**  
Primer trimestre 2012

**ETAPA 4:**  
**CASA VERTICAL**  
Segundo trimestre 2012

**TALLER DE OBRAS**  
**PÓRTICO DE LOS HUÉSPEDES**  
Tercer trimestre 2014

Corresponde a una primera escala en que las personas se desenvuelven en un espacio, el cuál considerando sus dimensiones, destinado a un número reducido de habitantes. La relación con el entorno en estos casos es del tipo próximo-individual donde quienes habitan comúnmente el espacio también residen y pernoctan en el; siendo así un espacio de uso exclusivo del usuario.



*Ubicación de Enrique Budge 745 [Figura 1]*

## **SOBRE EL LUGAR**

Se ubica en un terreno bajo plaza Yungay en uno de los retornos típicos a través de las quebradas de Valparaíso para subir a la meseta. El terreno cuenta con vista a la bahía, al C° Bellavista y se enfrenta a la iglesia de las Carmelitas, vista que comparte con la plaza-mirador ubicada tras de ella. Cabe destacar que en el presente 2016 este terreno es lugar de una polémica sobre un proyecto inmobiliario que efectivamente cubrió y arrebató la vista existente en el mirador de la plaza Yungay.

## **CASA EN LA QUEBRADA**

**PRIMER TRIMESTRE 2012**

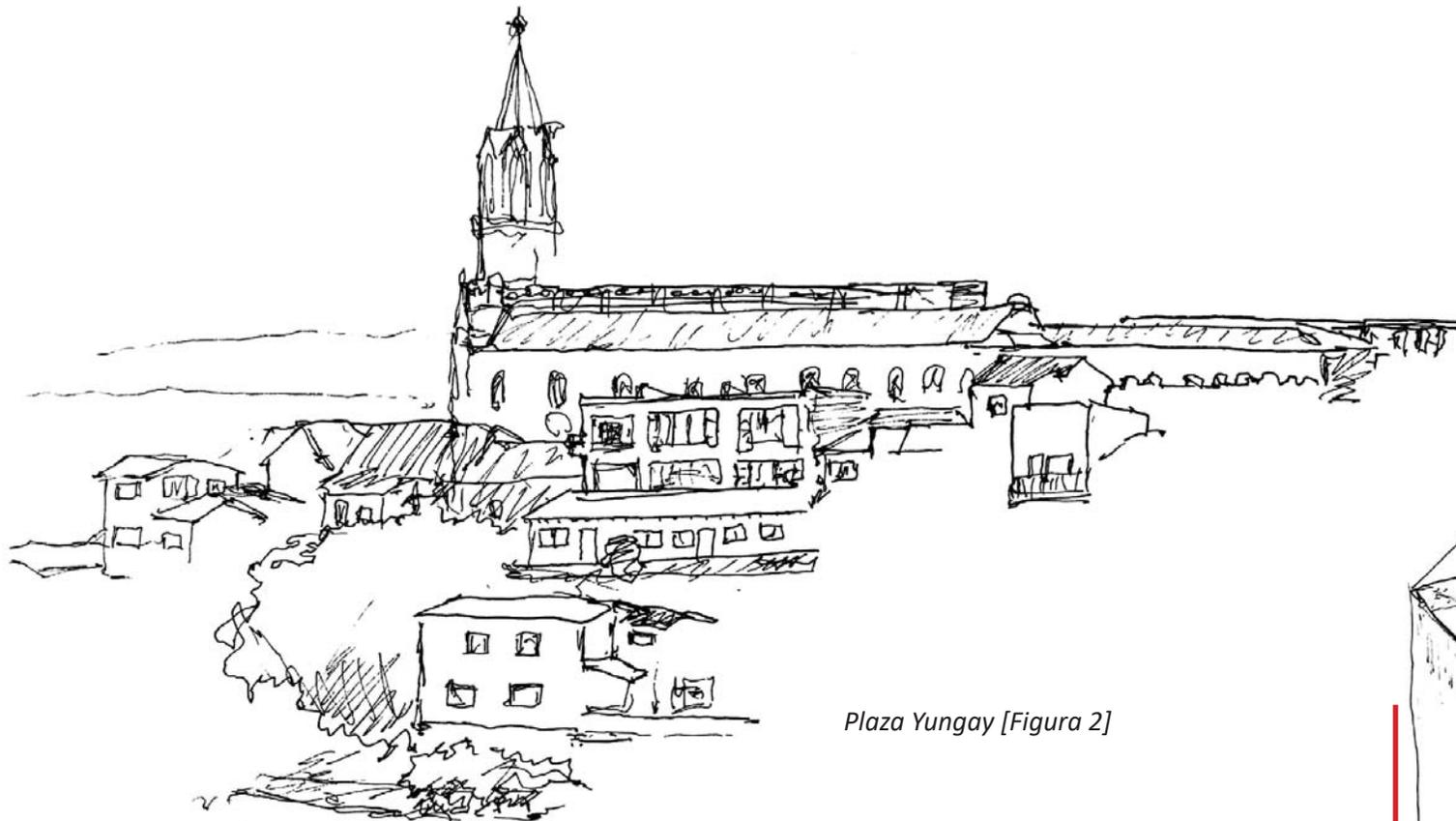
**I. REYES + M. EYQUEM + F. WEBER**

## **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

Para este curso se comenzó con estudiar desde aspectos como la espera y la detención hacia las dimensiones tanto de lo encontrado en la quebrada como la dimensión del espacio interior, donde cobran similar importancia tanto la lejanía y la contemplación como el recogimiento en un espacio donde el atributo principal es la privacidad del quehacer.

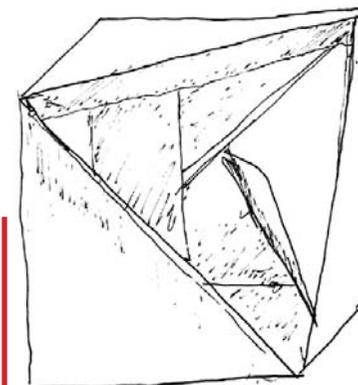
En este espacio me adentré en la idea de mantener tanto la panorámica de la subida, tomando este aspecto como un

potencial público en el ascenso por la calle contemplando introductoramente factores como el viento, la luz y las aguas.



Plaza Yungay [Figura 2]

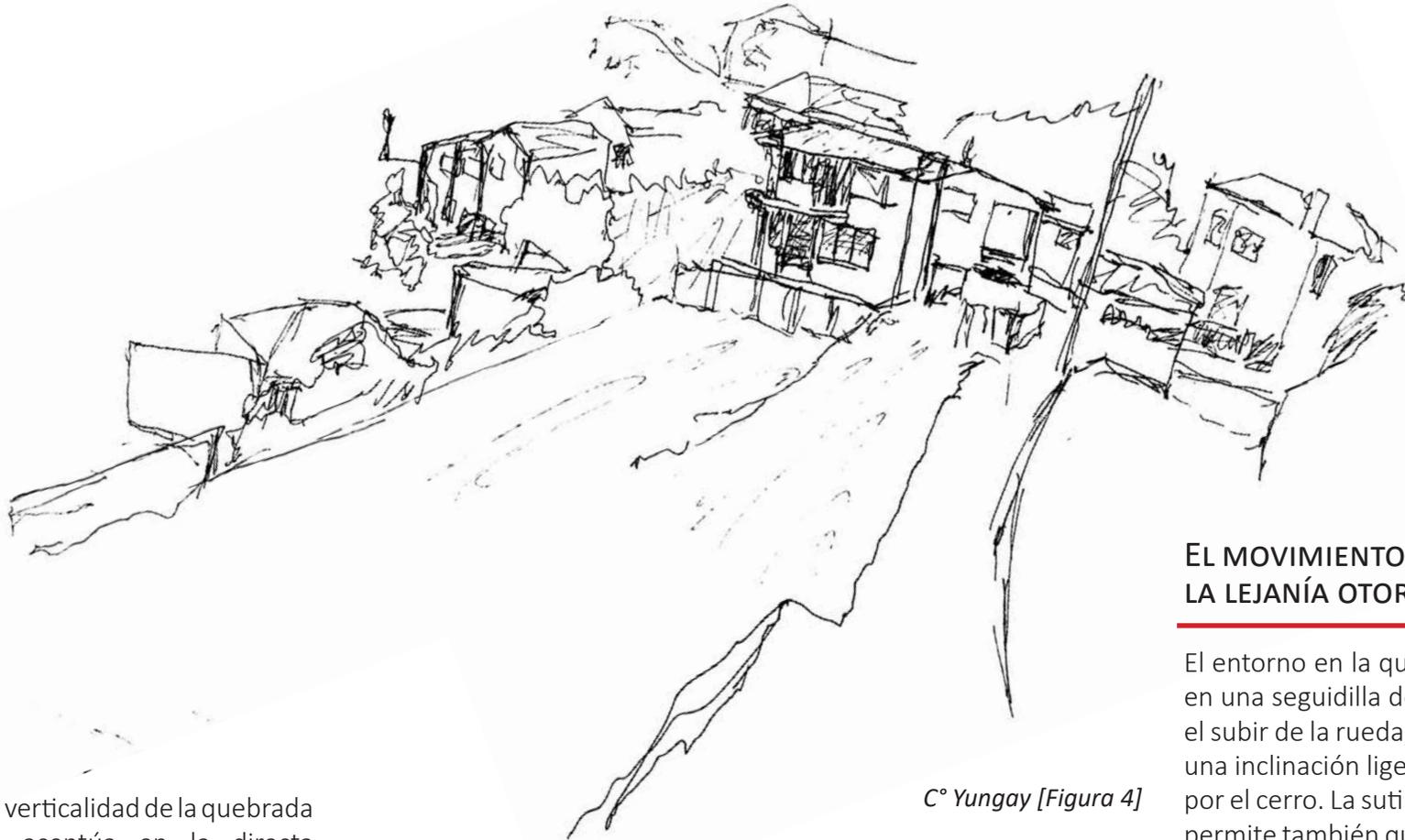
El entorno encontrado en las inmediaciones del proyecto nos presenta un lugar con una dinámica rica en contrastes con la lejanía que se encuentra con la subida por el cerro. Desde el terreno baldío aparece un vacío que permite abrir el encuentro entre horizonte y la vertical del cerro, desde el ascender aparece este primer acercamiento al horizonte: ubicarse en la cima de la plaza Yungay, que se ubica inmediata al cruce de calle en relación al emplazamiento.



Curso del espacio [Figura 3]

### LA LEVEDAD DE LO LUMINADO

Se observa como lo luminoso se sobrepone a las sombras provocando la sensación de levitar sobre un fondo oscuro. La luz otorga la presencia del objeto.



## EL MOVIMIENTO EN LA QUEBRADA Y LA LEJANÍA OTORGADA.

---

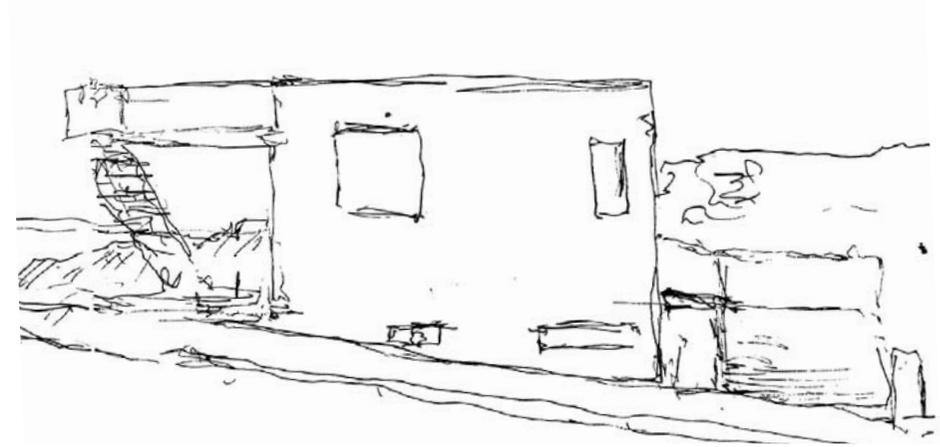
El entorno en la quebrada está dispuesto en una seguidilla de curvas que permiten el subir de la rueda, objeto que precisa de una inclinación ligera para lograr elevarse por el cerro. La sutileza de esta inclinación permite también que, además de la virtud de permitir el desplazamiento vertical, se haga presente el espacio lejano; así el transeúnte, el vecino y el paseante también se sienten parte de este lugar. En el año 2016 este terreno fue ocupado por un edificio de lofts que interrumpió la vista desde la quebrada, provocando el malestar de los vecinos y paseantes de la plaza aledaña.

*C° Yungay [Figura 4]*

La verticalidad de la quebrada se acentúa en la directa observación de este el que hace presente el espacio en que se desenvuelve el habitante en la proximidad. El habitar no es solo en la horizontal, sino que también es vertical o incluso diagonal (inclinado)

**ACTO: INTERACCIÓN VISUAL EN VERTICALIDAD**

**FORMA: VÍNCULOS VERTICALES EN HORIZONTES TRASLÚCIDOS**



*C° Yungay [Figura 5]*

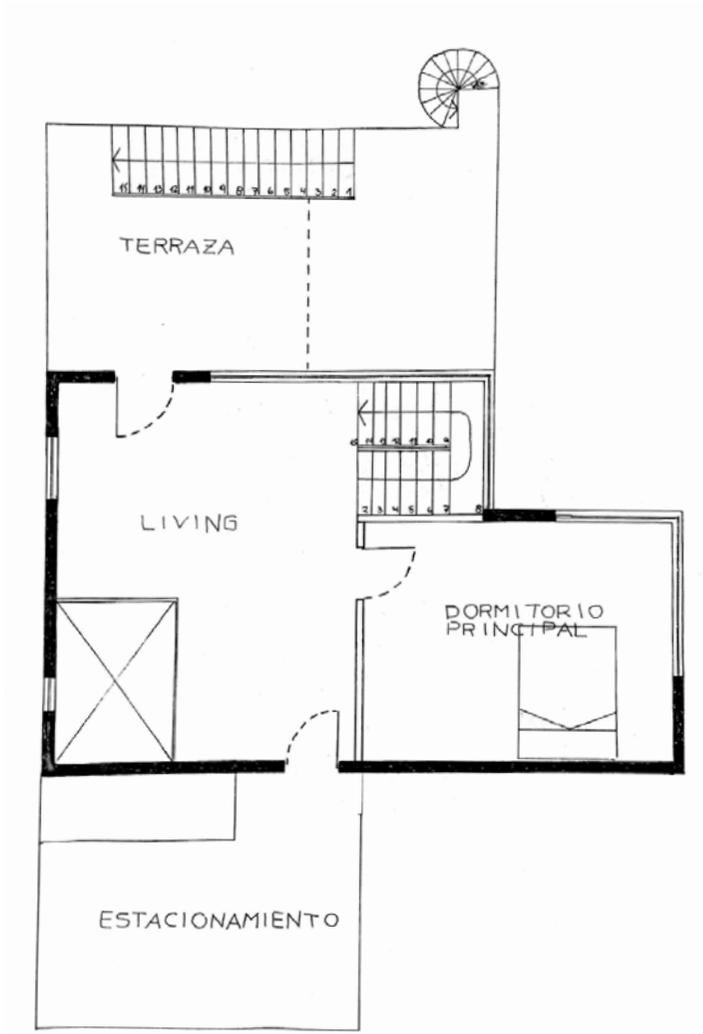


*C° Yungay [Figura 6]*

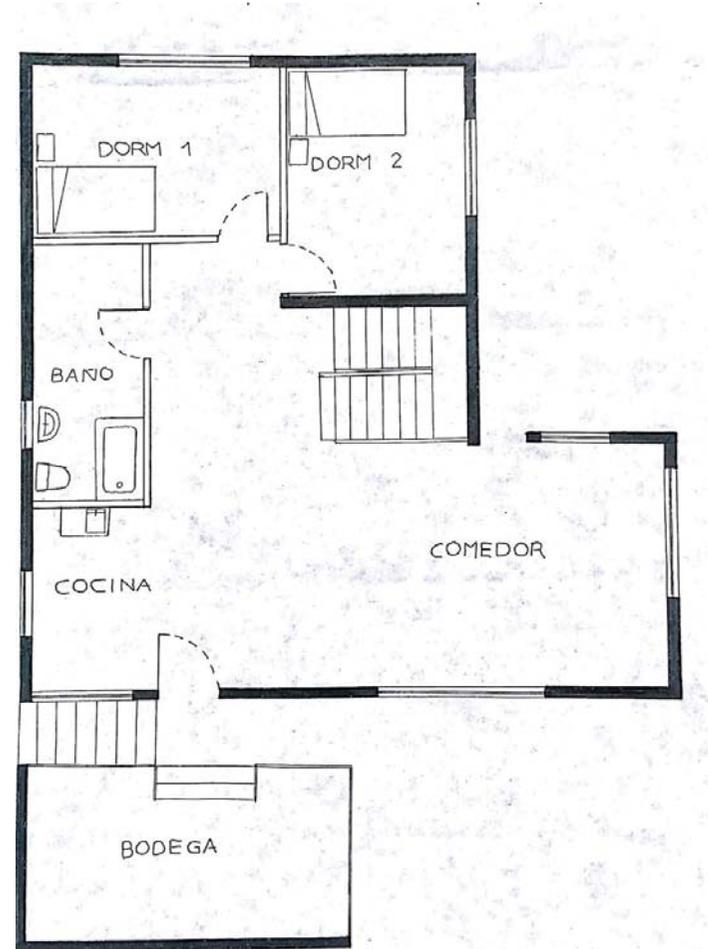
Lo traslúcido y traspasable se hace evidente como parte de la figura en la apertura de sus muros hacia la lejanía.

La posibilidad de traslado en la vertical, nos permite acceder al vacío del espacio público que permite que la casa se abra hacia el exterior en una especie de intimidad contenida, una especie de patio.

La posibilidad de contemplación de lo lejano por su búsqueda virtud de la transparencia.



PLANTA ACCESO



PLANTA -1





*Ubicación de Camino Cintura 2720 [Figura 7]*

## **CASA VERTICAL**

**SEGUNDO TRIMESTRE 2012**  
**I. REYES + M. EYQUEM + F. WEBER**

### **SOBRE EL LUGAR**

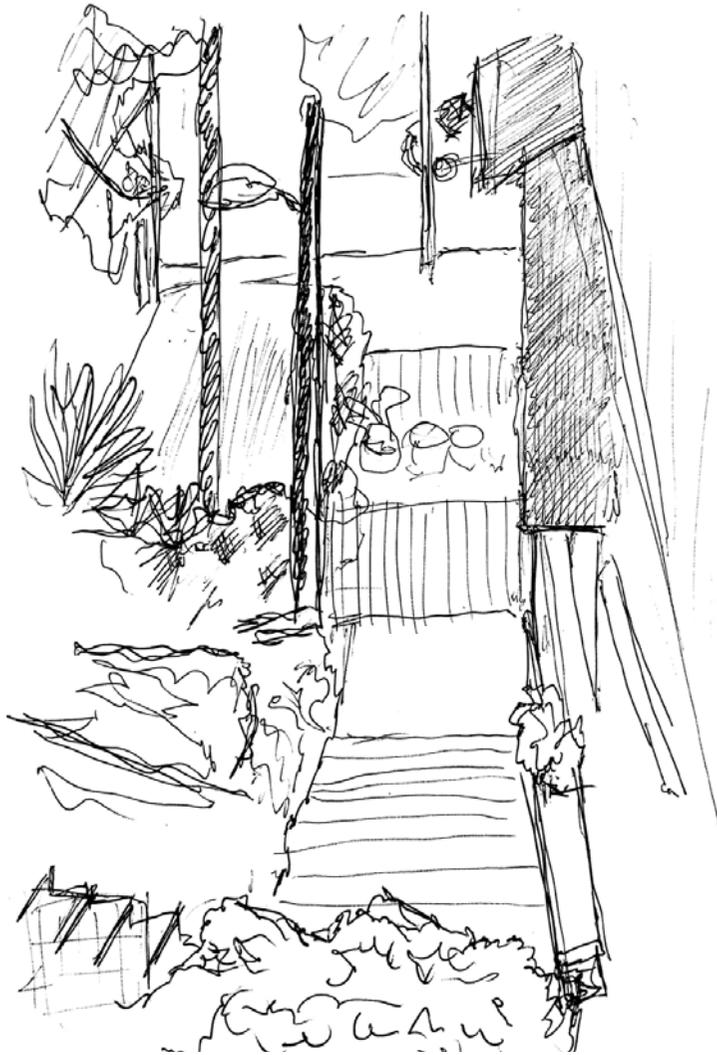
El terreno baldío donde fue emplazado el proyecto está ubicado en camino Cintura #2720 en C° Concepción. Los alrededores son dominados por una fachada continua de viviendas unifamiliares donde el acontecer de la cima es más fuerte que el de la quebrada ya que prácticamente lo público, que es la calle, es una planicie que pasa por el cerro.

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

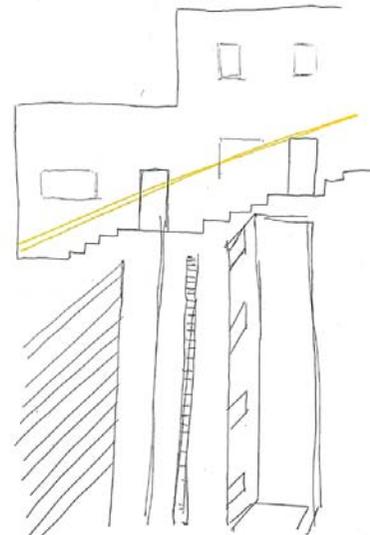
Este proyecto ocurre primeramente en la búsqueda individual de terrenos a lo largo de la Av. Alemania y Camino Cintura.

El desarrollo sobre esta casa en los cerros fue en funcionamiento como taller en el apoyo del desarrollo individual del proyecto, siempre cuidando un aspecto estudiado para los proyectos: debía cuidarse la verticalidad en los espacios de la casa, potenciar esta cualidad de modo que sin sobredimensionar al nivel de hacer una

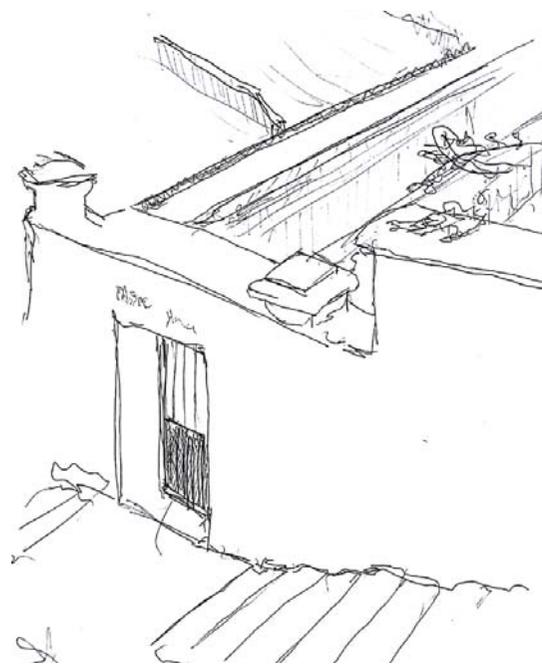
torre que se escape de lo doméstico-barrial, resplandeciera esta cualidad tan perteneciente al habitar en los cerros, expuestos en la vertical pero a la vez resguardados por esta situación de altura.



C° Concepción. Barrio escalera. Acceso en lo estrecho [Figura 8]



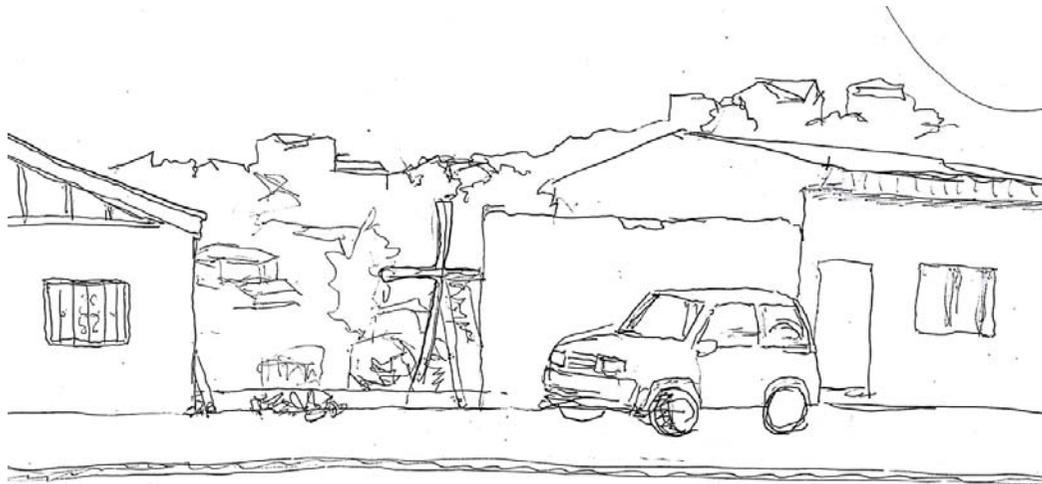
Esquema de la linealidad del acceso [Figura 10]



[Figura 9]

### ENCONTRARSE CON EL DESPLAZAMIENTO EN LA ESCALERA. DESPLAZAMIENTO VERTICAL.

Al ser el sistema de escaleras que va por la quebrada un espacio perteneciente a lo público en el sentido de que están abiertas para todo el mundo, dispuestas en el terreno de lo privado, lo doméstico, pasando por frente a las puertas de los habitantes de la quebrada que atraviesa. Este camino es generador de un sistema que permite tanto, llegar de la base a la cima, y en ciertos casos, ser el conector entre vías estructurantes que atraviesan zonas más intrincadas de la quebrada, los que permiten que existan viviendas a media altura y adaptadas en la naturalidad de la pendiente. Un ámbito público que es tangente a lo privado, o más bien a muchos círculos privados, que logran conectarse con la ciudad a través de esta vena del movimiento por el cerro.



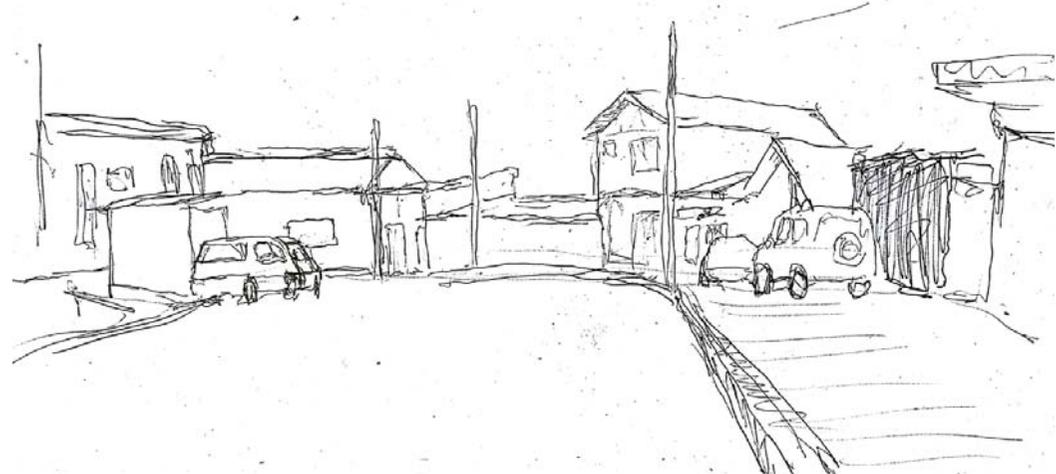
Camino Cintura [Figura 11]

Ubicado entre casas que se asoman a la quebrada, en la logitudinalidad de las mismas, aparece un quiebre que direcciona la mirada.

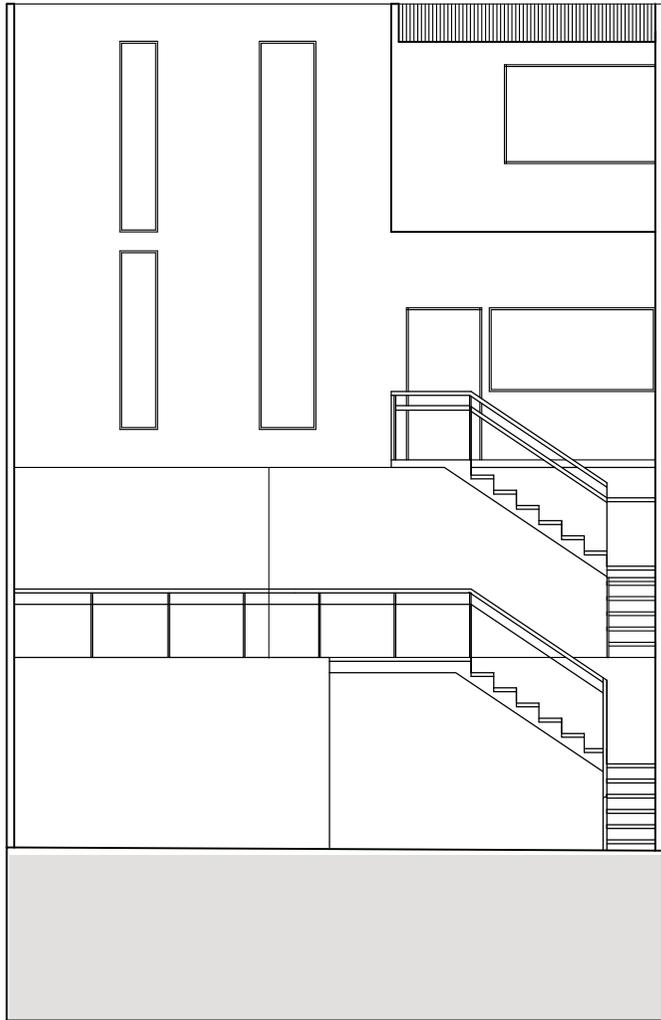
Para traer la verticalidad al proyecto, que es lo buscado en el curso, en el acontecer del entorno terreno que se ubica en la ladera del C° Concepción, en el que predomina un acontecer de cima -más propio de lo plano- se sobrepone a la idea de que este transitar público pertenece al desplazamiento por la quebrada, y que este sea llevado al interior de la casa por medio de las escaleras que conectan cada uno de los niveles del interior, las que están a plena vista, rodeando el vacío principal que es el espacio común de reunión -sala de estar- y subiendo por este. De esta forma *se potencia el tránsito por la vertical y con esto se le otorga la luz y presencia a esta virtud espacial.*

**ACTO: INTERACCIÓN EN LA VERTICALIDAD**

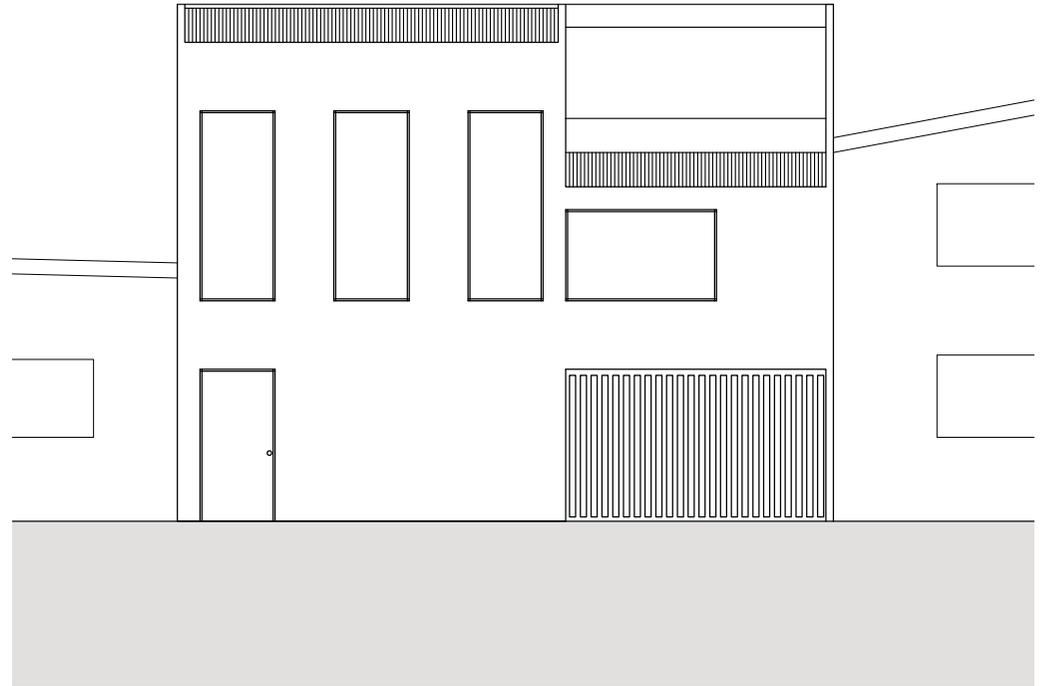
**FORMA: VÍNCULOS VERTICALES EN HORIZONTES TRASLÚCIDOS**



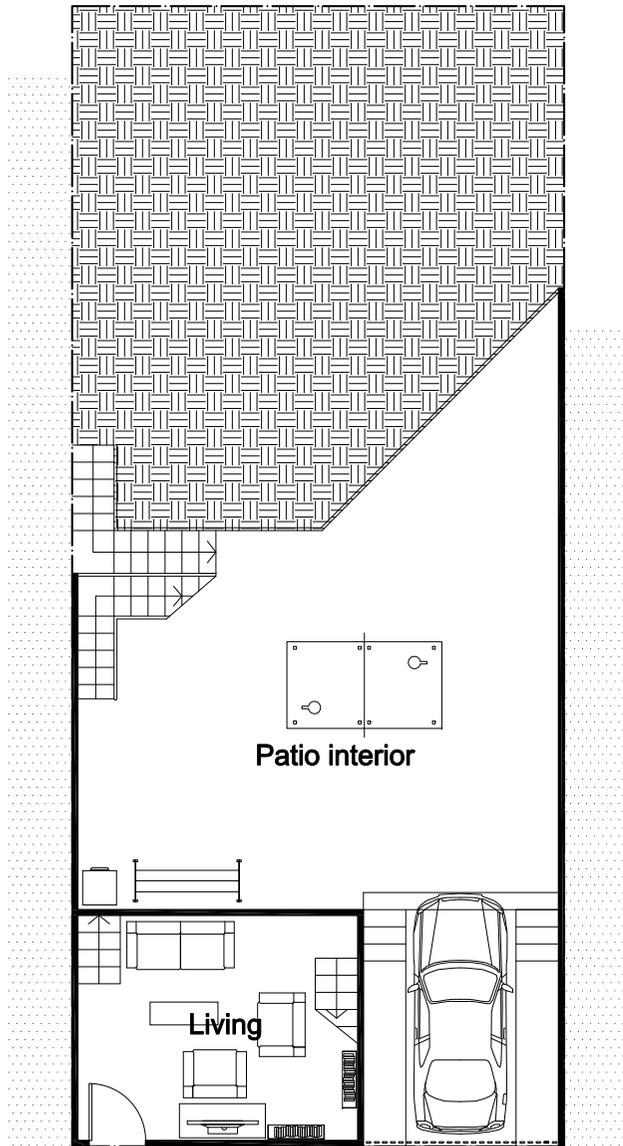
Camino Cintura cerca de subida San Francisco [Figura 12]  
El espacio se percibe más íntimo en la aproximación a la curva.



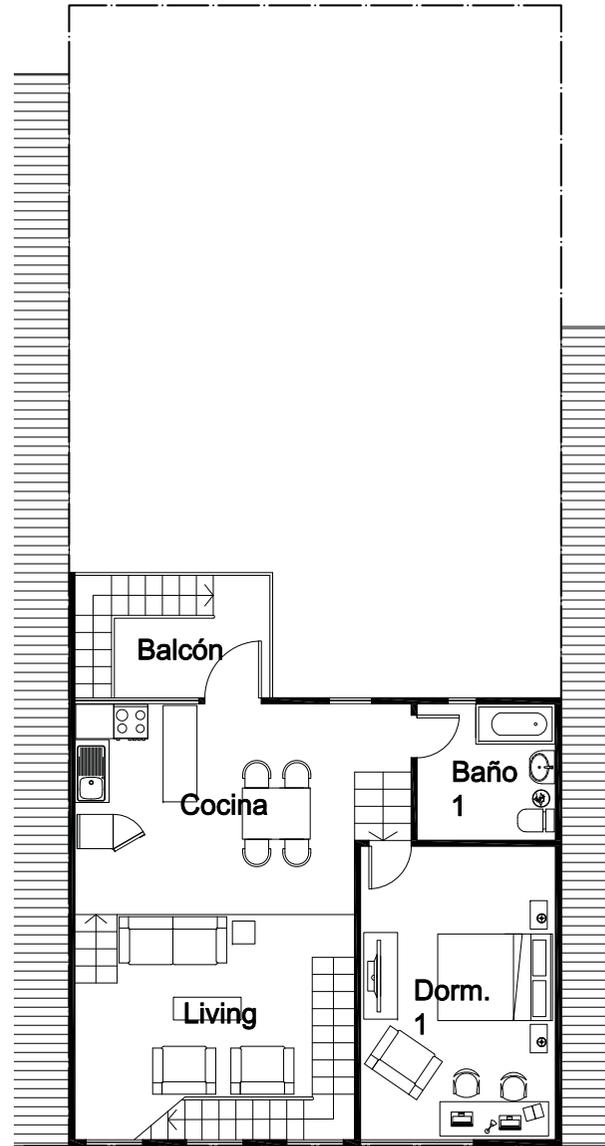
*elevación sur*



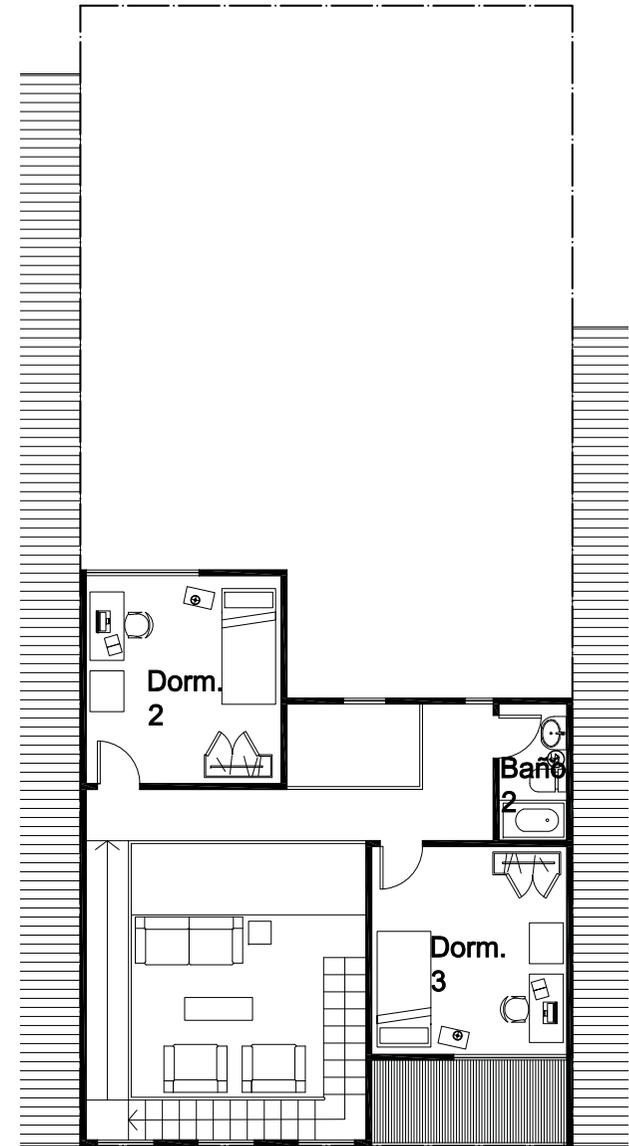
*elevación norte*



N  
planta -1



N  
planta acceso



N  
planta 2



Ubicación en los terrenos de la Ciudad Abierta [Figura 13]

## SOBRE EL LUGAR

Lo desarrollado este trimestre tomó lugar en los terrenos de la Ciudad Abierta, en el área en que el Pórtico de los Huéspedes fue *fundado* en un acto poético donde a la obra se le otorgó la cardinalidad con cuatro palabras: LUZ al norte, AVENTURA al oeste, ORIGEN al este y ANCLA al sur.

Este lugar se encuentra en el camino hacia la vega, entre la sala de música y la mesa del entreacto.

Fue iniciado por un *workshop* proveniente de la EPFL en el mes de Agosto del año 2014.

## PÓRTICO DE LOS HUÉSPEDES | FUNDACIONES

TERCER TRIMESTRE 2014

D. JOLLY + D. LUZA

### PRESENTACIÓN DEL CURSO

Tras el trabajo realizado por los participantes del workshop de dos semanas provenientes de Lausanne en que se levantó una estructura, fue necesario continuar con lo realizado, dándole mayor resistencia y rigidez para soportar factores como el viento, una mejor posición frente a un posible terremoto o incluso su propio peso ya que la estructura se movía muy fácilmente. Para esto, este esqueleto fue reforzado en las secciones más críticas, como en vigas muy delgadas o la cumbrera con un juego similar a una bisagra.

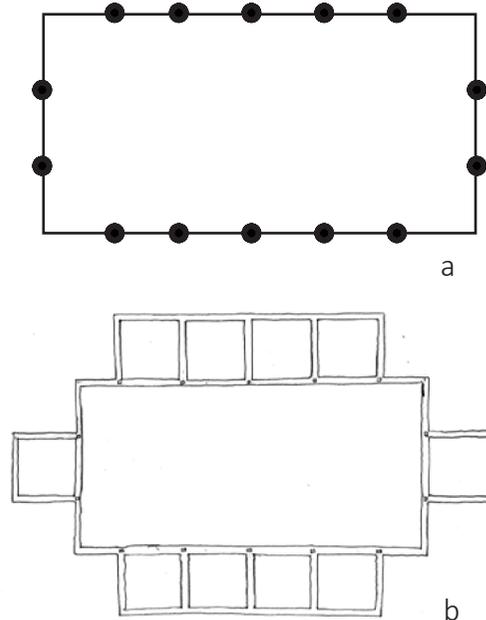
Pasado el punto de darle resistencia a la estructura se trabajó en el desarrollo de las fundaciones en hormigón, lo que no pudo ser hecho anteriormente debido al carácter fugaz de un workshop internacional. Tras la realización del trabajo en obra se hizo una propuesta por grupo (junto a J. Tapia) donde cada equipo tomó una de las áreas exteriores del pórtico y se entregó una propuesta formal. En este caso fue el área que denominamos como secretaría, ubicada en el lado poniente de la construcción.



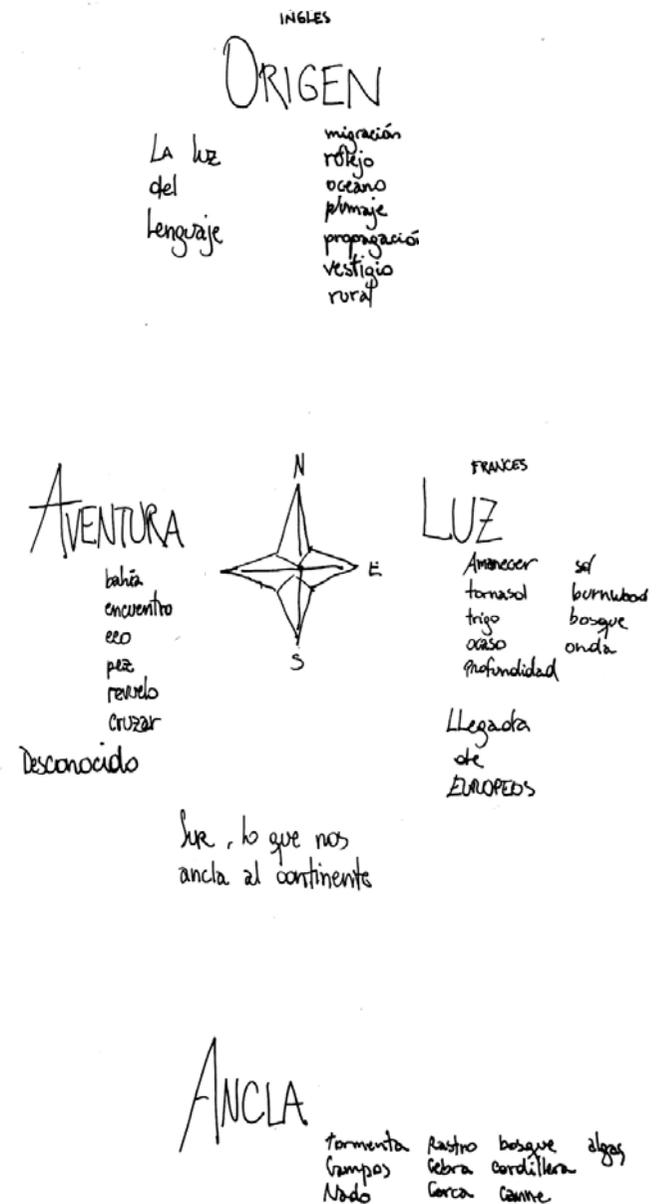
Primera etapa de la obra "Pórtico de los Huéspedes" [Figura 14]

Las palabras ORIGEN , AVENTURA, LUZ y ANCLA (Figura 14) fueron quienes, en un acto de fundación, con parte de la escuela presente, dieron una partida poética a este proyecto, desarrollado por los miembros del *workshop de Lausanne*.

Al ser esto hecho en un tiempo acotado, no permitió que fueran realizadas fundaciones de carácter permanente, por lo que el taller de obras se hizo cargo de este paso de forma posterior a la realización de la estructura. Al ser esto un actuar poco común en el levantamiento de una estructura y más aún al ser esta una estructura poco común en si misma, se debió de pensar en una forma especial para primero *alzaprimar la estructura* y luego poder hacer un *envigado de hormigón* por debajo de esta, al que pudiese acoplarse estando en el aire.



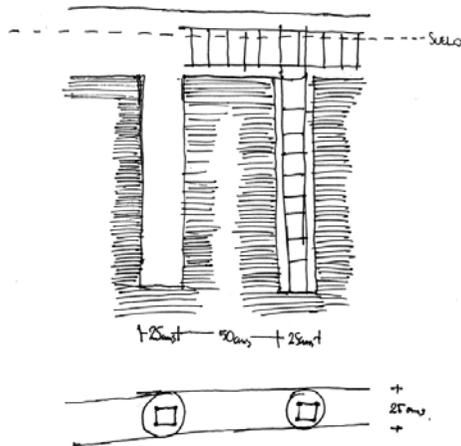
Dibujo del suelo post-workshop [Figura a]  
Dibujo del suelo post-taller de obras [figura b]



Esquema cardinal [Figura 15]

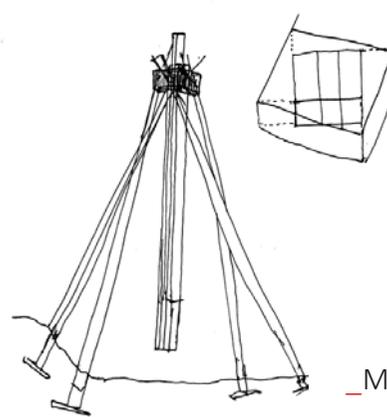


Fundaciones realizadas del Pórtico de los Huéspedes. Se observa aún la tela del encofrado para el vaciado del hormigón (moldaje flexible)[Figura 16 y 17]

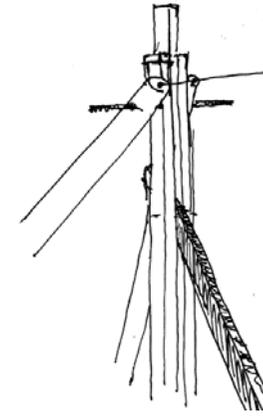


### CONSIDERACIONES

Por consejo del ingeniero Jorge Carvalho, se realizaron pilares subterráneos que sostienen la viga de hormigón desde un terreno más rígido, por lo tanto, más seguro para la estructura. Los agujeros fueron hechos con la llamada pala “reñaca” -que funciona como un topo en la arena- y se hizo un vaciado a arena viva a la que se le agregó una armadura para mayor resistencia y mejor unión con la viga.



\_MODO 1



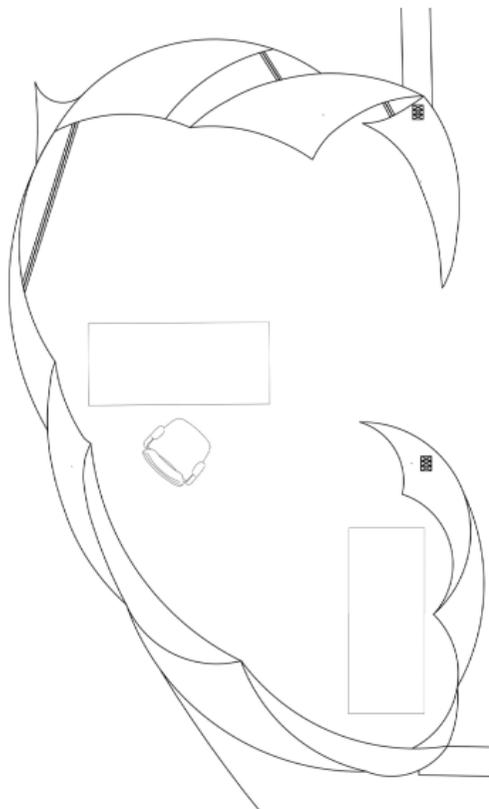
\_MODO 2

*Distintos modos de lograr un alzaprima* fueron pensados en el taller, donde el principal problema era que los apoyos no debían de caer en el lugar que se hormigonaría, por lo que primero se propuso en encajonar (MODO 1) con una suerte de capitel cada pilar y adosar desde ahí los

palos, lo que se descartó por la posibilidad de rotación al estar el reposo condicionado por la resistencia a la torsión de las maderas. Esto se resolvió con una segunda opción, sosteniendo desde arriba cada pilar con 3 varas como muestro el MODO 2 y las figuras [16] y [17].



Estructuras tetraedros curvados [Figura 19 y 20]



Planta de la intervención [Figura 18]

**ACTO: APARICIÓN GRADUAL TRAS LA CURVA**  
**FORMA: ENVOLVENTE IREGULAR**

Para la realización de lo que se presentaría como la *secretaría del Portico de los huéspedes*, la que está ubicada en el cuadro cabecera más cercano al camino interior a la vega de Ciudad Abierta, fue pensado a partir de un sistema constructivo en experimentación (tetraedros curvados) y su semejanza con la duna y el acontecer de esta, donde el aparecer tras la duna es un constante ingrediente del habitar. Así se pensó el levantamiento de varios de éstos tetraedros los que harían surgir el acto de la aparición en la curva con su forma.

**RELACIÓN DE LA OBRA Y SU ENTORNO**

En las dunas y en ciudad abierta el movimiento de los habitantes ocurre por los caminos demarcados para el automóvil logrando un movimiento más constante y humanizado (formal) que al atravesar la duna libremente. La relación que tiene la obra con el emplazamiento se da con la cercanía al camino haciendo de este un punto importante en su cardinalidad, muy a pesar del sin revés ni derecho que es una premisa buscada en lo que se propone en los terrenos de la CA, ya que la palabra Pórtico a la que se adscribe indica de un recibimiento que principalmente ha de darse desde el camino. Aun así esta relación solo llega al punto de ser una conexión con el tránsito público, y no se hace necesariamente parte en recoger acontecimientos mayores que al de su ambiente próximo.

**[ 1.2 ] Segunda escala: Comunitario**  
**-Barrial**  
*Recuento de etapas*

**ETAPA 2: MESA OROMPELLO**

Tercer trimestre 2011

**ETAPA 1: PASEO BARROS ARANA**

Primer trimestre 2011.

**ETAPA 7-8: C.H. MIRADOR  
MÁRQUEZ**

Año 2015

Corresponde a un espacio que se ubica en una primera reunión de personas al salir de su primer entorno que es la casa. Es perteneciente a lo comunitario local, ya que un ocupante externo rara vez tendrá una relación con el entorno más allá que la de paso mientras que los vecinos fácilmente podrían darle otros usos.



*Ubicación de la quebrada de subida Orompello [Figura 21]*

### **SOBRE EL LUGAR**

En la intersección de C.Cintura/Gran Bretaña con Av. Playa Ancha se ubica un mirador que se adentra hacia la quebrada de la subida Carampangue y plaza Wheelright hacia el sureste. Destaca en el lugar que se ubica en el eje principal de Playa Ancha y su unión con C° Artillería, donde se ubica también a escasos metros el paseo 21 de mayo y el Museo Naval. La topografía del emplazamiento es de tipo quebrada con pendientes superiores al 100% las que se ubican entre el mirador de C.Cintura y la subida Orompello, cuyo largo va entre la meseta y Carampangue.

## **MESA OROMPELLO (MIRADOR)**

**SEGUNDO TRIMESTRE 2011**

**P. CÁRAVES + F. ESPÓSITO + A. CORRAL + P. GONZÁLEZ + P. HORMAZABAL**

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

El estudio desarrollado este trimestre se realizó principalmente rondando el tópico de “La mesa”, acto sobre el que se trabajó para llegar a un forma, que en este caso, decantó en un mirador en la quebrada ubicada entre la curva que sube por calle Orompello y camino Cintura en C°Artillería.



*La mesa se ubica como un signo de recibimiento y espera del otro. [Figura 22,23,24]*

El *encuentro con el acontecer de la mesa* se realizó a través de la observación de este acontecer en el espacio público de la ciudad, donde nos encontramos con que esta se hace presente en distintos ámbitos de lo cotidiano, incluso en los exteriores, siendo parte tanto de la conversación, en mesas dispuestas para el juego de ajedrez, los mesones donde se presentan las frutas y verduras en las ferias de la Av. Argentina o en mesas dispuestas para vender números de rifa fuera de la compañía de bomberos.

El rol de la mesa en el espacio público es el de acoger el acto del RECIBIMIENTO Y LA ESPERA. La mesa es el objeto que marca una localidad y pertenencia en el espacio para quien la habita y sirve de *signo* de que quien la utiliza espera de tener una contraparte que la comparta, observado notoriamente en el caso del comerciante que ofrece sus productos o la mesa de los bomberos.

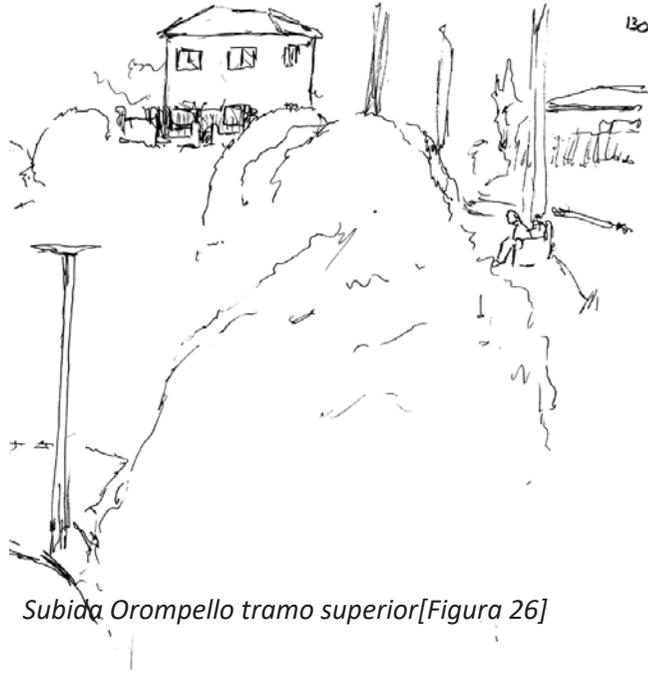
### **EL USUARIO EN UN PROYECTO BARRIAL SON LOS HABITANTES PRÓXIMOS.**

El espacio de mirador podría entenderse como un espacio otorgado a la ciudad en su completitud, pero se escoge esta locación, ya que es principalmente concebido a partir de su uso por los habitantes próximos al lugar, quienes transitan por ahí día a día y a quienes este espacio los afecta de manera directa. Lo barrial hace eco en que la intervención es propia de un conjunto de realidades domésticas próximas, siendo los visitantes partícipes del lugar, externos a esta realidad.



*Ubicación de la quebrada de subida Orompello [Figura 25]*

Al encontrarse en una ladera abierta al horizonte lejano, se abre la posibilidad de tratar el espacio como un mirador. A este espacio también se le fue otorgado, a través del acontecer de la mesa, el potencial de la espera y la reunión además de la contemplación. De esta manera el lugar se conforma como un centro de reunión para los habitantes del barrio más allá de un lugar de tránsito.



*Subida Oropello tramo superior[Figura 26]*

La quebrada que aparece entre dos calles sinuosas que se escalan en la ladera. La cotidianidad se abre entre estos espacios, donde se abre hacia el horizonte.

**ACTO: *ESPERA EN CON-  
TEMPLACIÓN***  
**FORMA: *MESA ABIERTA  
AL HORIZONTE***



Ubicación de calle Barros Arana [Figura 27]

## **SOBRE EL LUGAR**

La calle Barros Arana del C°Esperanza de Valparaíso es la calle que se extiende desde Plaza Numancia (por el nombre del centro deportivo que se ubica un poco más abajo) hasta el límite comunal cercano a la plaza Esperanza, calle principal que sube por la meseta del cerro y donde se ubica mucho del comercio del barrio y los aconteceres públicos de este como una escuela, sedes sociales, iglesia, etc. Es destacable que continuando la línea de calle hacia el mar encontramos directamente con la caleta portales la que se posiciona como referente de la costa desde varios puntos de la ciudad.

## **ESPACIO PLAZA, PROPUESTA EN BARROS ARANA - C° ESPERANZA**

PRIMER TRIMESTRE 2011

P. CÁRAVES + F. ESPÓSITO + A. CO RRAL + P. GONZÁLEZ + P. HORMAZABAL

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

El trabajo de este trimestre se enfocó en una propuesta de espacio público en el eje de calle Barros Arana de C° Esperanza desde Caleta Portales en el mar hasta plaza Esperanza que se conforma como la cima de la calle. A lo largo de esta se desarrolló un proyecto que proponía intervenir desde el suelo, con una propuesta tanto en la totalidad del tramo, como en una

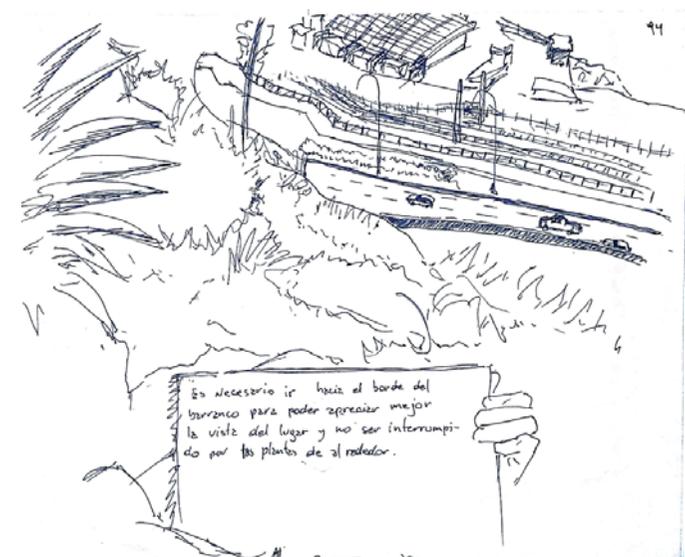
intervención más puntual en algún punto del tramo. Fueron tratados temas como la proximidad y lejanía, los objetos que aparecen desde el suelo, o como la iluminación de los espacios interviene con la estadía en un lugar.



Plaza Numancia, C° Esperanza [Figura 28]

La calle fue estudiada constatándose el programa local donde se encontraron a lo largo de esta locales como minimercados, centros sociales, plazas públicas, un colegio y más tipos de lugares donde la gente se reúne. A pesar de todos éstos equipamientos, todos se conforman en un tránsito esporádico y ninguno,

además de las plazas, corresponden a ofrecer una estadía en el espacio público. Sin embargo, un acontecer fue encontrado en que la gente permanecía en el lugar: la espera de la locomoción y la salida del estudiante. Con esto en mente se realizó la propuesta.



Estudio del espacio público correspondiente a Plaza Numancia. La lejanía que atrae al borde de la quebrada [Figura 29]

Se inició el curso de este proyecto con jornadas de estudio y observaciones de lo que llamamos la plaza "Numancia" ubicada en la parte baja de la calle Barros Arana donde se trabajó en una primera intervención arquitectónica al espacio público.



*La espera y la reunión forman parte importante del acontecer de un lugar cuando se realiza en multitudes [Figuras 30, 31, 32]*

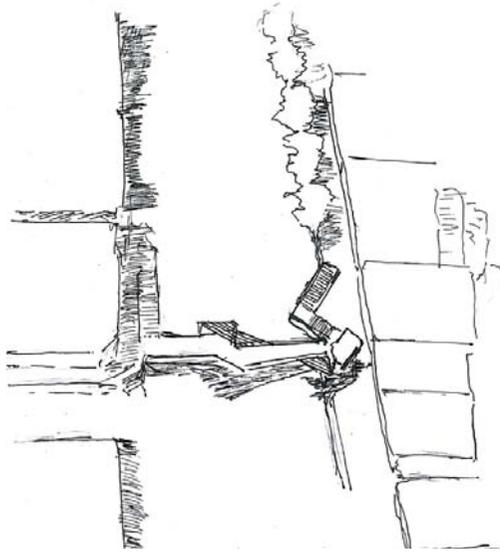
### **LA ESPERA DE UNA LOCOMOCIÓN: COMFORMADOR DE UN ESPACIO PUNTUAL.**

---

Al salir del colegio, jóvenes de lugares tanto cercanos como más distantes se reúnen en el espacio público a conversar o esperar micro. El espacio a pesar de ser perteneciente a un barrio y pensado para ser ocupado como un paseo local, también por virtud de su equipamiento local como el caso de un colegio, atiende un acontecer propio de una escala mayor, pero lo hace de manera puntual ya que el nivel de su estadía en este espacio público local es de un tiempo menor.

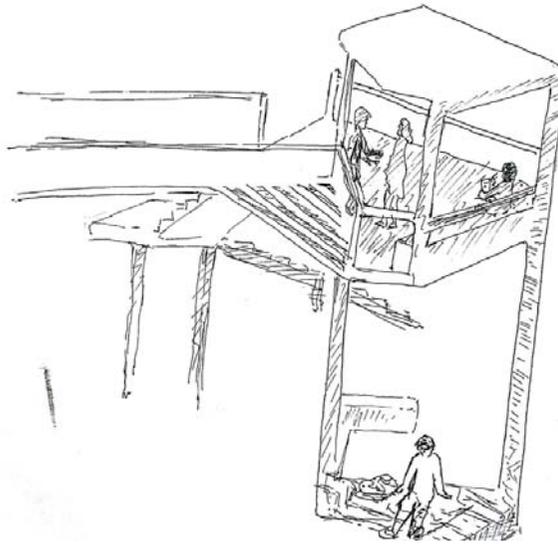
**ACTO: *ESPERA EN COBI-  
JO DE LA SOMBRA / CON-  
TEMPLAR EN ESPERA***

**FORMA: *MIRADOR ALZADO***

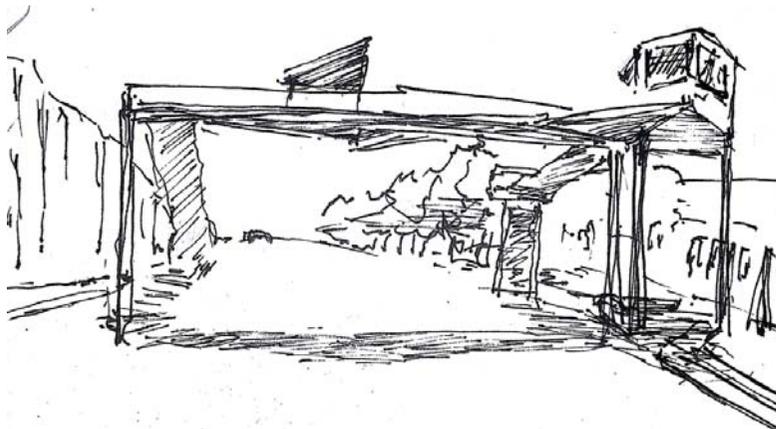


Esquemas de la propuesta. Vista a vuelo de pájaro [Figura 33]

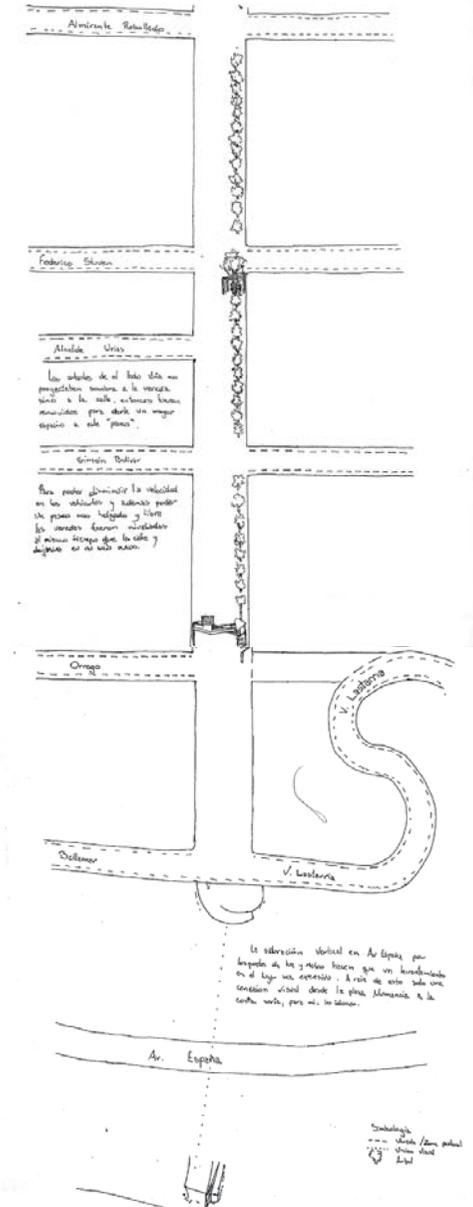
La propuesta a nivel tramo consiste en eliminar las veredas de la calle y cambiar el suelo de la calzada por una textura que reduzca la velocidad del automóvil. También se propone una mayor forestación en la ladera sur de la calle, y eliminar la del lado norte ya que está más que templar el espacio del peatón solo sombrea la calzada. Trasladando la calle un poco más al norte se potenciaría un lado como un eje peatonal y el otro para un tránsito automotriz. Puntualmente se realiza una pasarela-mirador en un punto en que la pendiente varía y bajo la que ubicaría un paradero.



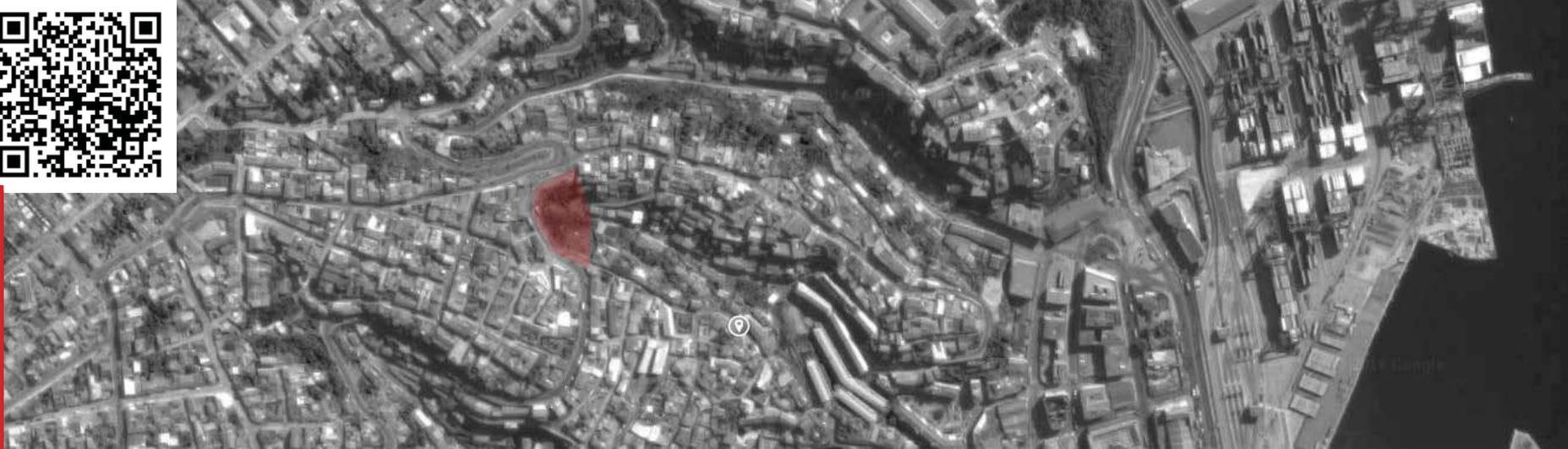
Módulos de comunicación en la vertical [Figura 34]



Módulo sobre el nivel de la calle [Figura 35]



Planta esquemática [Figura 36]



Ubicación en fondo de quebrada Márquez [Figura 37]

## **SOBRE EL LUGAR**

El proyecto está ubicado en el Fondo de quebrada Márquez, cercana al barrio puerto de Valparaíso, donde se ubica un terreno baldío con forma semicircular/herradura, el que en su parte alta conecta con C. Cintura y por abajo con calle Márquez. También cabe destacar que en la parte alta está declarada en la planificación local como área de mirador la que debe ser conservada.

El fondo de quebrada aparece como un anfiteatro cuyo escenario es la ciudad y el océano, ambos dotados de una presencia radical en el entorno visual del lugar, encuadrados por las laderas habitadas de los cerros

## **CONJUNTO HABITACIONAL MIRADOR MÁRQUEZ**

**AÑO 2015**

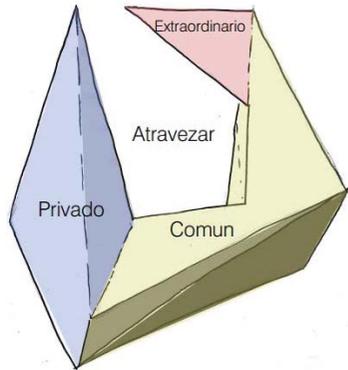
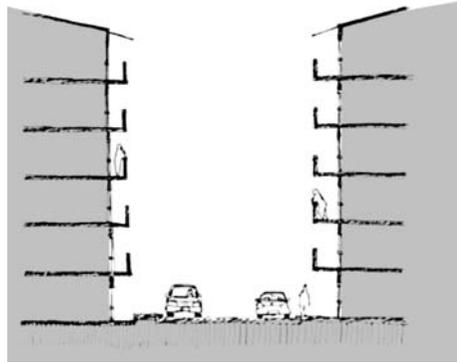
**A. GARCÉS + C. JARA + I. ÍVELIC  
+ M. URRUTIA**

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

Para la realización de este proyecto se inició con un estudio de observaciones e investigación sobre conjuntos habitacionales en Valparaíso y Viña (ejemplos: Población Zenteno, Siete hermanas, Márquez y cites como Daneri o Santa Elsa) para dar paso a un proyecto grupal (A.Rodríguez+E.Glazebrook[i]) de conjunto habitacional en uno de los terrenos escogidos por el taller luego de hacer un catastro de terrenos por cada una de las quebradas de la ciudad. En este caso, el proyecto fue desarrollado sobre

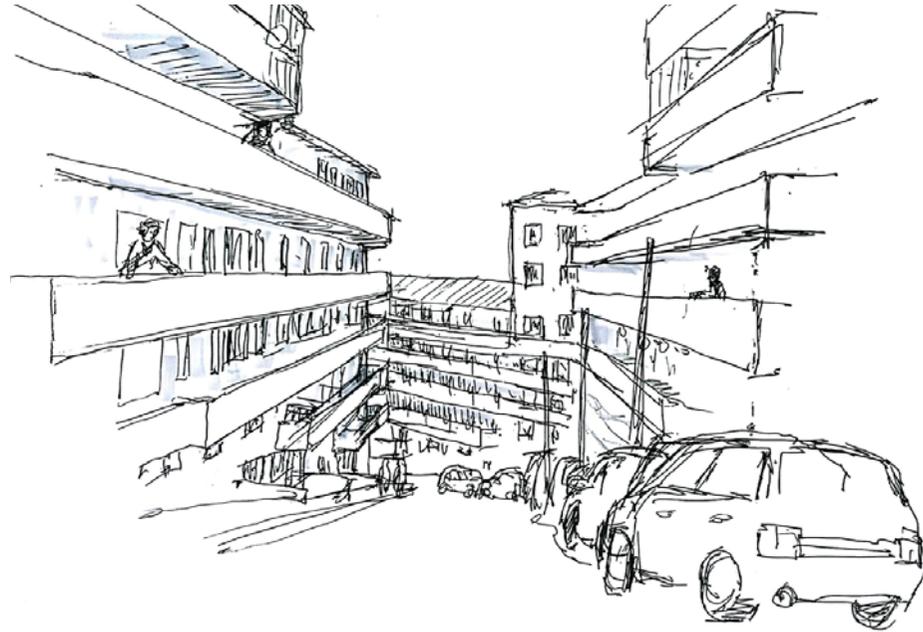
los terrenos al fondo de la quebrada Márquez.

En la realización de este proyecto se encontraron desafíos geográficos particulares como una pendiente superior al 100% o lograr la unidad de conjunto en un terreno que tiene tanto una ladera norte como una sur y que su parte alta está declarada como mirador. Esto debía responder a un usuario que por las cercanías lo nombramos principalmente como estudiantil pero que también se le agregó el factor tercera edad y familiar en otras alas para de esta manera fomentar de una mejor manera el acontecer de barrio al interior del proyecto.

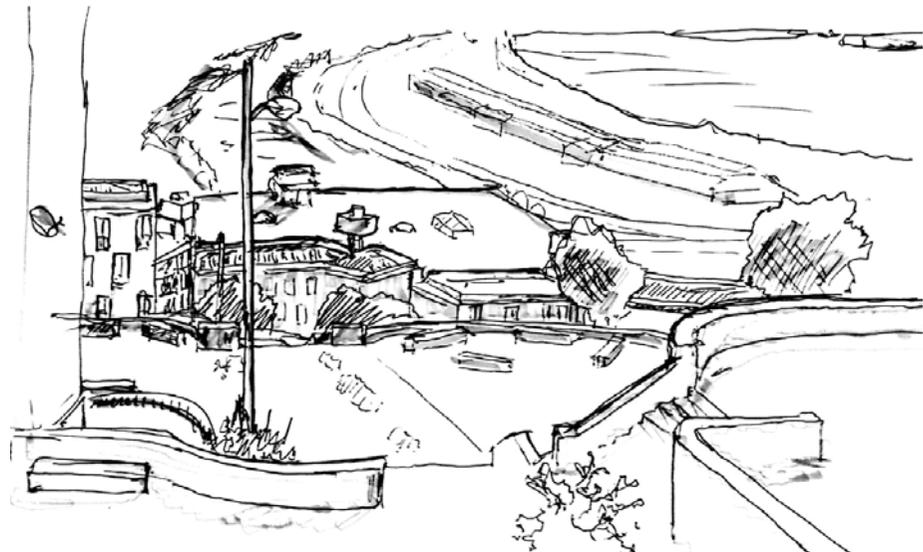


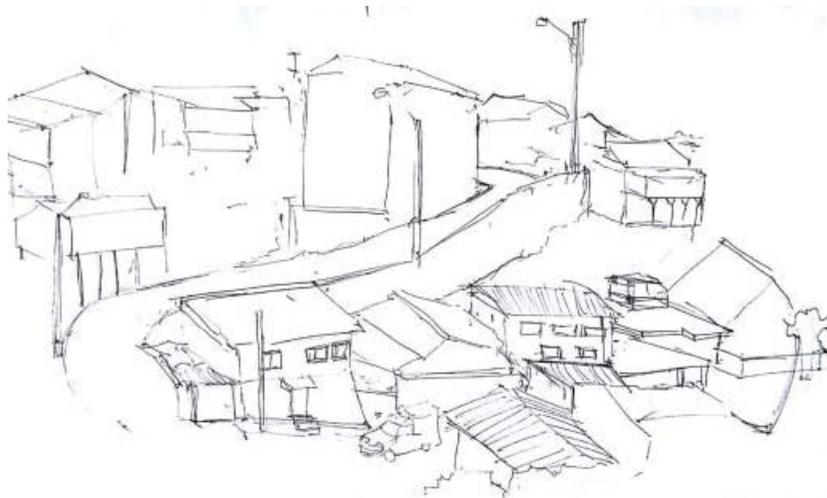
[Figura 38] (Abajo) Tras el estudio presencial de casos referenciales al interior del gran Valparaíso se llegó a un curso del espacio el que dio forma a lo que se logró del entendimiento de como se ha de componer un conjunto habitacional al encontrarse con la ciudad de la forma más leve posible. Así se trabajó en una forma que por un lado *abarcaba lo privado y por el otro lo extraordinario* (principalmente lo comercial) aunado por un espacio común que es quien recibe el atravesar de la ciudad.

[Figura 39] (Arriba) Corte esquemático del vacío central que conjuga el C.H Márquez.

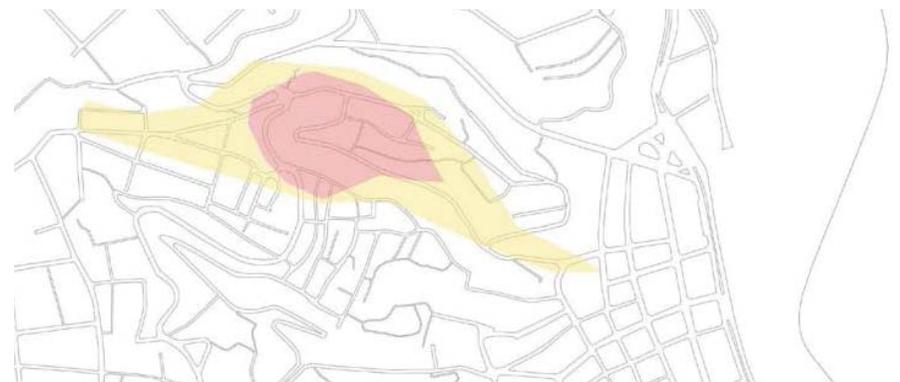


*El espacio común es abierto al tránsito de la ciudad, acercando el acontecer de lo privado e incluso barrial, al tamaño del siguiente nivel de relaciones: lo interbarrial, aceptando lo exterior aunque aun siendo el espacio parte de un contexto próximo de barrio. [Figura 40 y 41]*





*Croquis de las inmediaciones de C.H. Márquez [Figura 42 y 43]*



*Áreas próximas y secundarias [Figura 44]*



### **ÁREAS PRÓXIMAS Y SECUNDARIAS**

Un proyecto de este tamaño lo desarrollo teniendo en cuenta 2 áreas de influencia: una principal que cubre el espacio próximo, donde el proyecto hace presencia como materia, y una segunda área que toma en cuenta un estimado del barrio que se verá, en un segundo plano, afectado por el funcionamiento de este espacio por el programa y/o el movimiento de gente relativo a los flujos ya existentes por el equipamiento local.

Ubicado al fondo de la quebrada Márquez, el lugar se emplaza en la subida como un recibimiento-llegada a camino cintura, donde se ha de serpentear para subir esta empinada quebrada, y en la bajada como un mirador hacia la bahía. En esta dualidad y en encuentro con el programa de conjunto habitacional, la propuesta avanza hacia directrices que unan tanto la potencia como mirador y la continuidad a la subida. De esta manera el encuentro con el entorno del proyecto se da respondiendo, además de ser edificio de departamentos, como parte de un barrio al que aporta con espacios públicos y programa mixto semi-privados.

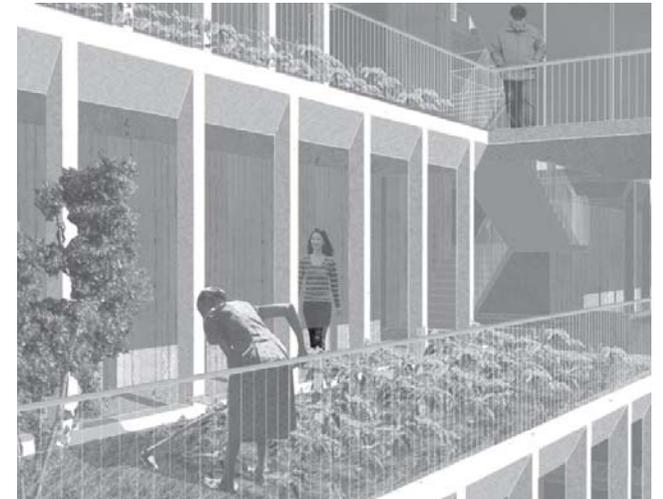


*Croquis habitado de las áreas comunes del conjunto [Figura 45]*

*(Derecha) Imágenes objetivo del conjunto [Figura 46, 47, 48]*

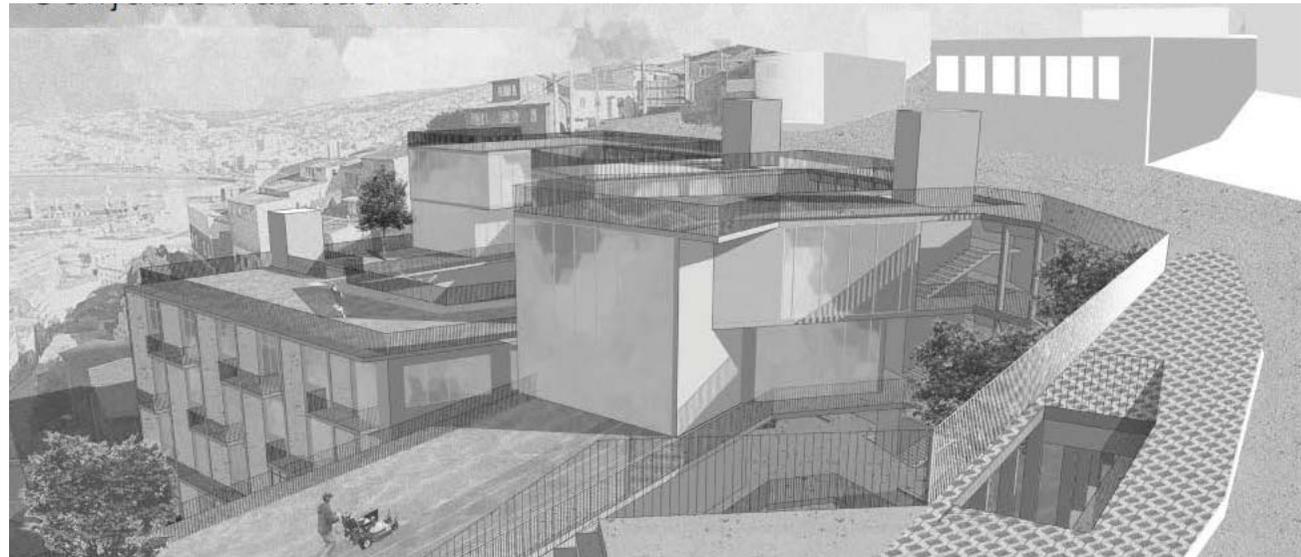
El proyecto presenta un programa mixto tanto en el tipo de dependencias proyectadas (restaurant, almacén, mediateca); como en el habitante objetivo de este espacio: familias jóvenes, estudiantes, e incluso ancianos, queriendo conformar una comunidad. Se aterriza la quebrada y se da la posibilidad

de un jardín como terrazas superiores que sirven como espacio público para el paseante o vecino del barrio que quiera descansar en el mirador o utilizar el comercio ubicado en esa zona. Paralelo a uno de los deslindes existe una escalera pública que comunica el plan con la cima en una continuidad lineal.



---

*Vistas realizadas para el concurso  
"Pensar la vivienda, vivir la ciudad"  
del año 2016  
(Arriba y abajo) [Figura 49 y 50]*



**ACTO: ATRAVESAR CON-  
TÍNUO POR LA QUEBRADA**  
**FORMA: CAMINOS TRANS-  
VERSALES PERMEABLES**

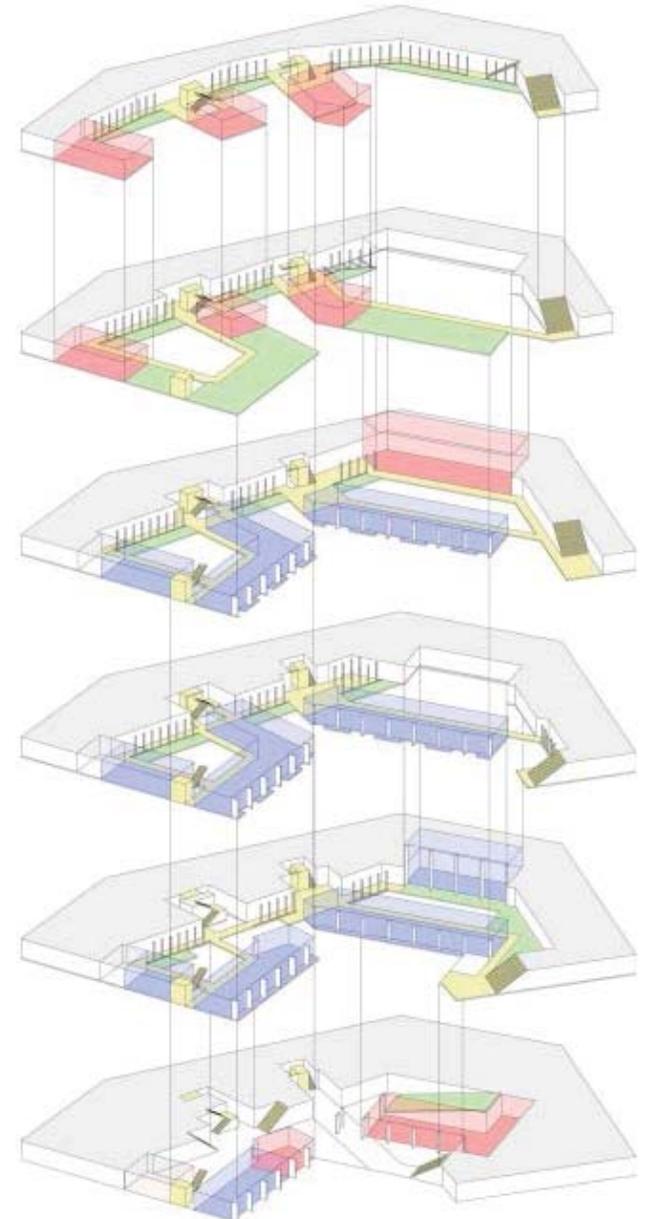




*Un primer nivel dispuesto para el comercio u otras actividades genera que esta zona se mantenga con un nivel de ocupación que sea capaz de dar seguridad al transitar por el lugar y así activar los espacios.  
(Arriba, Derecha) [Figura 51 y 52]*

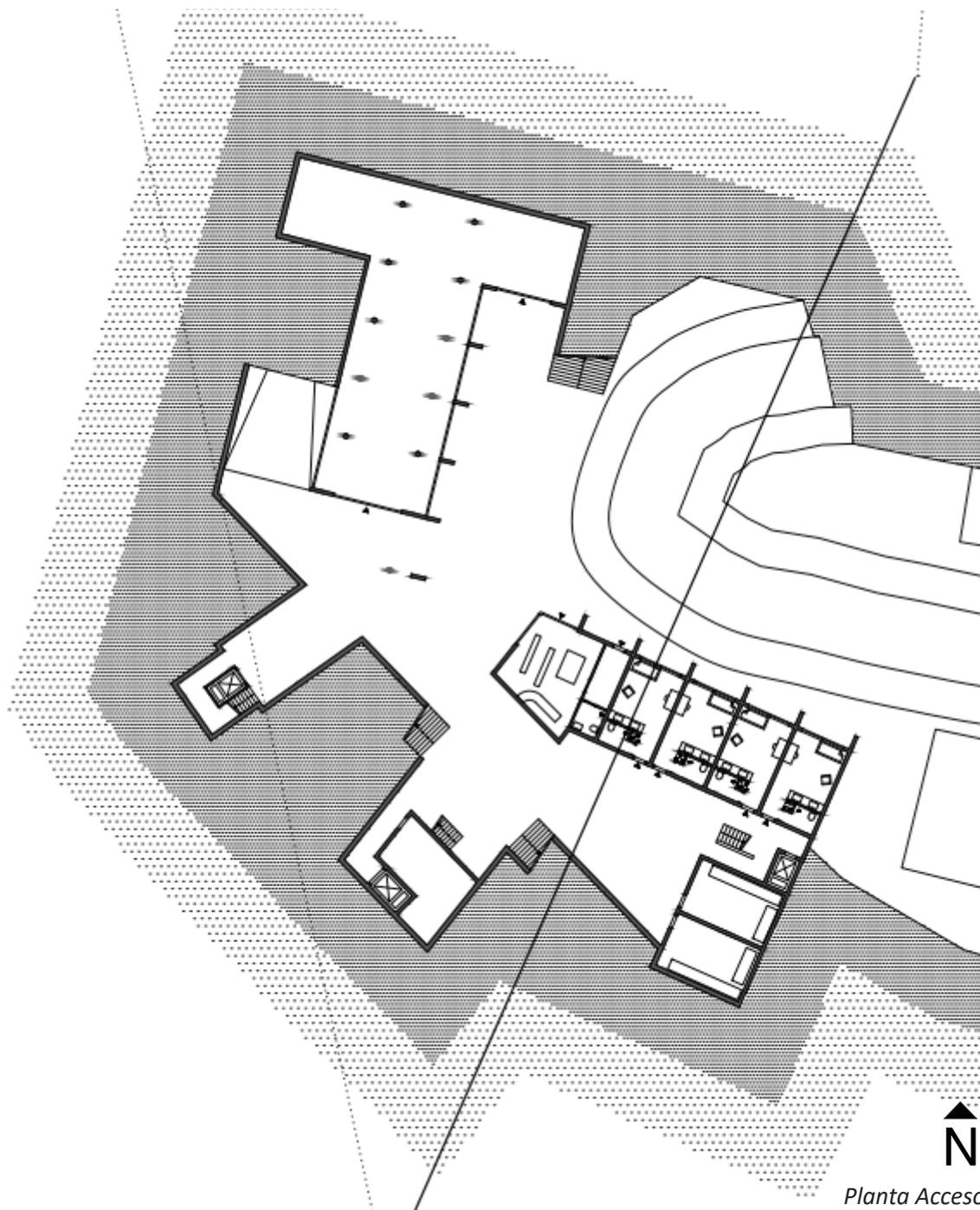
En la isometría explotada se puede observar como los distintos programas son reunidos pero se evita un entrelazado de lo residencial con lo público (a excepción del nivel 1 donde se ubica un departamento) existiendo siempre un área de circulación común entre medio, cosa que ambos acontecimientos se den con una distancia que no intervengan una con la otra.

- Áreas de Circulación**
- Áreas Verdes**  
(terrazas y techos verdes)
- Áreas Residenciales**
- Áreas Públicas**  
(comerciales y culturales)

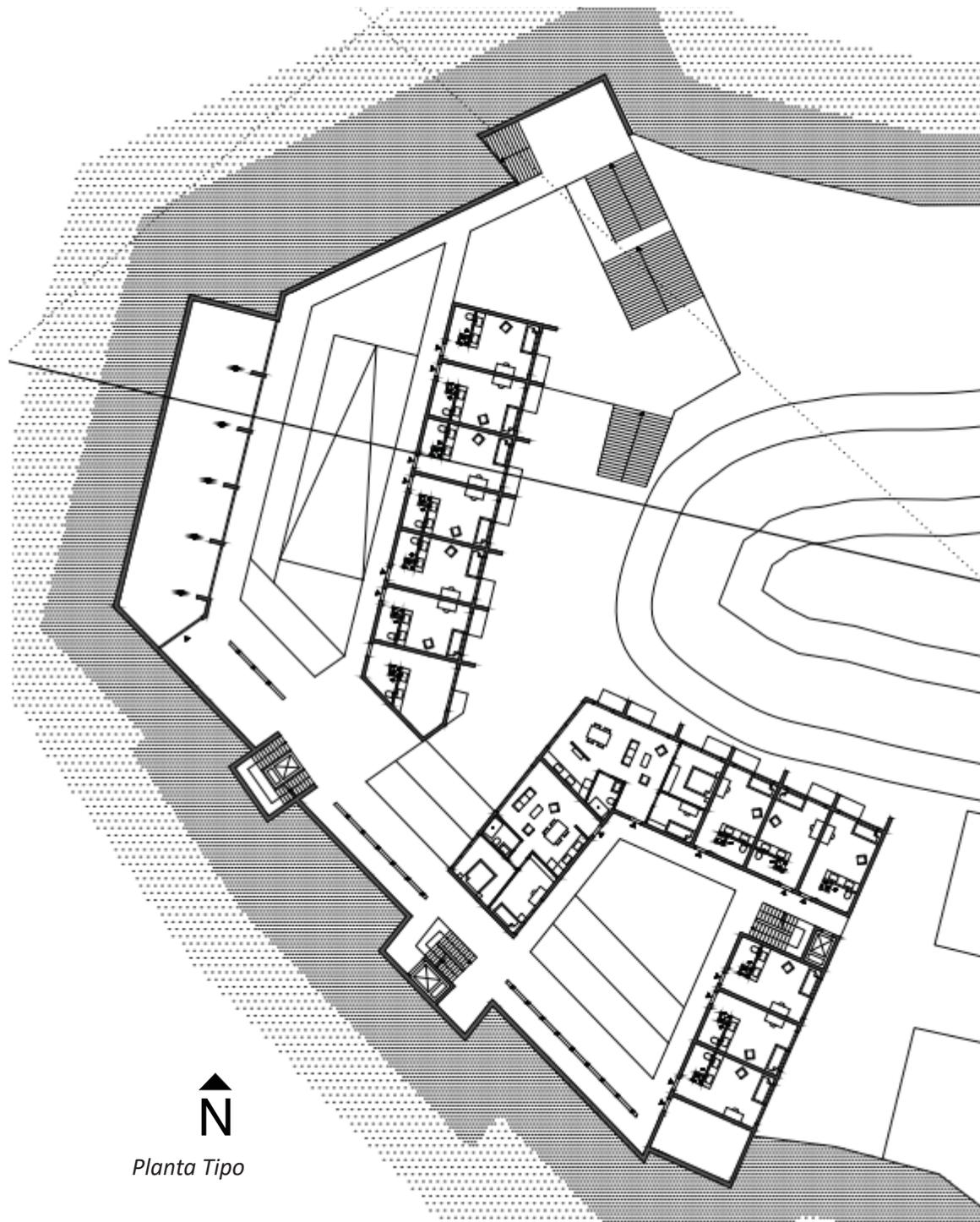




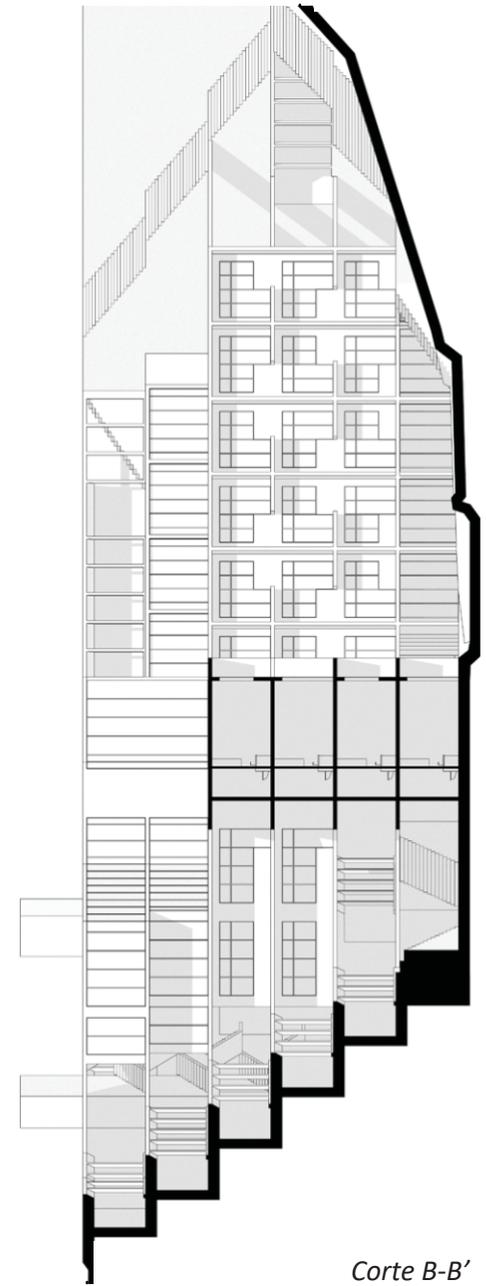
*Corte A-A'*



*Planta Acceso*



↑  
N  
Planta Tipo



Corte B-B'

**1.3**

## ***Tercera escala: Interbarrial***

*Recuento de etapas*

**ETAPA 5: ESCUELA DE  
MALABARISMO PLAZA  
VICTORIA**

Primer trimestre 2013.

**ETAPA 6: NUEVA ESCUELA  
FEDERICO ALBERT**

Primer trimestre 2014

**ETAPA 9: PLAN MAESTRO LAS  
SALINAS**

Primer trimestre 2016

Corresponde a un nivel de relación con el entorno en que físicamente la influencia de la intervención es local pero los usuarios de esta provienen de diferentes partes de la urbe o incluso de más allá. Los espacios de este tipo de intervenciones responden a una necesidad de transporte ya que además de la estadía propia de lo construido (en caso de la escuela), también se ha de considerar la necesidad de movilidad de sus usuarios. Son programas que al integrarse a un barrio le dan a este puntualmente una marca de una escala mayor en su interior.



*Ubicación de Av. Brasil 1719 esquina Edwards [Figura 53]*

## **SOBRE EL LUGAR**

Ubicado en la esquina de Av. Brasil con calle Edwards, junto a los terrenos ocupados por la universidad de Valparaíso como estacionamiento, se encuentran lo que a este momento son unas ruinas del primer piso de una antigua fachada continua. Lo gravitante para llegar a la propuesta de una escuela de malabarismo es la destacable presencia durante todo el año de jóvenes malabaristas tanto en el mismo semáforo del frente (y muchos de los del área), como quienes practican el arte constantemente en los terrenos de la Plaza Victoria.

## **ESCUELA DE MALABARISMO**

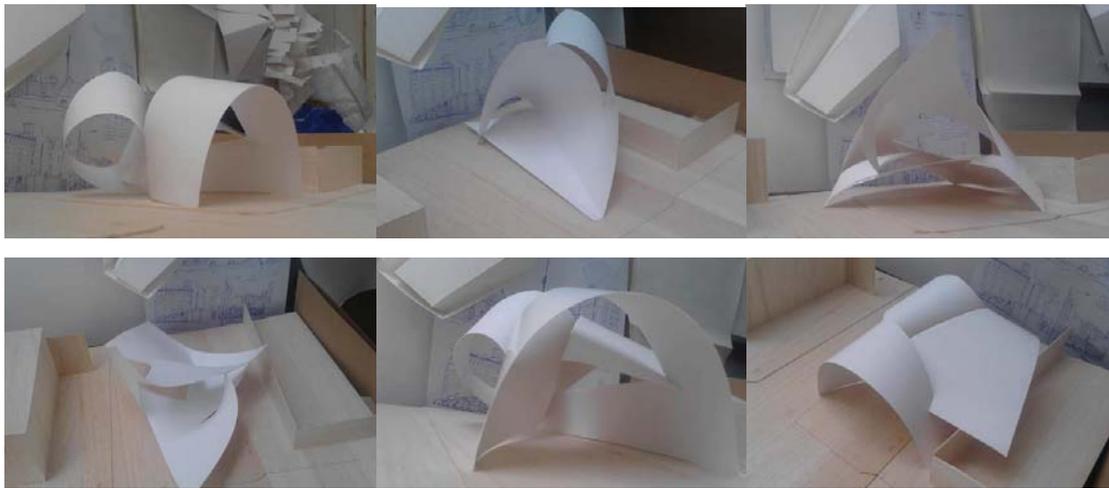
**PRIMER TRIMESTRE 2013**

**R. SAAVEDRA + O. ANDRADE**

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

Para el desarrollo de este proyecto se comenzó estudiando sobre cómo ocurren los acontecimientos en el espacio público de Valparaíso, las detenciones, la luz, y las edificaciones que albergan un flujo mayor que lo trabajado en el nivel anterior, que es lo desarrollado en la vivienda unifamiliar. Se buscaba el desarrollo de un proyecto de tipo sede o escuela que tome lugar en uno de los terrenos escogidos en la ciudad, con una aproximación directa a

la forma a través de un ejercicio al que se llamó “insistencias”. Estas consistían en una serie de intervenciones tipo curso del espacio en láminas de cartón de 30x30cm levantadas hacia la tridimensionalidad que capturaban lo esencial del emplazamiento para luego llevarlo a través de un organismo a la propuesta programática, que en mi caso fue una escuela de malabarismo.



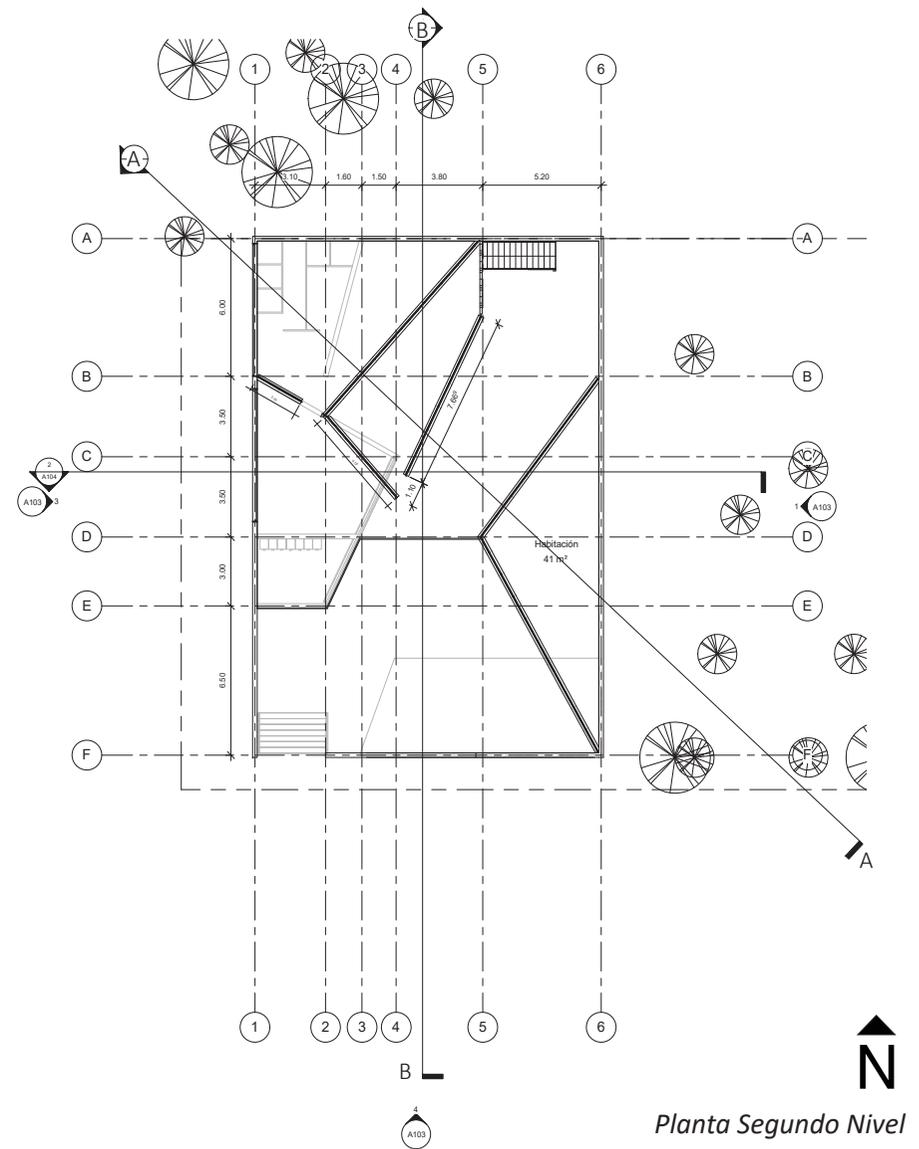
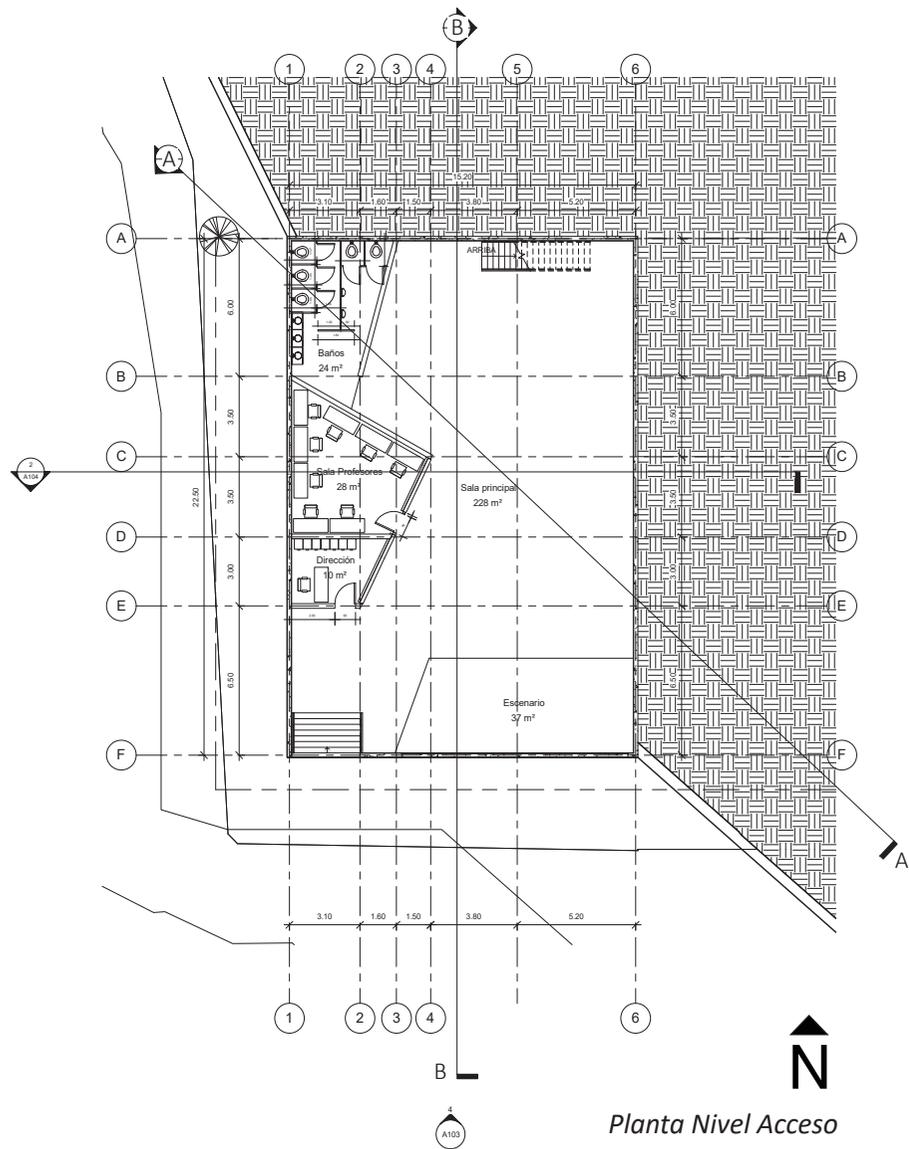
*“Insistencias” desarrolladas como atisbos rápidos de la forma que el lugar de proyecto instaba a realizar [Figura 54]*

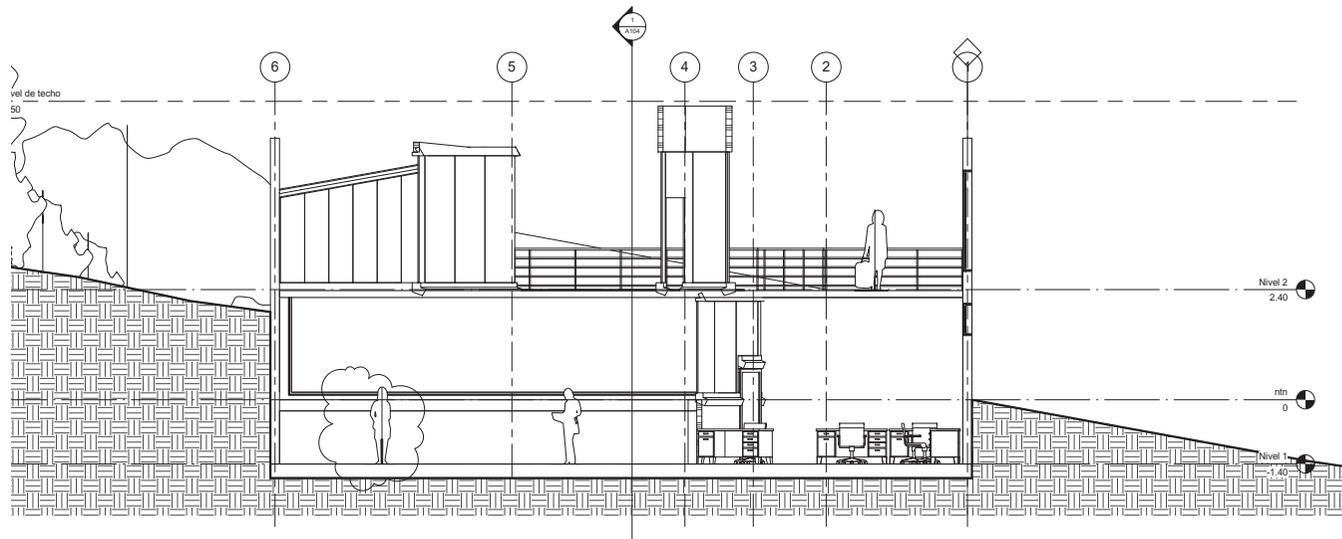


*Vaciado en yeso que muestra el vacío propuesto. [Figura 55]*

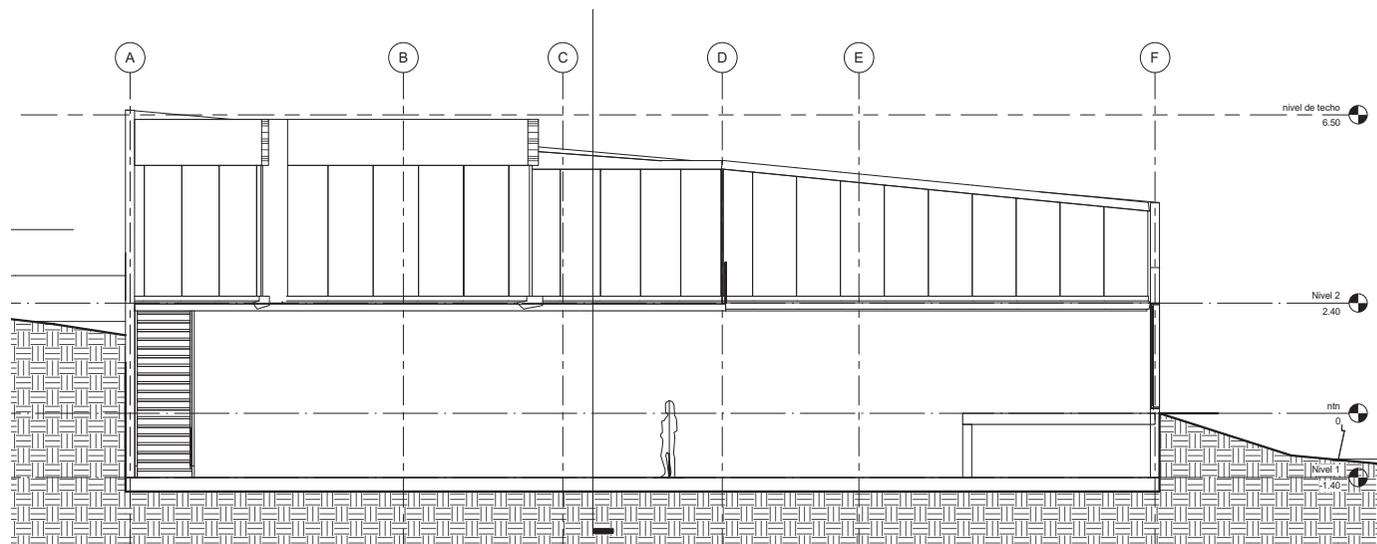


*Maquetas del proyecto: escuela de malabarismo [Figura 56-57]-*





Corte A-A



Corte B-B



*Ubicación en cerro Merced [Figura 58]*

### **SOBRE EL LUGAR**

Escuela básica ubicada al nacimiento de la Avenida Alemania en la parte alta del cerro Merced en el encuentro de las calles Pajonal y Carlos Rogers. Tras el gran incendio de Valparaíso del año 2014 fue utilizado como sede, comedor y base de operaciones para las actividades de voluntariado que se desempeñaron en las cercanías. Se ubica como el límite urbanizado de esta zona de Valparaíso no existiendo muchas más construcciones hacia el sur.

## **NUEVA ESCUELA FEDERICO ALBERT (GRAN INCENDIO)**

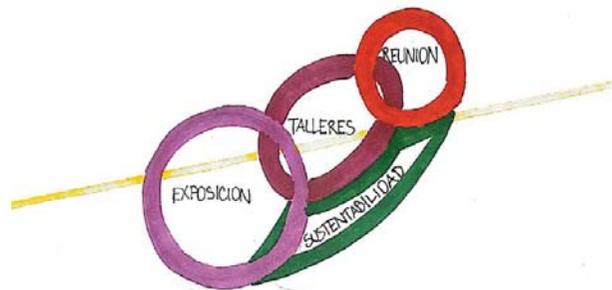
**PRIMER TRIMESTRE 2014**

**R. SAAVEDRA + O. ANDRADE**

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

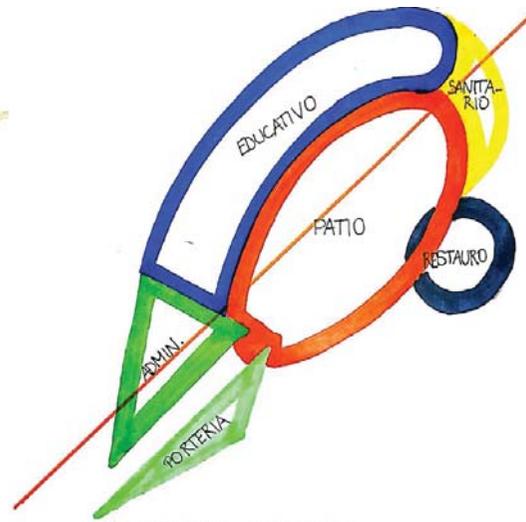
Tras lo ocurrido el día 12 de abril del 2014, el gran incendio, el rumbo del taller tomó un giro en dirección a la ayuda de quienes lo necesitan en los cerros afectados por el incendio. Luego de la ayuda entregada como voluntarios se continuó trabajando en el lugar proponiendo alguna clase de proyecto concordante con las necesidades de los vecinos. Ciertos grupos se enfocaron en proyectar una sede vecinal para el barrio, lugar en el que también se trabajó en obra en el diseño de una “segunda envolvente”, mientras que otros (como es el presente

caso) enfocamos el avance en propuestas de remodelación para la escuela Federico Albert que nos recibió mientras lo necesitamos. Esto dio paso al diseño individual de una escuela que sea capaz de permitir su uso más allá de lo educacional, si no que sea multipropósito: como para las reuniones de emergencia, y reuniones de juntas de vecino. Esto fue tratado a través de un organismo conjunto entre lo educacional y de control cultural abierto a la comunidad en donde se puedan impartir talleres o incluso haya espacio para la agricultura urbana, donde puedan intervenir tanto la gente mayor que vive en la zona como los niños que asisten a la escuela.

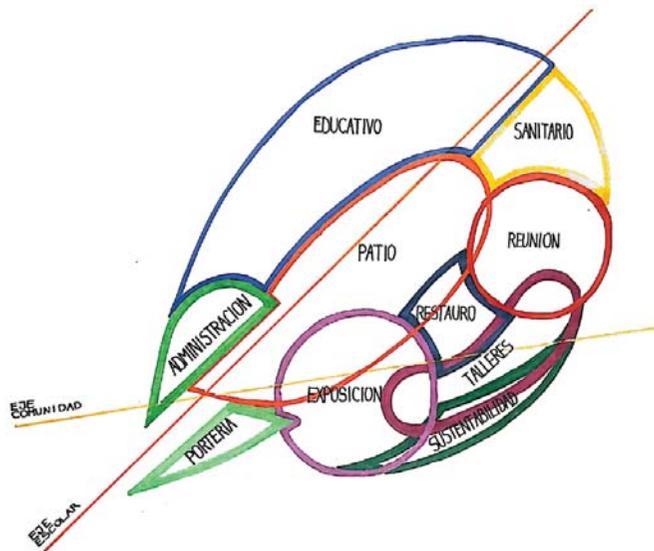


### ORGANISMO CENTRO DE CULTURA

Esquemas Organismos Programáticos  
[Figuras 59-60-61]



### ORGANISMO ESCUELA



Esquemas Organismos Programáticos  
(Abajo) Organismo en conjunto [Figuras 59-60-61]

Para el desarrollo del proyecto fueron definidos y reunidos dos aspectos de los que se haría cargo el edificio proyectado: una *escuela* capaz de albergar de mejor manera y una mayor cantidad de cursos para los niños de la escuela Federico Albert del cerro Merced, y segundo un *centro de cultura* que permita que la gente del barrio pueda acudir al edificio idealmente en horarios que no se realicen clases en el lugar y donde se puedan realizar talleres para los vecinos o tener una huerta donde enseñar a los niños en el piso superior.



Segunda envolvente en proceso  
[Figuras 62-63]

## SEGUNDA ENVOLVENTE

Entre las actividades realizadas tras el desastre se tomó la oportunidad de entregar al espacio de la sede de una dimensión arquitectónica que se le llamó la Segunda Envolvente. Un espacio que virtualmente (y posteriormente de forma material) *ampliara el espacio de la sede provisional que se levantó en el lugar siniestrado.*



*Pasillo de salas de clases planta inferior. Se ubica sobre la calle y su suelo forma un espacio para la espera de locomoción y exposiciones. [Figura 64]*

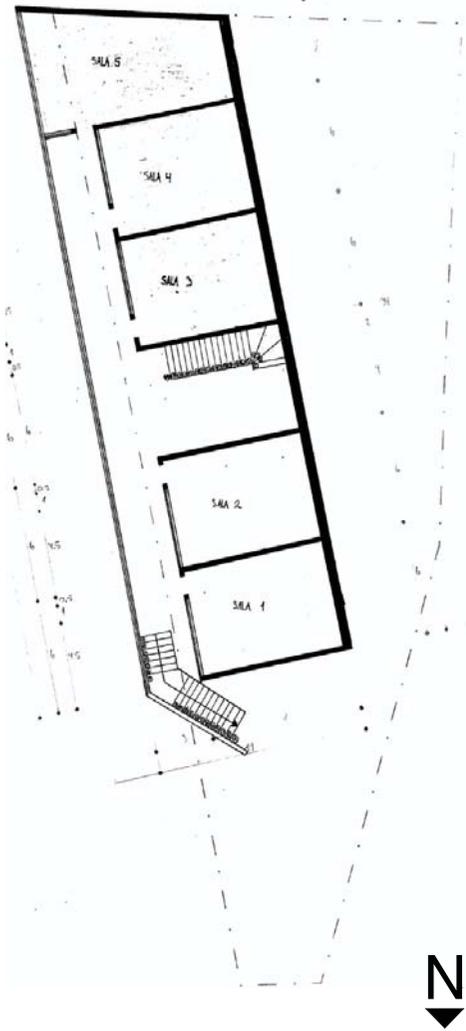


*Jardines comunitarios para la siembra y talleres de agricultura urbana para la comunidad en un techo habitable [Figura 65]*

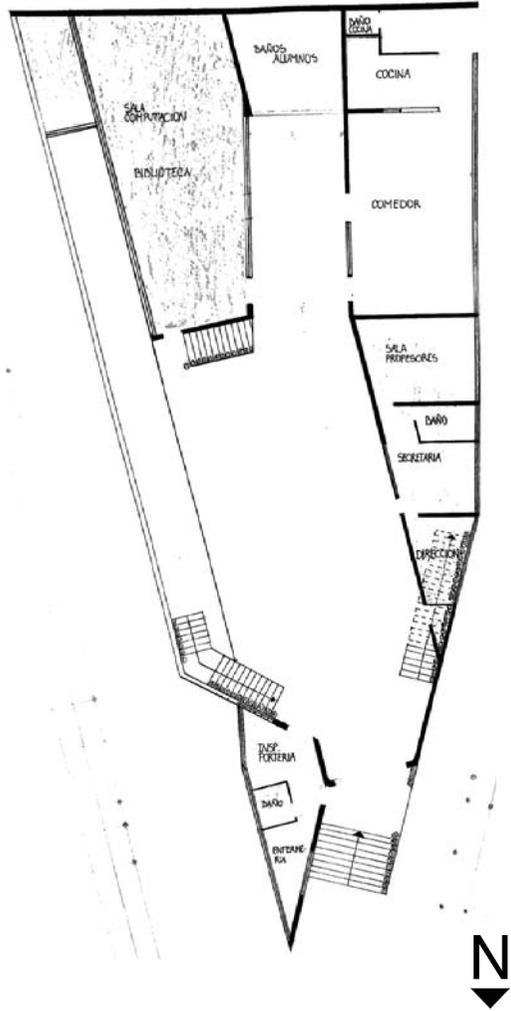


*Vista a nivel de calle [Figura 66]*

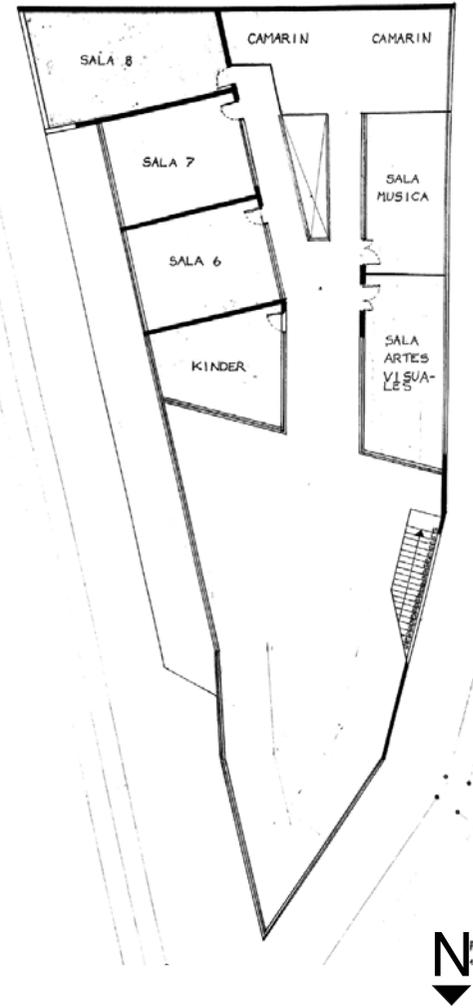
**ACTO: ENCUENTRO CO-  
MUNITARIO**  
**FORMA: CENTRO DE AC-  
CESO ABIERTO**



Planta Nivel -1



Planta Nivel Acceso



Planta Segundo Nivel



*Ubicación en Terrenos Ex-petroleras Las Salinas [Figura 67]*

## **SOBRE EL LUGAR**

En el emplazamiento nos encontramos con una multiplicidad de factores tanto geográficos como sociales, ubicado al final de Av. Libertad, eje principal entre la cuadrícula de los “nortes” de la ciudad y que pasa virtualmente por el interior del terreno; Av. Jorge Montt por el poniente y colindante a esta, la playa del deporte y la costa pacífico donde confluye gran cantidad de paseantes y turistas; y por su parte alta al oriente con la subida Alessandri, vía rápida que conecta con el Camino Internacional a un par de kilómetros. La población Santa Julia, en las cercanías, está directamente afectada por lo que se proyecte para estos terrenos.

## **PLAN MAESTRO LAS SALINAS**

**PRIMER TRIMESTRE 2016**

**M.PUENTES + F.IGUALT**

### **PRESENTACIÓN DEL CURSO**

Durante el taller se realiza un estudio de observaciones sobre las dimensiones de lo público en la ciudad como lo son los tamaños, la luz, el uso que se le da al espacio público: como plazas y las relaciones que hay de la ciudad con su borde costero para luego decantar en la realización de un plan maestro grupal (F. Campos + V. Huerta + L. León) en los terrenos de las ex-petroleras ubicadas en las salinas de Viña del Mar, considerando

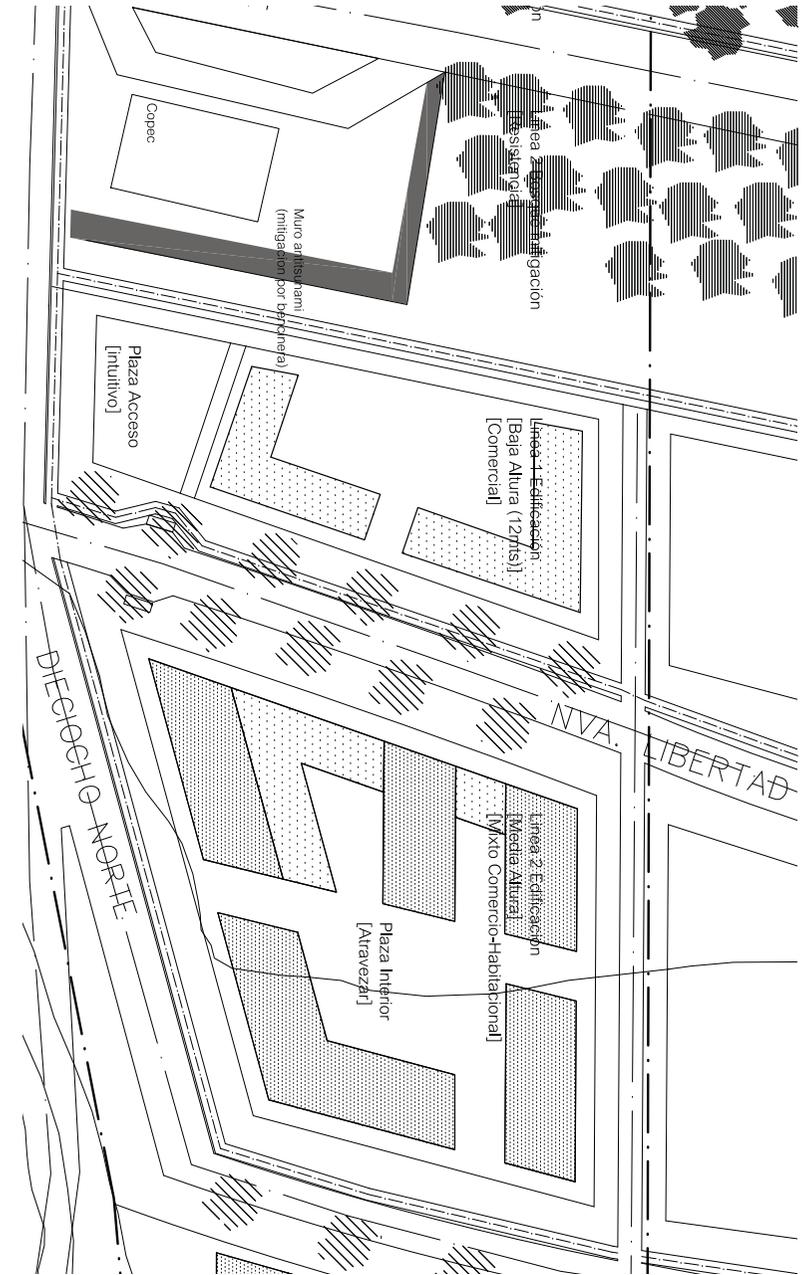
desde factores como la multiplicidad de uso (similar a lo ocurrido en Nueva Providencia) y la movilidad urbana, hasta preocupaciones geográficas latentes en la zona: el peligro de maremoto-tsunami o marejadas. Luego se dio paso a la realización personal de un proyecto arquitectónico correspondiente al tipo de uso que se destinó en el plan maestro y las reglas que se definieron como grupo referente a las dimensiones modificables.



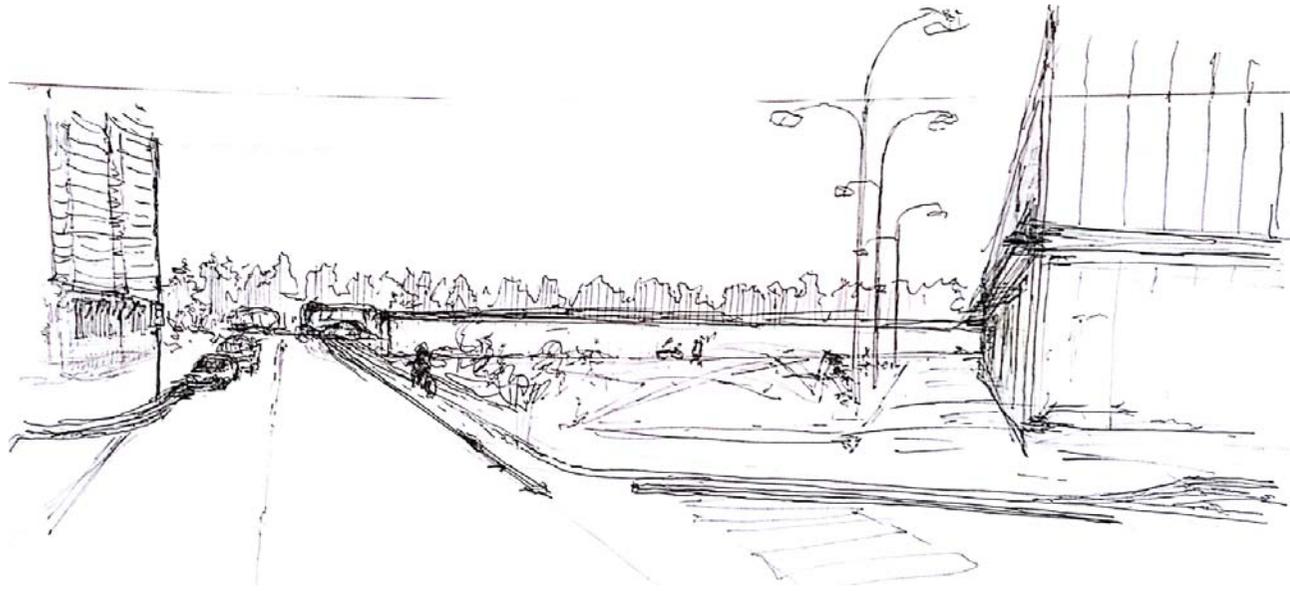
Maqueta plan maestro grupal [Figura 68]

### Plan maestro grupal

Para la realización del plan maestro en su fase grupal se toman en cuenta factores como la continuación del trazado de movilidad, una conexión programática comercial en el área más cercana al centro de viña como continuación de esta, la conexión cerro/mar actualmente dificultosa a través de la implementación de un ascensor, programa residencial en altura con primeras plantas públicas comerciales y principalmente la implementación de una franja de bosque anti-tsunami como medida paleatoria a la acción del mar muy posible en esta zona.

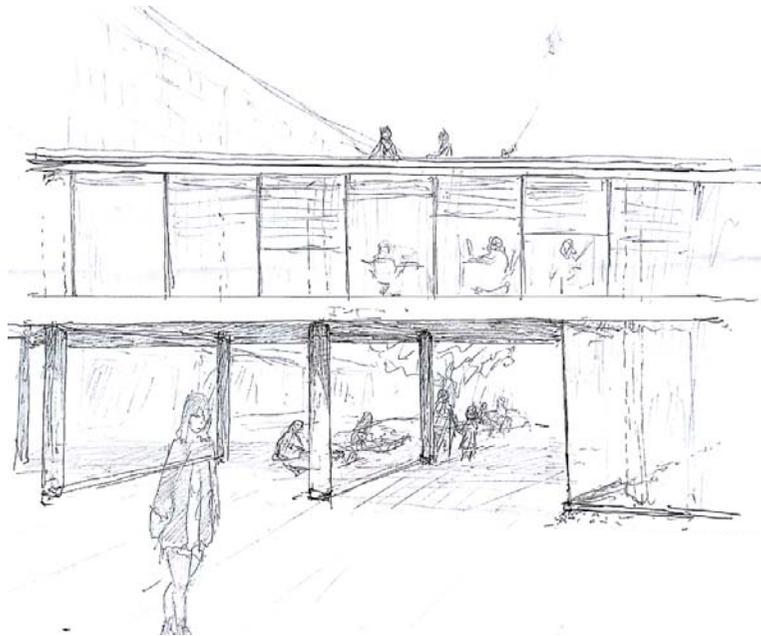


Planta propuesta de sector sur (conexión con centro de viña) [Figura 69]

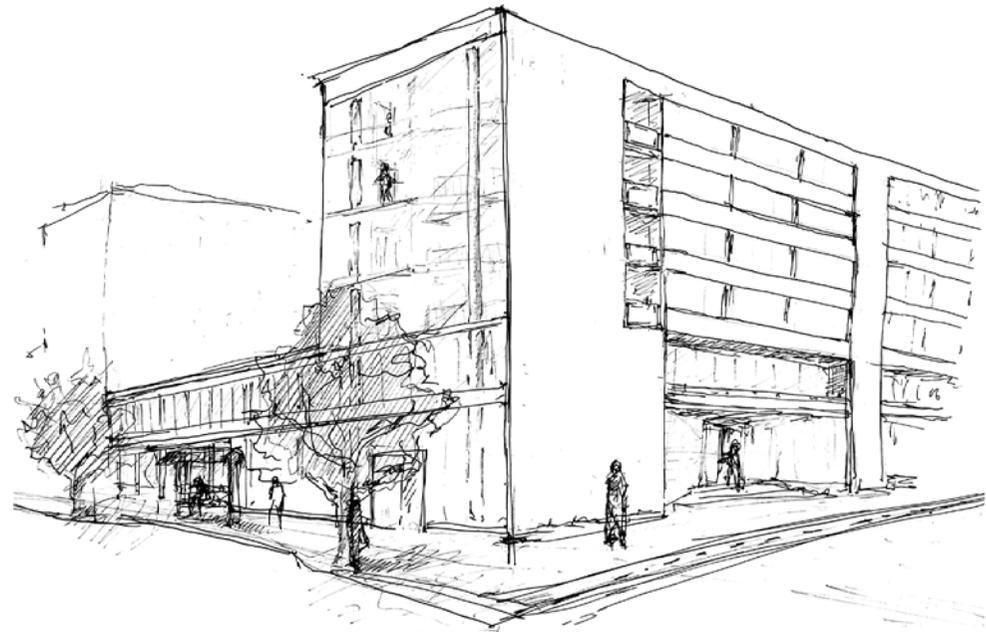


**ACTO: CONTEMPLACIÓN  
TRANSVERSAL**  
**FORMA: VACÍOS  
ORIENTADOS EN CERRO/  
MAR**

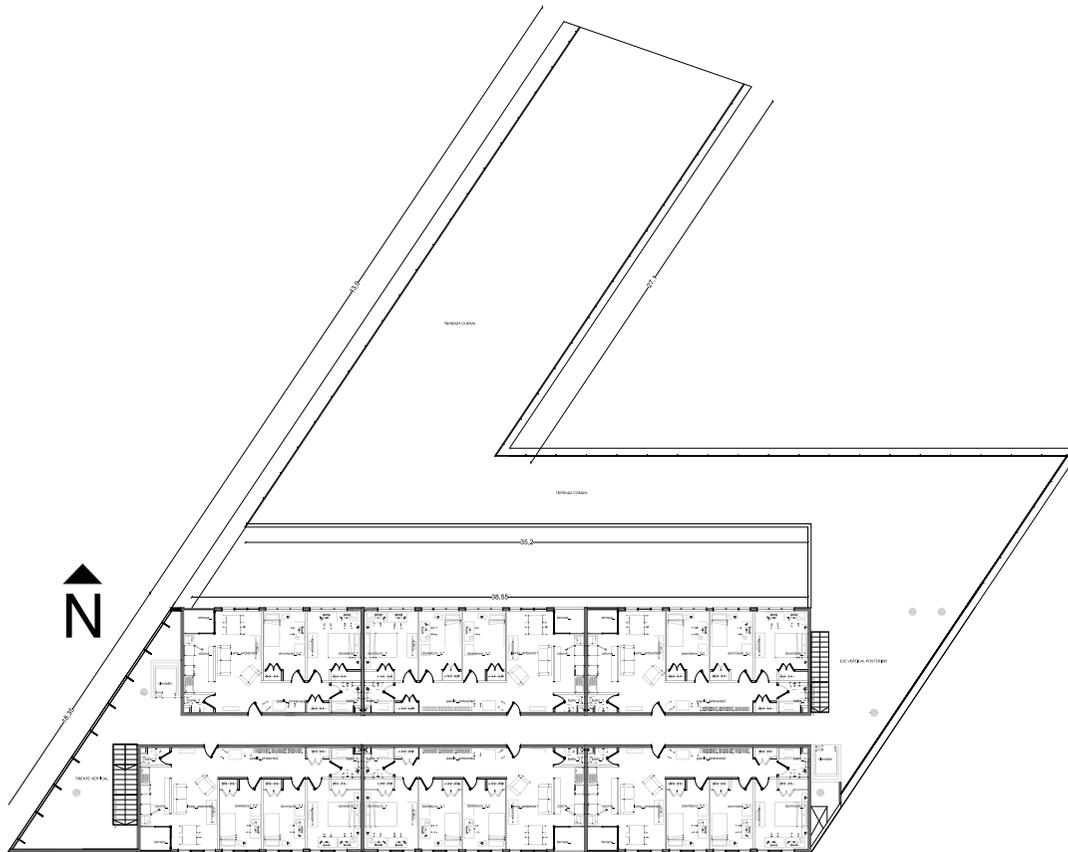
*Encuentro en apertura visual a la llegada desde el centro de viña que inste a la ocupación pública del espacio [Figura 70]*



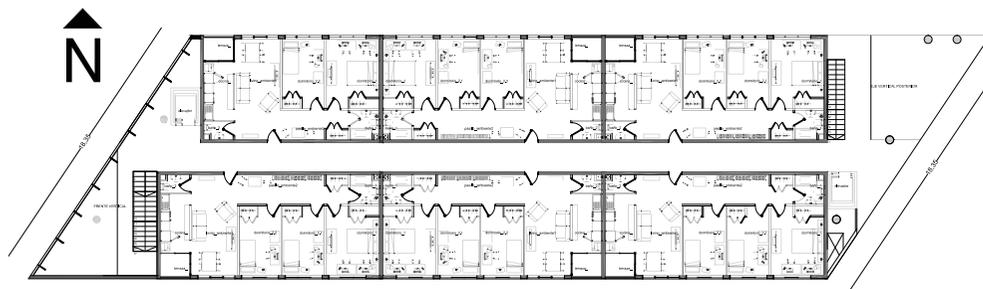
*El bloque en su doble altura, aparece como un umbral a un interior transitable que orienta el caminar a través de él. [Figura 71]*



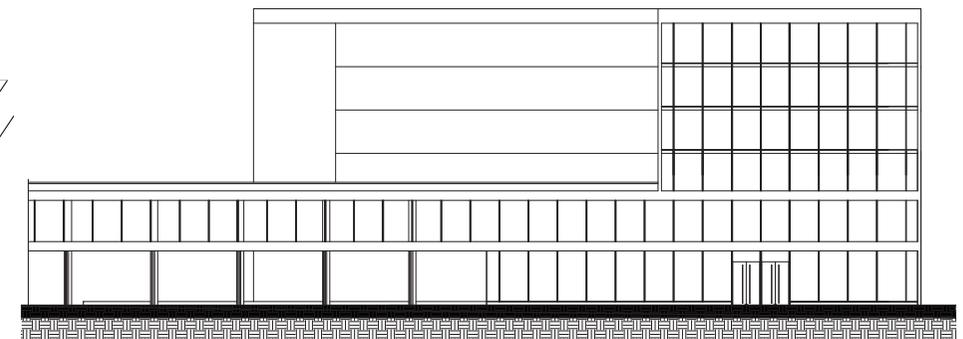
*La dualidad entre el volumen alzado más densificado y la ligereza de la apertura del frente comercial. [Figura 72]*



*Planta Nivel Acceso*



*Planta Segundo Nivel*



*Corte edificación propuesta*

## EL TRÁNSITO A PIE, LA ORIENTACIÓN

Se propone que las dos primeras plantas tengan un programa comercial / oficinas presentándose principalmente como cuerpos atravesables para dar cabida en su interior a zonas de tránsito peatonal público, facilitando así el andar a pie.

Los pisos superiores se ordenan de tal manera que sus pasillos sean orientados en dirección cerro mar con sus límites abiertos y entonces el tránsito a través de esta contemplación ocurra como un bien de la comunidad, así se está en presencia de estos dos horizontes.

## CONCLUSIONES ESTUDIO DE ETAPAS

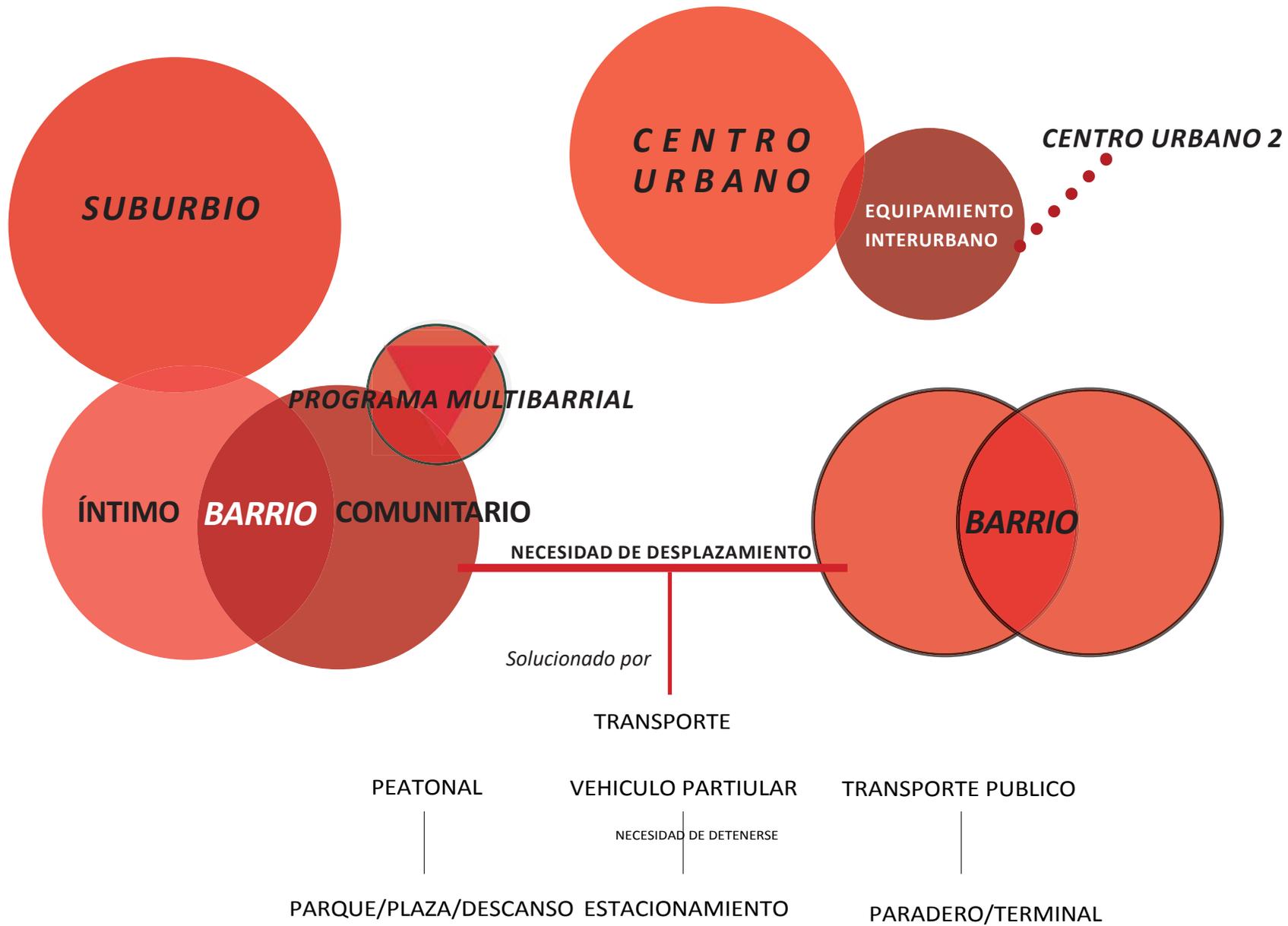
---

El habitar en la ciudad responde a distintos tamaños de relaciones entre los espacios los que son ocupados dependiendo del momento del día o del entorno en que se desarrollen las acciones de los habitantes, como puede ser la casa, el barrio o el centro de la ciudad.

El programa multi-barrial es el elemento principal de un barrio o lugar que pretenda conformarse como un punto de comunión y dar relación con la ciudad. Una escuela o una sede o un centro asistencial o etc., invitan a gente de otras unidades barriales a llegar al lugar lo que provoca que a través del barrio exista un mayor acontecer de ciudad en el lugar, que integre a habitantes de la completitud de la urbe que a través

del centro-ciudad se comunican con este lugar.

Similar sucede con los centros urbanos que ya al responder a una escala mayor este utiliza programas interurbanos en espera de habitantes de otras ciudades que necesiten del servicio que en esta se entrega. Las relaciones de la ciudad se dan en forma fractal en que muchas ramas se conectan a un centro y este a su vez a uno de mayor envergadura.



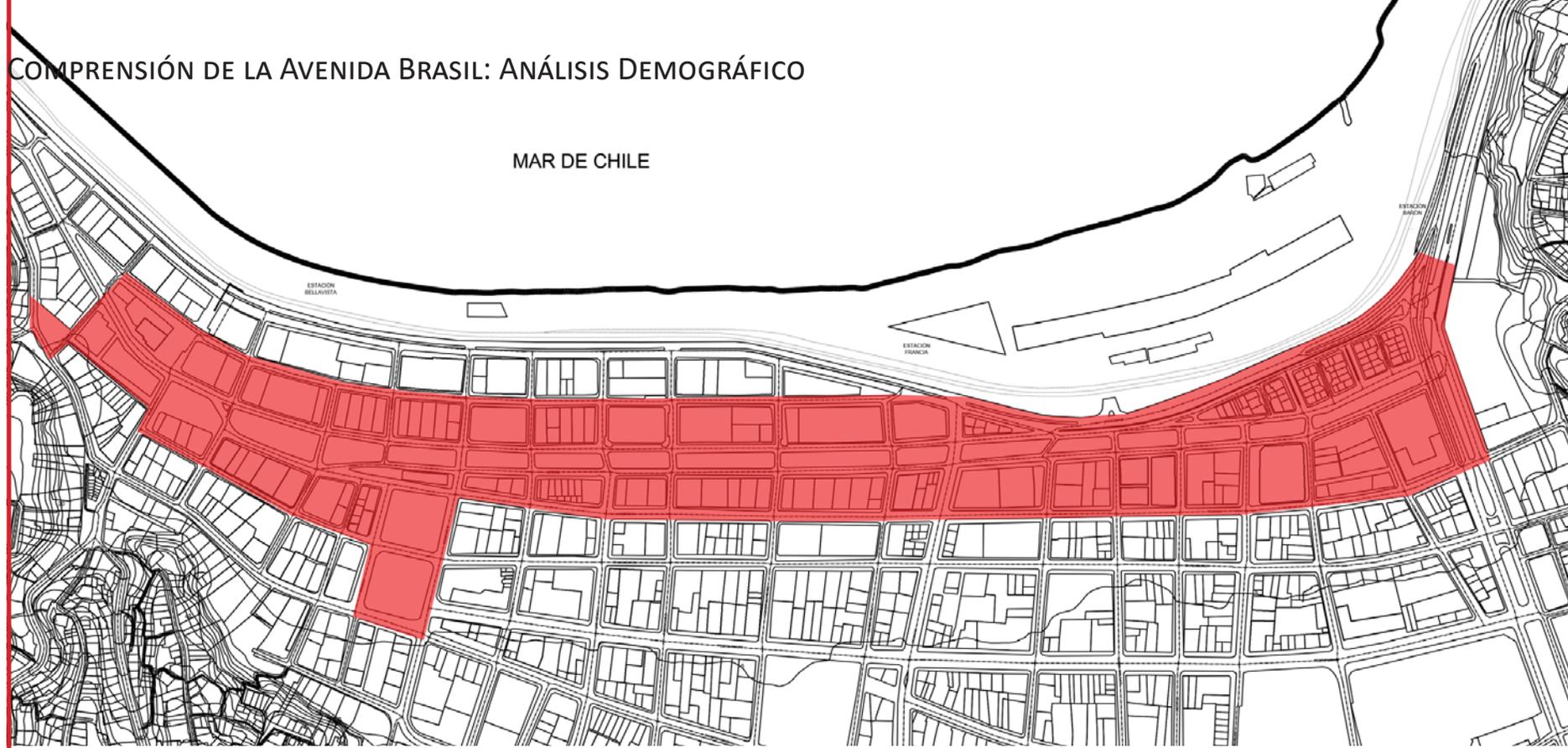
## **[2]** *Fundamento del Proyecto*

**[ 2.1 ]** *Comprensión de la Avenida*  
*Brasil*  
*Aproximación al caso*

## ***razón***

En camino al encuentro con la problemática a resolver y el desarrollo del proyecto de título, se realizan estudios con base en el proyecto de título del año 2008 de J. Requesens en donde fue tratada la avenida Brasil como caso de estudio. Avenida Brasil se presenta como el mayor sendero transitable en el plan de la ciudad, atravesando desde avenida Argentina por el oriente hasta la plaza de la intendencia en el poniente pero se encuentra tan seccionada en su largo atendiendo a los diferentes acontecimientos que se dan en ella como el comercio en Bellavista, lo cívico en las cercanías a plaza Victoria, las universidades entre Las Heras y Francia, el mercado Cardonal o nuevamente el área universitaria de Argentina. En paralelo al taller “ciudad y territorio” del tercer trimestre del año 2016 se trabajó en actualizar lo presente en el estudio EPI5 y en pensar sobre propuestas en el espacio de la avenida.

## COMPRESIÓN DE LA AVENIDA BRASIL: ANÁLISIS DEMOGRÁFICO



Área determinada como afecta por la avenida Brasil.[Figura 73]

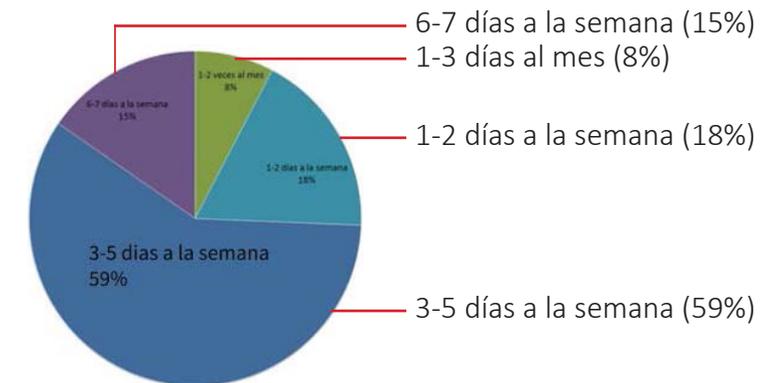
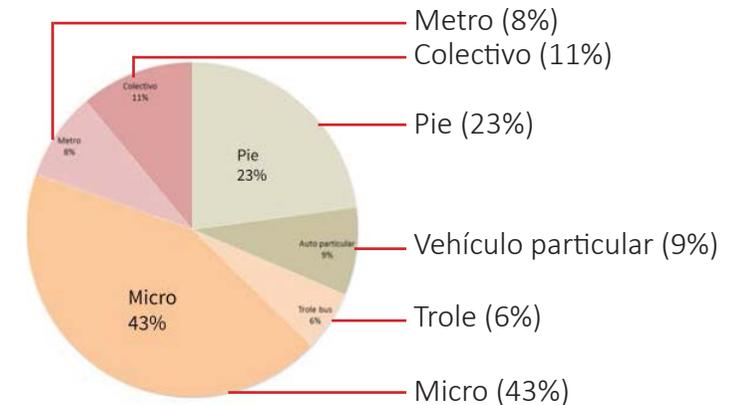
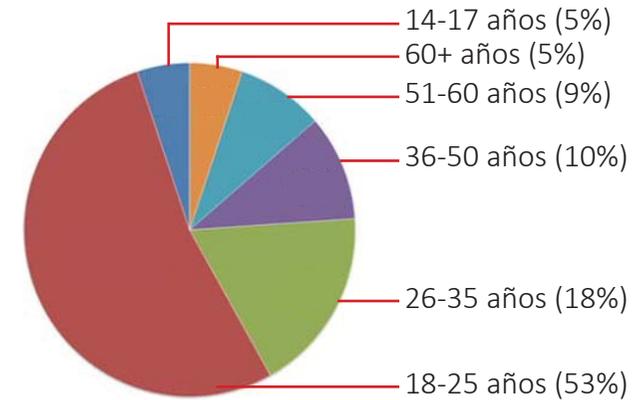
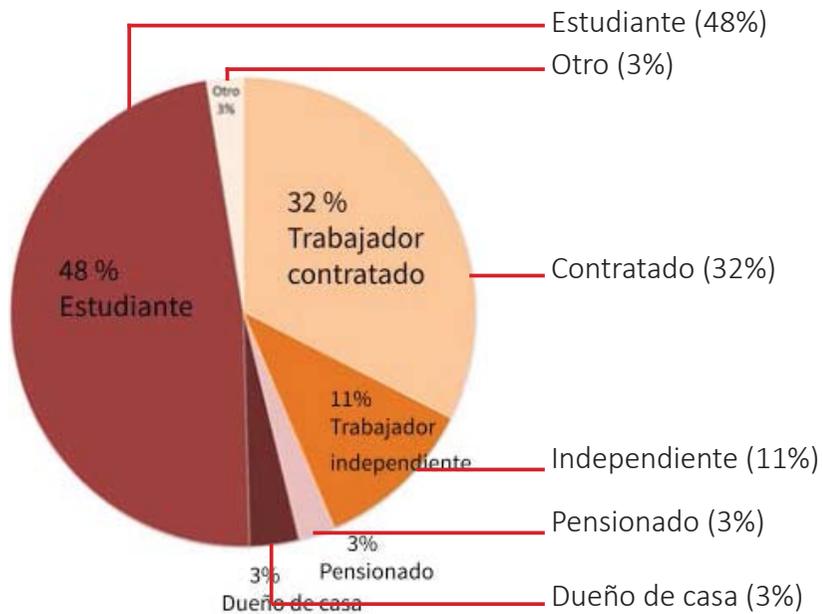
### SOBRE EL LUGAR

Probablemente las primeras impresiones al encontrarse con la avenida es ver este espacio como un lugar de paso y paseo a través de esta, pero lo que ocurre es que a lo largo de ella distintos acontecimientos e instituciones son las que se toman el espacio del bandejón, haciendo entender que el paseo por ella es una actividad que aparentemente quedó en el pasado, funcionando más por puntos (áreas como Bellavista, el Arco Británico, universidades, etc.) que como una línea transversal.

### DELIMITACIÓN DE UNA PRIMERA ÁREA AFECTA

Es delimitada un área en que la Av. Brasil actúe directa o secundariamente con el acontecer del lugar. Para la definición del polígono se utilizaron criterios de tomar a la avenida como un lugar donde tanto como la movilidad peatonal ocurre tomando la completitud del bandejón, las cuadras aledañas a esta, en Av. Argentina

extendida hasta estación Barón por el flujo existente desde ese lugar, las plazas Victoria y Simón Bolívar que actúan como un apéndice del acontecer cívico adyacente a la avenida de alto flujo peatonal, similar con plazuela Aníbal Pinto al poniente.

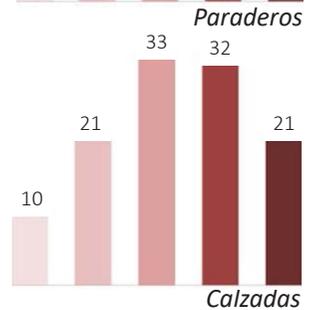
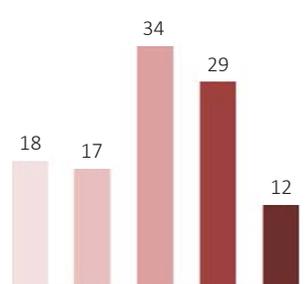
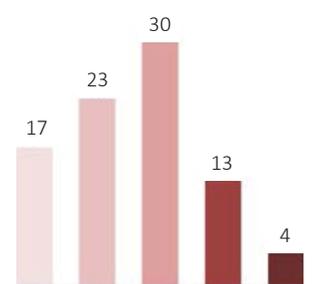
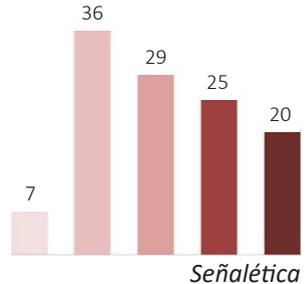
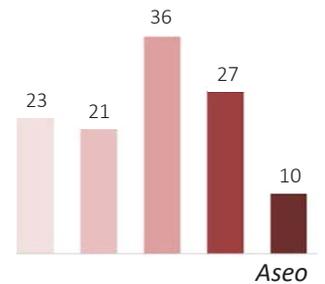
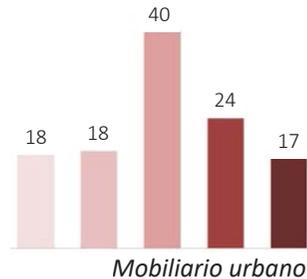
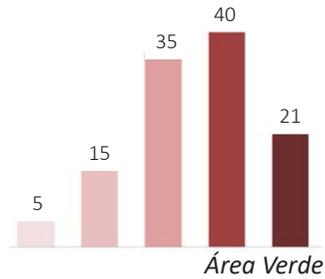


## ENCUESTA SOBRE AVENIDA BRASIL A SUS OCUPANTES

ENCUESTA A 120 PERSONAS A LO LARGO DE AVENIDA BRASIL

En consideración de querer obtener datos del tipo de usuarios que frecuenta la avenida, en que situaciones lo hacen y como es su percepción de los elementos que componen la avenida se realizó una encuesta a 120 personas a lo largo de ella, de la que se recogieron factores que lo afectan: su principal uso es por estudiantes entre 18 y 25 años que llegan al lugar

en micro y frecuentan la avenida de 3 a 5 días a la semana (respuestas más recurrentes en el ítem de identificación de los ocupantes). También se denota una buena percepción sobre el funcionamiento del lugar como un área verde durante el día pero donde la percepción de seguridad de la avenida baja drásticamente desde las 18:00hrs.



N° de encuestado y nombre:				
1) Edad:	a) 0- 13    b) 14-17    c) 18-25    d) 26-35 e) 36-50    f) 51-60    g) AM			
2) Zona de residencia:				
3) ¿A que se dedica?	¿Donde lo desarrolla? a) Trabajador contratado    b) Trabajador independiente    b) Pensionado c) Dueño de casa    d) Estudiante    e) Otro, ¿cuál?			
4) ¿Cuánto frecuenta la avenida?	¿Por qué y en que horario? a) 1-2 días al mes    b) 1-2 días a la semana c) 3-5 días a la semana    d) 6-7 días a la semana			
5) De 1 a 5 ¿Cómo calificaría el estado de los siguientes aspectos?				
Áreas Verdes:	Luminarias:	Calzadas	Veredas	Moviliario urbano
señalética	paraderos	limpieza		
6) De 1(inseguro) a 5(seguro)¿Qué tan seguro se siente cuando visita la av. en estos horarios?				
8:00 - 13:30 hrs:_____	13:30 – 18:30 hrs:_____	18:30 – en adelante:_____		
7) ¿cuales son los focos de peligro que identifica en la avenida? marcar en el mapa				
7)¿Que calle utiliza para circular por Valparaíso de Noche?				
a)Errazuriz    b)Brasil    c)Yungay    d)Chacabuco    e)Pedro Montt    f)Independencia    g)Colon				
8) ¿usa la avenida Brasil como lugar de paso o de permanencia?				
9) ¿Qué medios de transporte usa con mayor frecuencia en esta zona?				
a) Pie    b) VTH    c) Auto part.    d) Trole    d) Micro    e) Metro    f) Colectivo				
10)¿Que le gusta actualmente y que le gustaria añadir o modificar en la avenida?				

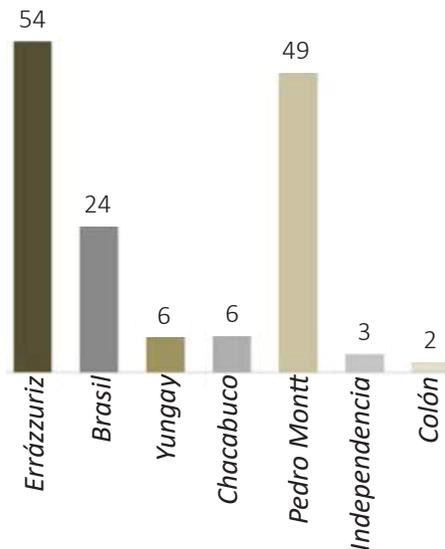
*Tabla con las preguntas realizadas en la encuesta.*



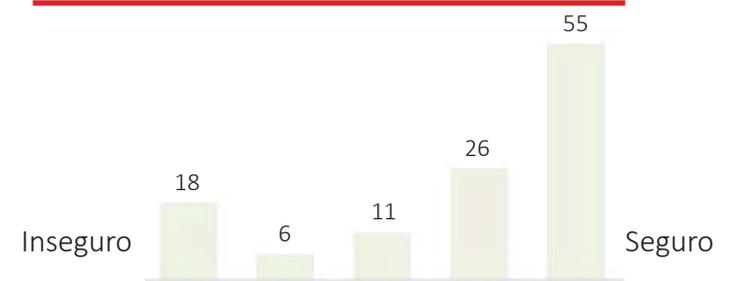
Gráfica percepción de inseguridad a lo largo de la avenida según encuestados [Figura 73]

### PERCEPCION DE SEGURIDAD EN LA AVENIDA BRASIL

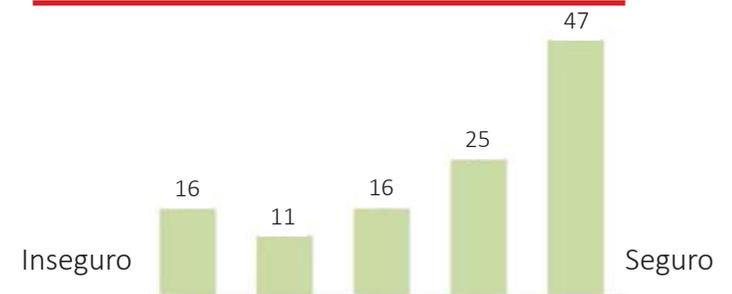
Se observa en la tabla que la gente prefiere en la noche transitar por Errázuriz o Pedro Montt encontrándose la avenida Brasil en tercer lugar y demostrando que no existe una buena percepción de la seguridad en esta área. Percepción que en general decae desde las 6 de la tarde correspondiendo con los tiempos en que el lugar comienza a quedar vacío debido a que las universidades y otros servicios de la zona comienzan a cerrar sus puertas. Particularmente se nombra al mercado como el punto con menor índice de percepción de seguridad entre los encuestados considerándolo como peligroso.



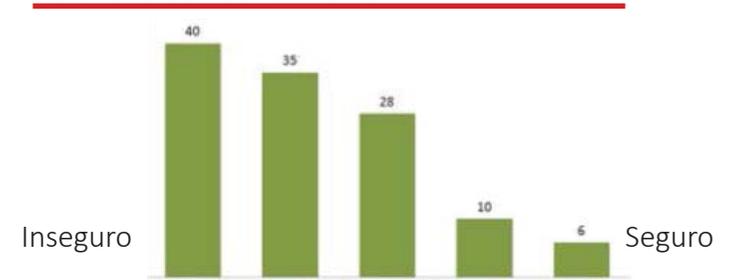
#### Horario 08:00 -13:00 hrs



#### Horario 13:30 - 18:30 hrs



#### Horario 18:30hrs en adelante



## COMPRESIÓN DE LA AVENIDA BRASIL: ANÁLISIS POR TRAMO

### SOBRE EL LUGAR

La relación con su entorno se hace explícita a través de los flujos de personas que transitan por este lugar desde los principales paraderos que se ubican en las cercanías como lo son los encontrados en Errázuriz o en calle Condell para movilizaciones a lo largo del plan o lo que ocurre en plazuela Ecuador para tránsitos en los cerros. Por lo tanto, se identifica que los flujos en sentido oriente poniente son a través del comercio mientras que en el sentido norte-sur se da con origen en el transporte motorizado público.



Ubicación Tramo 1 [Figura 74]

## BELLAVISTA

### TRAMO 1

#### MELGAREJO—PUDETO [ENTORNO COMERCIAL]

### OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:

- Comercio ambulante informal que choca con el tránsito de peatones.
- La rutina es diversa con un diverso tipo de personas que usa la calle.
- Conexión económica entre cerro-mar
- Poca correspondencia entre el tramo de avenida Brasil y Bellavista.

El tramo se presenta ante la ciudad como una zona en que el comercio tanto formal como informal maneja lo que sucede en el lugar al igual que ciertas instituciones públicas como el edificio de la Intendencia. El comercio formal ocupa casi el 100% de las primeras plantas de los edificios del lugar, provocando un alto nivel de ocupación durante todo el día laboral y también durante la noche debido al comercio nocturno existente en la zona tanto de Bellavista como en subida Cumming, que conecta con

plaza Aníbal Pinto. Esta plaza también se añade al entorno de avenida Brasil por la cantidad de gente que transita por ahí y se mueve hacia calle Bellavista. A raíz de esta alta densidad en las calles el comercio ambulante se hace muy presente en las calles demostrado por una búsqueda de oportunidad de vender sus productos que se observa también en la cantidad de ferias que se ubican en la zona.



*Fotografías del acontecer del Tramo 1 - Bellavista  
[Figura 75]*

## **SOBRE EL LUGAR**

El corte al oeste esta dado por el área arbolada entre calle Pudeto y el gran gomero. Esto hace de corte entre Bellavista y este tramo al cortar la alta intensidad comercial de la otra zona con vegetación y pasar a un área enfocada en la detención, la reunión y el descanso amparado por la plaza Victoria que actúa como polo principal en ese ámbito en el área. Al este es dividido por calle Las Heras desde donde comienza el ámbito educativo con el liceo polivalente.

## **OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:**

- Tramo recreativo y de dispersión de los habitantes de la ciudad.
- Punto de apertura a la ciudad a la vez de ser un remate de la Av. Brasil. (donde se ubica el reconocido árbol Gomero)
- Cruce de ejes recreativos. Ocurre un juego de velocidades siendo llamado como una "Plaza intermedia"
- El tránsito se da mayormente de cerro a mar.
- Espacio en que se da lo escénico (actuaciones teatrales, malabarismo o skate) tanto como lo íntimo (gente en descanso)



*Ubicación Tramo 2 [Figura 76]*

## **BIBLIOTECA SEVERÍN**

### **TRAMO 2**

#### **PUDETO—LAS HERAS**

#### **[ENTORNO CÍVICO-PATRIMONIAL]**

A lo largo de este tramo las actividades se presentan de dos maneras diferentes dependiendo del tramo al que se acercan. Hacia Bellavista es común encontrar un acontecer más ligado a lo comercial con supermercados, librerías y demás negocios, mientras que hacia el oriente se hace más presente el ámbito académico con sedes de universidades o un liceo. A diferencia de Bellavista o el tramo universitario aquí las cosas ocurren con un flujo mucho menor de personas ya que no existe un tránsito cerro mar constante

como el provocado por la movilización de Bellavista o la gran cantidad de alumnos de las universidades. Estos acontecimientos de comercio y académicos se entrecruzan de cerro a mar con el eje de plaza Victoria que comunica de manera más directa con el flujo de Condell-Pedro Montt pero que se detiene en las dimensiones de la plaza. Así este entorno actúa como un lugar de detención entre los diferentes acontecimientos que ocurren en su entorno.



## ENTREVISTA A MARÍA EUGENIA BAEZ

ADMINISTRADORA BIBLIOTECA SANTIAGO SEVERÍN

### *Dimensión Física:*

La biblioteca se vincula con el bandejón en ciertas circunstancias, utilizándolo como punto de encuentro a actividades para la ciudad (ferias, cines)

El recinto se ve limitado a raíz de una dualidad público-patrimonial con que se inscribe el edificio, no pudiendo desenvolverse fuertemente en ninguno de los aspectos al tener líneas de desarrollo opuestas.

### *Dimensión Económica*

Condición de parque, algo que logre comunicar la situación de biblioteca externalizando potenciales actividades.

### *Dimensión Social*

Potenciar la condición de parque del bandejón otorgándole a la ciudad un espacio flexible para la realización de diversas actividades culturales, de esta manera la biblioteca pudiera participar en eso y tener un alcance mayor con los habitantes e incluso poder dialogar con otras instituciones a su alrededor como la escuela de teatro.

*Fotografías del acontecer del Tramo 2 - Bellavista  
[Figura 77]*

## **SOBRE EL LUGAR**

Ambas divisiones que definen el tramo se presentan como una calle importante dentro del plan de la ciudad, tanto Francia como Las Heras ya que poseen un ancho superior a las demás calles y dentro de este segmento se ubica la mayor cantidad de facultades de la zona.



*Ubicación Tramo 3 [Figura 78]*

## **UNIVERSIDADES**

### **TRAMO 3**

#### **[ENTORNO ESTUDIANTIL]**

## **OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:**

- Ancho acotado por las fachadas de los edificios.
- La movilidad se da por Errázuriz.
- Sistema de universidades.
- Lugar donde los estudiantes se reúnen.
- No existen servicios ni comercio.
- Débil en cuanto a la mixtura de ocupantes.
- Su gran oportunidad de crecimiento es potenciar el ámbito educacional en cuanto a servicios e incluir las áreas públicas en eso.

El espacio entre Las Heras y Francia aparece durante el día lleno de jóvenes pertenecientes a las universidades del sector los que utilizan el espacio como patio de recreo entre sus ventanas de clases o simplemente como patio de descanso donde salir a fumar. En este tramo las universidades dominan en cuanto a lo que sucede en el lugar ya que este acontecer se ramifica incluso hacia las calles aledañas. Los usuarios de esta zona son prácticamente en un 100% asociados al acontecer de la universidad por lo tanto se rige a los tiempos de esta y siendo un

“terreno de nadie” en plena avenida Brasil durante las horas en que las instituciones cierran. A pesar de que este lugar sea dominado por lo académico estudiantil no existe una red de servicios o entornos públicos que sean dirigidos a este grupo.



Fotografías del acontecer del Tramo 3 - Bellavista [Figura 79]

## ENTREVISTA A CECILIA MONTT

DIRECTORA ING. EN TRANSPORTE PUCV

La docente indica que le es agradable el estado actual de la avenida en cuanto a la solución de flujos vehiculares y como lugar de paso para el peatón.

La concesión de los estacionamientos le parece una buena práctica ya que evita que estos se llenen con gente externa al lugar.

Le gustaría potenciar las áreas verdes de la zona agregando una mayor variedad de flora al entorno.

## ENTREVISTA A ÁLVARO PEÑA

DIRECTOR ING. EN CONSTRUCCIÓN PUCV

El bandejón se mantiene en buenas condiciones sin grandes ostentaciones y cumple con su función de vínculo, las implementaciones que se han hecho en el ayudan a una mejor utilización del mismo.

El bandejón se presenta como un espacio complejo de permanencia para el estudiante produciéndose en este todo lo que conlleva la vida académica dándose también relaciones entre las distintas profesiones. Es un espacio de convergencia del ritmo de la ciudad.

El bandejón tiene la potencia de ser un lugar de apertura de la ciudad a través de las instituciones que lo rodean. Si se piensa en la totalidad se puede incluir en este a todos los grupos sociales que lo conforman.

## **SOBRE EL LUGAR**

Hacia el oeste se identifica el corte por el fin de las universidades que ocurre en av. Francia. Hacia el oriente es más difícil definir una línea que divida el tramo en que se abre hacia el mar que es entre Francia y el Mercado Cardonal pero es dividido en calle Bolívar debido a que desde este punto comienza a hacerse más presente el acontecer del Mercado Cardonal que del área salud que es lo predominante en este tramo.



*Ubicación Tramo 4 [Figura 80]*

## **TELETÓN, CLÍNICA Y VTP**

### **TRAMO 4**

### **FRANCIA - SIMÓN BOLÍVAR**

### **[ENTORNO DE TRÁNSITO]**

## **OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:**

- Transición entre el mercado y las universidades.
- Es habitado por el tránsito entre los tramos aledaños ya que la gente que acude al área de la salud no se observa ocupando el lugar.
- La Teletón se observa como una fortaleza del lugar que puede dar paso a un nuevo habitar en la zona más inclusivo.
- Potente es la conexión a los cerros que se da por la apertura de ambos ejes Francia/Brasil.

A este punto de la avenida el espacio es tomado por un tránsito menor a lo largo de la av. Brasil, sin que exista una mayor estadía en el lugar como sucede en el tramo de las universidades, ya que de por sí no existe un flujo de ocupantes constante debido a un comercio o una universidad. El mayor flujo ocurre por calle Francia debido al paradero de micros y estación de metro que ocupa el lugar. Son destacables dos instituciones en este lugar: la Clínica Valparaíso y la fundación Teletón de la ciudad, ambas instituciones

del área de la salud haciendo presente un flujo mayor que el resto de la ciudad de personas con movilidad reducida en un entorno que claramente no está destinado a ello. Desde este tramo también se hace presente las intervenciones que ocurrirán a futuro en el borde costero de la ciudad como el ya construido VTP, el terminal intermodal de av. Francia o el futuro Mall Barón que hará parte a la bodega Simón Bolívar directamente al norte.



## ENTREVISTA A MARGARITA SOLAR

DIRECTORA INSTITUTO TELETON VALPARAÍSO

Indica que la avenida requiere ser intervenida completamente potenciando el paseo, donde poder salir a correr, pasear al perro, llevar a los niños, etc. cosa que actualmente es muy complicado. Si existieran áreas donde los niños pudieran desenvolverse de mejor manera quizás hasta podrían realizarse actividades en el exterior pero que en las condiciones actuales con un bandejón de tierra se hace imposible o muy difícil. Actualmente la av. Brasil esta vista sólo como un área verde aleadaña al instituto al que no tiene mayor relación que paisajística. También la av. Brasil debería de tener una suerte de continuidad en su recorrido evitando que proyectos puntuales impriman distintas ideas sobre ésta sino que trabajarla como un total.

*“La institución atiende a 3500 pacientes anuales. A diario vendrán aproximadamente entre 300 y 400 considerando que tenemos aproximadamente 70 doctores trabajando y un promedio de 10 atenciones cada uno por día. Dependiendo del tratamiento puede que pases a uno o más doctores al día, por eso es difícil tener una cifra clara en cuanto al flujo de niños que vienen. Ellos están también acompañados por sus padres, claro lo que al menos duplica la cantidad de gente que se mueve por acá”*

Fotografías del acontecer del Tramo 4 - Bellavista [Figura 81]

## **SOBRE EL LUGAR**

Lo que genera el quiebre en el lado oeste es que desde esta calle se comienza a hacer presente el acontecer del mercado con los camiones que se ubican en el entorno a este para vender sus verduras, mientras que al oriente es cortado por el entorno universitario que a pesar, de también a veces ser ocupado por los feriantes, es esto hecho en una menor escala principalmente por el mayor flujo de personas en esa área.



*Ubicación Tramo 5 [Figura 82]*

## **OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:**

- Articulación en torno al mercado que se extiende hasta Pedro Montt.
- Se identifican 3 circulaciones: Paraderos, horarios universitarios y la zona residencial en S.Bolivar.
- Existe una débil accesibilidad en cuanto al tipo de pavimentos, los flujos y la presencia del mercado exterior.
- Se encuentran potencialidades como su proximidad al mar, la posibilidad de ciclovías por la baja cantidad de vehículos que transitan, o fomentar una cultura ambiental en la zona del mercado por la cantidad de desechos que este genera.

## **MERCADO CARDONAL**

### **TRAMO 5**

### **SIMON BOLÍVAR - RAWSON**

### **[ENTORNO COMERCIAL]**

Se conforma como un entorno ocupado por el comercio del mercado Cardonal con presencia de camiones y venta de frutas y verduras en la calle y por la presencia del paradero de micros en dirección a Viña del Mar. El bandejón sigue siendo al igual que en el tramo 4 un lugar de traspaso y abierto hacia el área de la bodega SB pero esta vez con las gentes esperando locomoción se hace más presente un usuario otorgando al lugar un flujo más constante de ocupantes el que conecta con el área comercial del Uruguay.. Cabe

decirse que el mercado es considerado como el punto de mayor inseguridad percibida en el largo de la avenida Brasil por parte de los encuestados.



## ENTREVISTA A CRISTIAN MORENO

### ARQUITECTO URBANISTA PUERTO VALPARAÍSO

La av. Brasil como un eje de dispersión de la ciudad y del barrio el Almendral, la revitalización de esta zona debe apuntar a crear una situación de parque que reviva la vida barrial y para esto debe consolidarse la unidad del total, con un lenguaje similar a lo hecho con las palmeras que comunique el total y lo forme como uno.

El proyecto VTP debe aparecer en relación donde esta av. Brasil proyectada para que pueda darse una relación fructífera entre la mixtura de servicios del sector para que puedan vincularse y potenciarse en conjunto a la llegada de personas al lugar por medio del terminal y que esta primera entrada funcione para incluso potenciar la economía de la ciudad al invitar a los visitantes a quedarse en la ciudad por más tiempo.

La identidad del lugar debe ser un elemento que dé unidad al sector, junto a esto que la forma del espacio público incentive al uso y vuelque el eje nuevamente como el área de dispersión del barrio Almendral.

*Fotografías del acontecer del Tramo 5 - Bellavista  
[Figura 83]*

## **SOBRE EL LUGAR**

En Valparaíso, la Avenida Argentina, con 1.2 km en su plenitud, es el eje de acceso y conurbanación que nos permite atravesar el territorio hasta sus remates, de Cerro a Mar o viceversa. Su amplitud tensiona y vincula ambas dimensiones urbanas construyendo vida pública. Este largo eje tensor, es propiedad de una ciudad que se despliega a sus lados, siendo un eje conformador de conjuntos múltiples.



*Ubicación Tramo 6 [Figura 84]*

## **AVENIDA ARGENTINA**

### **TRAMO 6**

### **RAWSON - AV. ARGENTINA**

### **[ENTORNO UNIVERSITARIO]**

## **OBSERVACIONES ENCONTRADAS POR EL TALLER CYT:**

- Se encuentra un carácter principalmente universitario.
- Un porcentaje menor, sólo utiliza el bandejón para tomar micro
- El uso comercial es netamente para el estudiantado.
- La autopista es lo que corta la av. Brasil en su largo.
- El edificio Cencosud también corta la continuidad visual hacia el cerro.
- Existe una proximidad al mar desde cerro Barón.

Se conforma como uno de los extremos de la av. Brasil siendo considerado también parte de la av. Argentina como parte del tramo que al igual que en el caso de plaza Aníbal Pinto el acontecer del lugar no es cortado simplemente por el fin de la calle, ya que existen conexiones de flujos que hacen que estos se unan. En este caso similarmente que en Francia o en Bellavista, la estación de metro y el paradero de micros juega un rol importante en cuanto a flujos en el sentido cerro-mar el que ocurre principalmente continuan-

do por la av. Argentina pero también es el flujo que alimenta a la av. Brasil en esta zona.

Se destacan las universidades en esta zona por ser los mayores generadores de un acontecer en el lugar, pero también están presentes los varios comerciantes ambulantes que se instalan en el bandejón junto a la gran cantidad de gente que continuamente espera locomoción en el lugar.



## ENTREVISTA A MANUEL NUÑEZ

DIRECTOR ESCUELA DE DERECHO PUCV

El lugar debido a la cantidad de comercio ambulante se vuelve estrecho, además que no existe nada que haga notar un ambiente universitario mas allá de los mismos edificios, no hay un ambiente universitario lo que provoca que la universidad se vuelque hacia su interior desligándose de la ciudad.

En el entorno, la dimensión del mercado y la universidad, tienen muy poco que ver la una con la otra y esta falta de vínculos provoca que el sector se manifieste de manera desordenada hacia los usuarios.

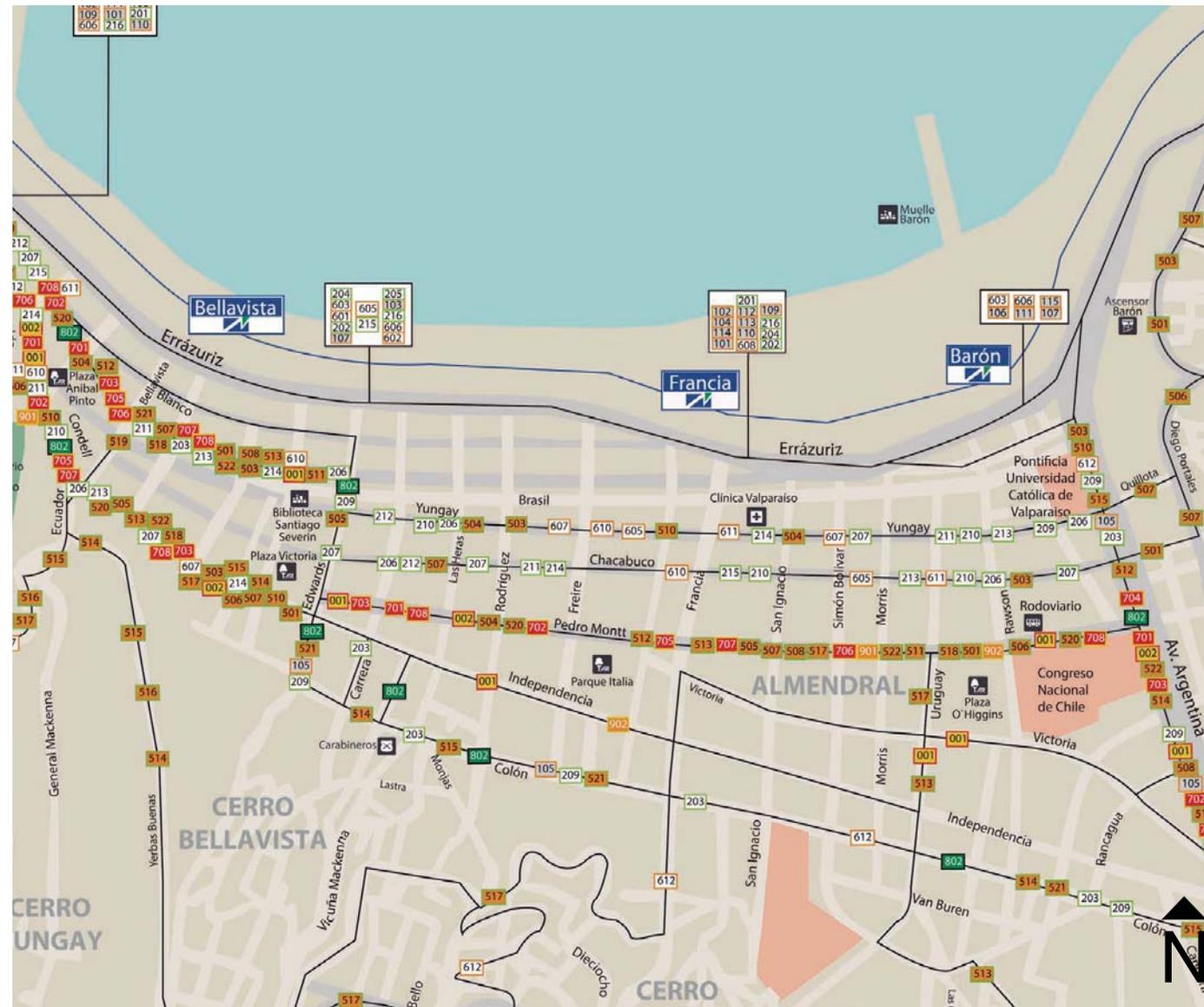
Se aprecia la potencia que tiene el sector sobre las áreas verdes de la ciudad pero falta una construcción de la identidad de cada sector y en un total como avenida. Al entregar esta identidad el bandejón podría tomar una condición más cercana a barrio que es lo preferible.

*Fotografías del acontecer del Tramo 6 - Bellavista  
[Figura 85]*

## AVENIDA BRASIL

SE PRESENTA COMO UN DESTINO AL CUAL SE ACCEDE DESDE OTRAS ARTERIAS VIALES. NO ES UN ACCESO A LA CIUDAD.

Se hace claro el hecho de que la Avenida Brasil no presenta un recorrido por ella de transporte público (principalmente de microbuses aunque tampoco existe un tránsito de colectivos) funciona como vía conectora para el transporte privado; haciendo claro que esta no se desempeña como un primer encuentro con la ciudad. Avenida Brasil es un lugar al que para pasar se debe venir o ir únicamente en los puntos de Bellavista, Francia y Barón que es donde se ubican los principales paraderos del transporte público siendo la principal función de esta vía. Considerando que según las encuestas el 48% de los ocupantes de la avenida no vive en Valparaíso hace presente una necesidad de conexión hasta estos puntos de carga y descarga de pasajeros.



Mapa de recorridos y paraderos del transporte público de Valparaíso [Figura 86]



Carta de inundacion de la ciudad que muestra a la avenida Brasil completamente en área inundable [Figura 87]

## ZONA DE INUNDACIÓN Y MEDIDAS

Es necesario tomar en cuenta la carta de inundación de Valparaíso debido a que el actual instituto Teletón Valparaíso planea realizar un cambio de ubicación a terrenos al fondo de avenida Francia debido a su posición en zona de peligro y falta de espacios.

Viendo la ocupación de la av. Francia como un eje principal de movilidad en esta área de la ciudad es acorde con su utilización plantear la formación de anchos de vías especialmente peatonales que permitan la evacuación de manera cómoda e ininte-

rrumpida hacia los cerros y puntos de reunión en zonas seguras.

Entonces para un buen desempeño en la seguridad, se vuelve de importancia tomar interés en las alturas a las que se encuentran las calles para proponer un largo en una propuesta de remodelación de Francia, estando la cota 5 cerca de Pedro Montt, la 10 de Colon y la zona de seguridad al inicio de la quebrada.

**[ 2.2 ]** *Encuentro con la problemática*  
*Antecedentes del proyecto*

## ***razón***

Tras el estudio realizado sobre la avenida Brasil en su contexto general se hace un enfoque sobre lo que ocurre dentro del tramo 4 (Teletón, Clínica y VTP), en que la avenida funciona como un sitio de tránsito y que actualmente se ubica el Instituto Teletón y la Clínica Valparaíso. Se hace presente la inquietud sobre como la ciudad responde ante la accesibilidad universal en un entorno de alta concurrencia de personas con movilidad reducida como son los alrededores del instituto Teletón con los 300 niños que por día se atienden en el recinto además de estar junto a un entorno académico representado principalmente por el tramo 3 (universidades). A esto se suma que esta zona prontamente se verá muy cambiada con la implementación del VTP y a futuro con el mall Barón y la estación intermodal de Francia. Entonces se propone trabajar sobre la inquietante: ***¿Cómo responde la ciudad en las zonas de alta concurrencia de personas con movilidad reducida?***

## ENTREVISTA A MARGARITA SOLAR SOBRE LA AVENIDA BRASIL

DIRECTORA TELETÓN VALPARAÍSO

### (Sobre la Av. Brasil:)

*“Avenida Brasil requiere en invertir, en mejorarla completamente. Por ejemplo, en la zona del mercado hay sillones tirados, que está lleno de camiones que se paran a vender, que aquí a la vuelta tienen su antro donde venden sus naranjas, sandías y cuestiones; los vagos que se instalan en la zona, etc. Ésta que podría ser una avenida super linda, un lugar donde se pudiera salir a caminar, salir a correr, a pasear a los perros, jugar con los niños y más, pero no tienes ninguna parte donde tengas juegos, nada. Está muy mal tenida.”*

### — ¿Ve las áreas verdes de la avenida como un factor favorable para su institución?

*“De todas maneras, porque si fuera un lugar más amigable nosotros podríamos salir a pasear ahí o al menos tomar aire, en buenas condiciones se podría hacer algo con los niños. Yo que trabajo aquí hace treinta años digo que esto está igual que hace treinta años. Yo creo que este lugar debería mejorarse estéticamente, por ejemplo las palmeras son tan lindas y son algo tradicional que se*

*podría hacer que el sendero para caminar sea más asequible ya que ¿quién anda en un silla de ruedas o con bastones por la tierra llena de piedras y hoyos? habría que hacer un hermoamiento general de toda la zona. Hacer de esto un paseo que llame la atención donde los alumnos de la zona también podrían participar mucho más.”*

### — ¿Cuál es la relación que tiene la avenida Brasil con la institución?

*“Nosotros la miramos de afuerita nomás, como un área verde, ya que nos cuesta salir y lo que tenemos que hacer, lo tenemos que hacer aquí dentro. Lo que vamos a hacer afuera generalmente es solo usar las veredas a través de las bajadas y subidas y los hoyos de las calles. Por último, es un paisaje que tenemos en la Av. Brasil ya que si lo piensas es el único lugar, la única calle con palmeras y áreas verde a lo largo del plan pero que se cuida poco. Pocas actividades también se hacen con los niños de la fundación. El problema es el sistema de atención que tenemos que es ambulatorio, de niños que vienen con sus papás y luego se van para sus casas. Pero también por último ellos en vez de estar sentados en la sala esperando su turno, podrían estar afuera en el parque si este tuviera algún atractivo o se les hiciera fácil el tránsito en el lugar.”*

### — ¿Qué medidas positivas y negativas ha visto concretarse en la avenida?

*“Trataron de arreglar un poco cerca del mercado pero que no tiene nada que ver con el resto, que no se conecta con nada y por ejemplo, cada quien pone las baldosas que se le ocurre en avenida Brasil, cualquiera; ya que no hay una regla ni continuidad en lo que se hace. Estas avenidas deberían tener un sello característico, como por ejemplo, Santos en Brasil, muchas veredas tienen un diseño de mosaicos con cerámicos, o lo que sea, pero esto le da un sello a las calles de la ciudad. Este también debería ser un lugar de esparcimiento, más familiar principalmente, sin bares y cosas así. Hace tiempo este bar que está acá en una esquina, (La Torre) se veían a las 5 de la tarde los estudiantes borrachos por la avenida. También hay harto edificio residencial por aquí, quizás potenciar eso ya que le puede servir a los estudiantes para vivir y demás, porque de noche este lugar se hace intransitable. Olídate aquí en la esquina lo que se junta (Francia/Brasil). Nosotros tuvimos que enrejar la Teletón hace años atrás porque nuestras jardineras eran el motel de la esquina y por eso se cerró. Se encontraba de todo lo que te puedes imaginar ahí. La vida nocturna aquí es de lo último.”*

### — ¿A qué nivel aporta la institución a los flujos presentes en la ciudad? ¿Cuánta gente se atiende acá por día

### **por ejemplo?**

*“La institución atiende a 3500 pacientes anuales. A diario vendrán aproximadamente entre 300 y 400 considerando que tenemos aproximadamente 70 doctores trabajando y un promedio de 10 atenciones cada uno por día. Dependiendo del tratamiento puede que pases a uno o más doctores al día, por eso es difícil tener una cifra clara en cuanto al flujo de niños que vienen. Ellos están también acompañados por sus padres claro lo que al menos duplica la cantidad de gente que se mueve por acá.”*

### **—¿Cómo cree que el estado de la avenida los afecta directamente a ustedes como institución?**

*“Más que como institución nos afecta a todos, porque nosotros no hacemos usufructo de ella para poder trabajar, pero afecta a la ciudad. Si piensas como está la infraestructura de Valparaíso, todo nos afecta a todos. Es penoso lo que pasa en los cerros, que son super lindos.”*

### **—En cuanto a los flujos vehiculares en la avenida Brasil. ¿Piensa que éstos deberían modificarse de alguna forma, mantenerse como están, eliminarlos?**

*“Lo de eliminar los flujos sería un desastre, tampoco esto nos da para algo netamente*

*peatonal. Hay espacio suficiente al medio para hacerlo peatonal en esa zona y tampoco existe la necesidad de más. Tampoco se va a hacer esto como si fuera la calle Valparaíso, llena de negocios, porque eso no es lo que se hace acá, no es la finalidad de este barrio. Está la clínica y la Teletón también en otro rubro además del educacional, pero la Teletón planea salir de este lugar y trasladarse al fondo de la avenida Francia ya que este espacio es muy chico y estamos en una zona de inundación. No cabemos aquí, entonces encontramos un sitio, derecho por la avenida Francia antes de subir al cerro. Lo más probable es que aquí (lugar actual de la Teletón) se haga un edificio y no sé quién se lo vaya a comprar, ya que nosotros nos vamos a ir para allá arriba.”*

### **—En cuanto a estacionamientos ¿Qué medidas ha tomado la institución?**

*“Eso es un drama en este lugar ya que no tenemos donde. Nosotros pagamos a la municipalidad un pedazo de la calle al lado de Francia para poder usar como estacionamiento y los de la clínica cuando pueden también se estacionan ahí. No puedes tener una clínica si no tienes estacionamientos ya que el que tienen subterráneo solo caben los autos de los médicos y nadie más. Tampoco podían hacer más profundos los estacionamientos porque llegas al agua. Por ejemplo, este edificio tiene un radier de 7 metros porque abajo hay agua. Lo que se debiera hacer en estos casos son*

*estacionamientos en altura, lo que ya no se hizo. Tampoco sé si es viable que la avenida Brasil tenga estacionamientos subterráneos ya que por ella pasan las redes y los cauces. Es una ciudad compleja por debajo. Por ejemplo, en el edificio nuevo también si quisiéramos hacer estacionamientos subterráneos tendríamos que hacer unos muros horribles ya que por ahí pasan los cauces. No queda otra que estacionamiento en altura.”*

### **—¿Qué piensa sobre la calidad de la accesibilidad presente en la avenida?**

*“Malísima. No hay como subir o bajar con una silla de ruedas ni como andar por ella. La avenida no tiene pensada la accesibilidad y eso es algo que se tiene que hacer ya que ya no se concibe un lugar que no sea asequible para todos. También si te fijas un poco más allá tenemos arrendada una oficina en que está solo el voluntariado y no le pudimos hacer una rampa de acceso porque agarras toda la vereda con la pendiente que tiene que tener. Por ejemplo, Chilquinta le puso una, pero con una pendiente que la hace totalmente inservible si vas solo. Con la pendiente correcta y el largo que tienes que darle obligatoriamente agarras la vereda.”*

*[acaba con conversación sobre el estado del mercado y lo intransitable de caminar entre tanto comercio ambulante]*

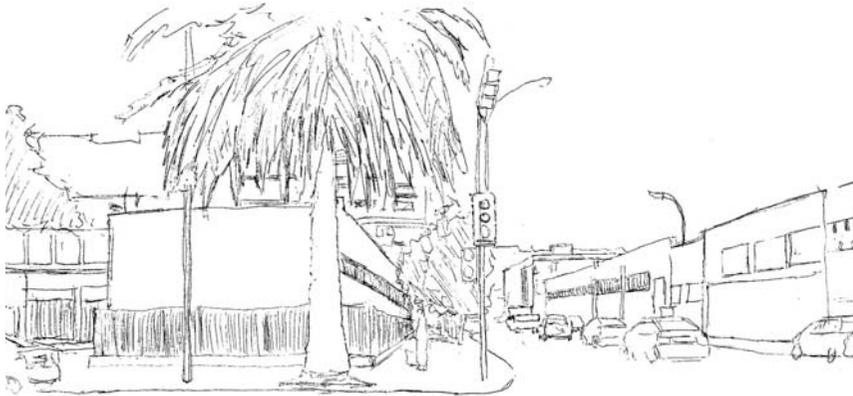
## ENCUENTRO CON LA PROBLEMÁTICA: OBSERVACIONES DEL ÁREA



*El tránsito en av. Argentina es constante, incluso en domingo. En general es un transitar direccionado y constante, distante a la velocidad de paseo, el destino en este lugar es el ir. [Figura 88]*



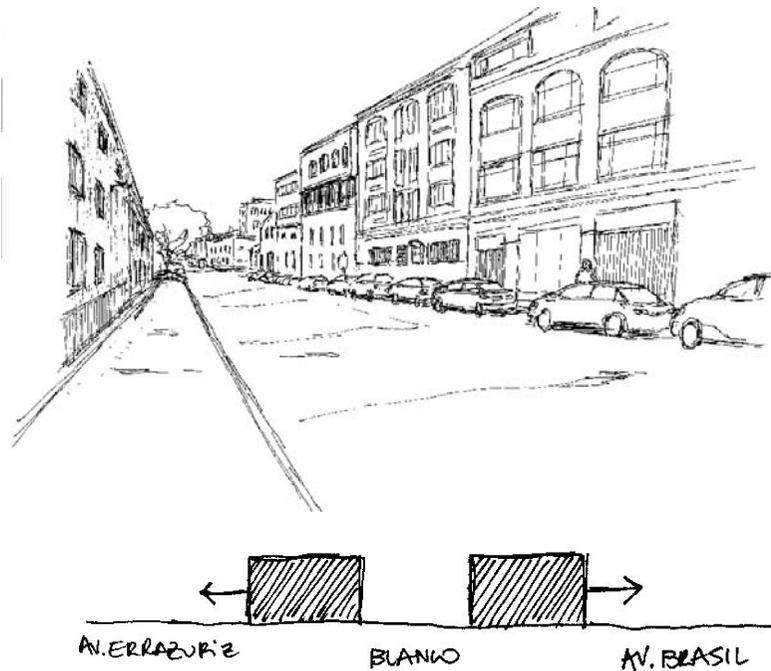
*Brasil se avista hacia el paso entre Errázuriz, dirección a la estación de metro y hacia av. Argentina. El tránsito sólo toca con la vista a Av. Brasil. [Figura 89]*



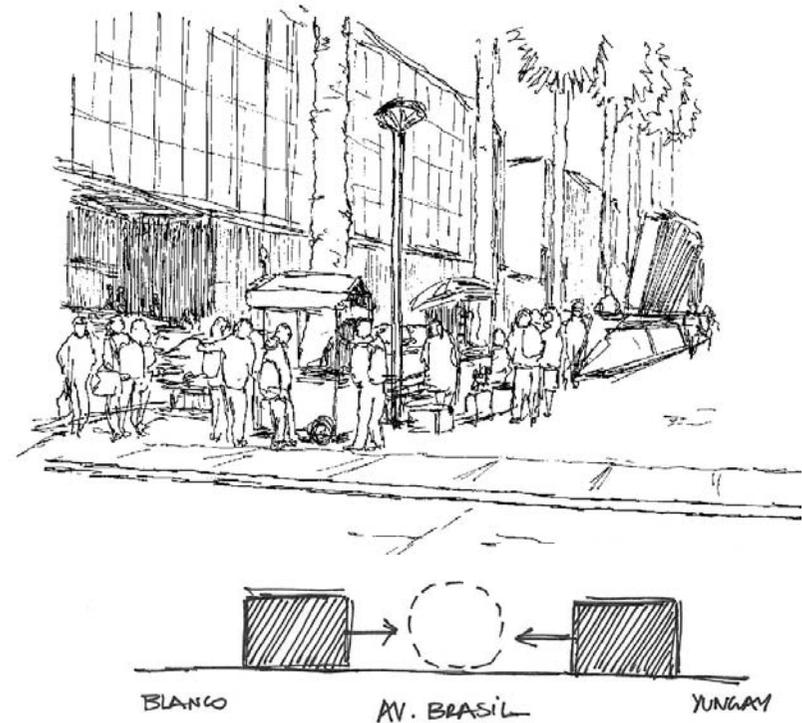
*El cruce es parte de una apertura visual hacia el interior en la recta de avenida Francia y presentando dimensiones que indican el deseo de una demanda espacial por parte de los ciudadanos. [Figura 90]*



*Teleton presenta en su frente un estacionamiento junto al tránsito de la avenida Francia, el que se ve estrechado por los troncos de arboles ya que el espacio entre ellos no es utilizado de alguna manera diferente. [Figura 91]*



En el revés de los edificios y sus verticales limpias e imponentes, el ojo queda dirigido hacia lo longitudinal. La calle se habita con el paso fugaz de un área de servicio que redirige y direcciona hacia lo transversal. [Figura 92]



Los carros reúnen a los estudiantes en torno a si mismos para llevar a cabo el acto de comer en comunidad. El bandejón central se torna una expansión pública del centro educativo en donde se habita transversal al eje de la Avenida. [Figura 93]

## UBICACIÓN

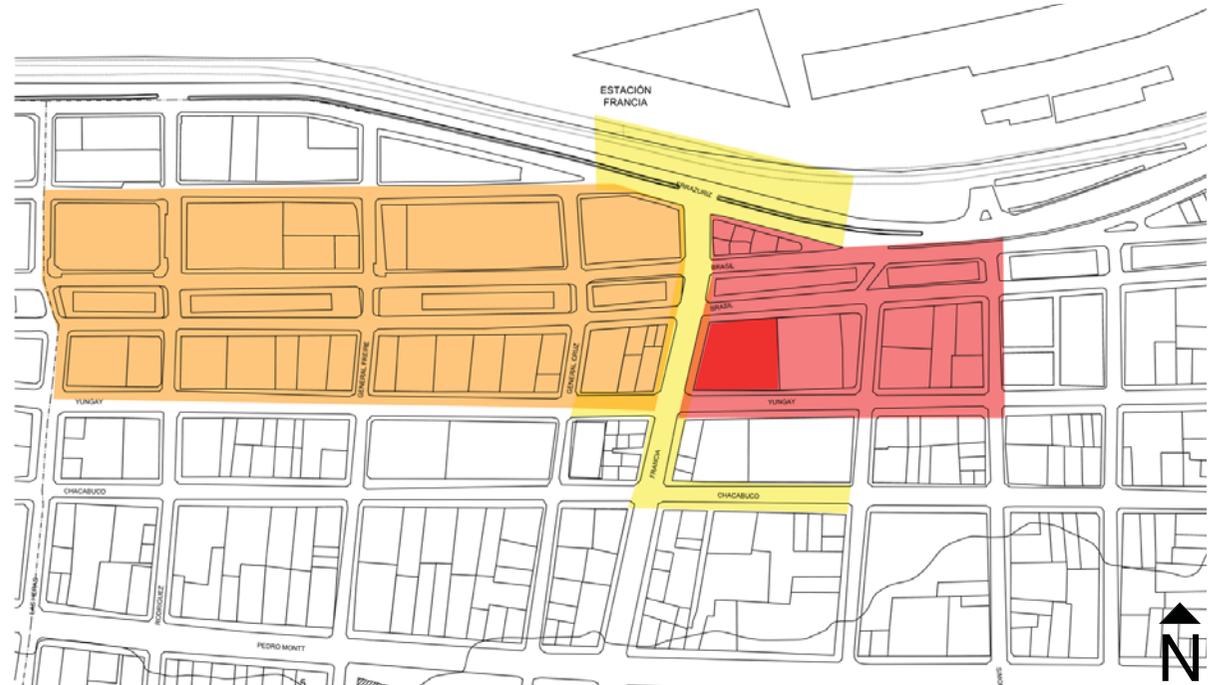
-  *Instituto Teletón Valparaíso*
-  *Avenida Brasil*



[Figura 94]

## ÁREAS DE INFLUENCIA

-  *Teletón*
-  *Secundario Tramo 3*
-  *Tramo 4 Brasil*
-  *Locomocion cercana*



[Figura 95]



[Figura 96]

## EQUIPAMIENTO

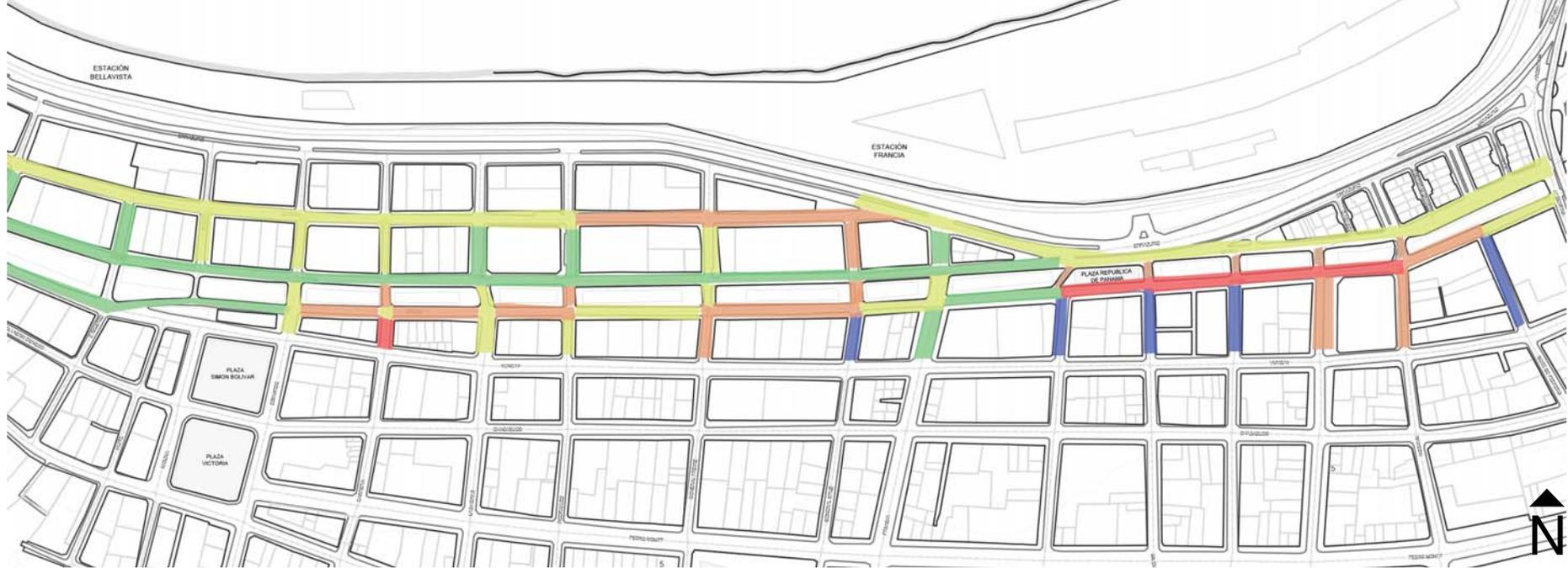




[Figura 97]

## VIALIDAD

- Teletón
- Vías principales  
- Transporte Público
- Vías principales  
+ Transporte Público



Esquema del estado de la calzada en la avenida Brasil [Figura 98]

## CATASTRO DE ESTADO DE LAS CALZADAS EN LA AVENIDA BRASIL

- Pavimento Nuevo*
- Pavimento en buen estado con desgaste por uso normal*
- Pavimento con grietas pequeñas que no interrumpen el avance*
- Alto desgaste por uso o marcas de destrucción por manifestaciones*
- Claro desgaste, baches evidentes o pavimento notoriamente agrietado*

A lo largo de la avenida Brasil, diferentes estados de cuidado logran identificarse en sus pavimentos. En general posee un buen estado de sus calles afectada sólo por el uso; aunque con algunos daños por fuego sobre el asfalto, lo que afecta a la percepción del estado de cada tramo. Se puede observar una renovación de los pavimentos desde el este de la ciudad

aunque con una excepción, el área aledaña al mercado, que es lo más dañado en general en toda la extensión de la avenida con pavimentos para nada parejos, se mantiene en un segundo plano, cosa que se puede sumar en la percepción de inseguridad que la gente tiene de la zona al ver un lugar a mal traer en uno de los principales ejes públicos de la ciudad.

## **PROPÓSITO SOCIAL DEL PROYECTO**

En las décadas pasadas el concepto de discapacidad fue comúnmente ocupado como una enfermedad que debía ser tratada y para que este “enfermo sea sanado” debía de adaptarse y ser capaz de utilizar los elementos comunes que la sociedad tenía para el común de la gente. Con el pasar de los años lo que se entiende como “discapacidad” ha tenido cambios en cuanto a la percepción social tanto de la palabra como en el significado. Hoy una discapacidad es entendida como una deficiencia del entorno que no es capaz de permitir que cualquier persona pase por el lugar y llegue por su cuenta al lugar que desea sin diferencia con una persona sin una dificultad de movimiento. En conjunto con este cambio que la sociedad ha llevado consigo es necesario que la ciudad y el entorno que acoge a la persona sean los primeros en hacerse cargo de esta deficiencia de sus sendas.

En Valparaíso existe el caso del Instituto Teletón de avenida Francia donde aproximadamente 300 niños de toda la región e incluso transandinos se atienden por día, de los cuales muchos poseen un nivel de movilidad reducida tanto porque deben de usar una silla de ruedas por su cuenta, porque han de ser ayudados en una de ellas o les es difícil

caminar en entornos no aptos para su tipo de facultades.

Para entrar en un entendimiento de como la ciudad ha respondido a esta adecuación tanto de lenguaje como de percepción se propone realizar un estudio tipo estado del arte a través de distintos institutos Teletón a lo largo de Chile que permita acceder a diferentes posibilidades de comprensión del problema, abarcando sobre la forma de como diferentes actores han tratado el tema, hasta dónde han llegado, qué tendencias se han desarrollado, cuáles son sus resultados y qué problemas se están resolviendo, que son los objetivos básicos de un estudio de este tipo.

Una vez sea comprendido de una mejor manera como el tema se ha tratado a la vanguardia, el objetivo es aplicar lo estudiado en el entorno de la avenida Brasil cercano al Instituto Teletón a través del diseño universal urbano siendo capaz de generar en este sector de alta concurrencia de personas con movilidad reducida un entorno universalmente amigable para todos los habitantes de la ciudad.

# CÓMO SE PUEDE DESDE LA ARQUITECTURA APORTAR A LA INCLUSIÓN

SE ENTIENDE LA DISCAPACIDAD COMO  
*Antigualmente* *Actualmente*



*es considerada un desafío*



*que se apoya a través de*



*que desemboca en*



**UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**



Comprendiendo una discapacidad como un problema social, es posible aportar, desde la arquitectura, en la facilidad de la utilización de los espacios para un espectro mayor de ciudadanos.

## MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Para el desarrollo del seccional y como referencia de los tamaños aplicados en él sobre accesibilidad es utilizado el manual distribuido por la *corporación ciudad accesible* en el que se hacen presentes muchos de los factores que deben ser tomados en cuenta para la realización de un espacio destinado para uso universal accesible





*Primer ERE, aproximación al espacio intervenido [Figura 97]*



Se quiere entregar la dimensión de “Lugar” al tramo 4 de av. Brasil, ya que este espacio al no poseer un hito o un equipamiento que sea un generador de acontecer, su función es de mera transitoriedad.

La relación de tránsitos entre av. Francia y Brasil quiere potenciarse en el sentido que ambas aperturas tanto visuales como del andar se comuniquen, más no se intercepten una con la otra.

**PRIMER ACTO PROPUESTO:  
DESCANSO CONTEMPLATIVO ENTRE  
TRANSITOS PEATONALES**

**PRIMER ERE PROPUESTO:  
APERTURA VISUAL ALZADOS LONGITUDINALES**

**[ 2.3 ]**

***Estudio Institutos Teletón Chile***

***Antecedentes referenciales***

## ***razón***

Tras el estudio realizado sobre la avenida Brasil en su contexto general se hace un enfoque sobre lo que ocurre dentro del tramo 4 (Teletón, Clínica y VTP), en que la avenida funciona como un sitio de tránsito y que actualmente se ubica el Instituto Teletón y la Clínica Valparaíso. Se hace presente la inquietud sobre como la ciudad responde ante la accesibilidad universal en un entorno de alta concurrencia de personas con movilidad reducida como son los alrededores del instituto Teletón con los 300 niños que por día se atienden en el recinto además de estar junto a un entorno académico representado principalmente por el tramo 3 (universidades). A esto se suma que esta zona prontamente se verá muy cambiada con la implementación del VTP y a futuro con el mall Barón y la estación intermodal de Francia. Entonces se propone trabajar sobre la inquietante: ¿Cómo responde la ciudad en las zonas de alta concurrencia de personas con movilidad reducida?

Revisar Anexo del estudio.



En primera instancia es propuesto desarrollar un estudio sobre los espacios exteriores pertenecientes a los institutos teleton de a lo largo de todo Chile, alizando un estudio tipo estado del arte de lo que ocurre en los otros centros Teleton y tomarlos como ejemplo para lo que se realizara en la propuesta para Valparaíso. El trabajo acaba siendo realizado solamente en los institutos ubicado al sur de Santiago (Talca, Concepción, Temuco, Valdivia, Puerto Montt y Coyhaique) observando como se desenvuelven estos con su entorno en cuanto a temas como accesibilidad, movilidad y la relación con el equipamiento urbano del lugar.

COYHAIQUE\_VALDIVIA\_TALCA

**BORDE EXTERIOR  
DEL ÁREA URBANA**

Todo ocurre dentro de los terrenos del instituto tanto el tratamiento como el espacio para las actividades exteriores

CONCEPCIÓN\_TEMUCO

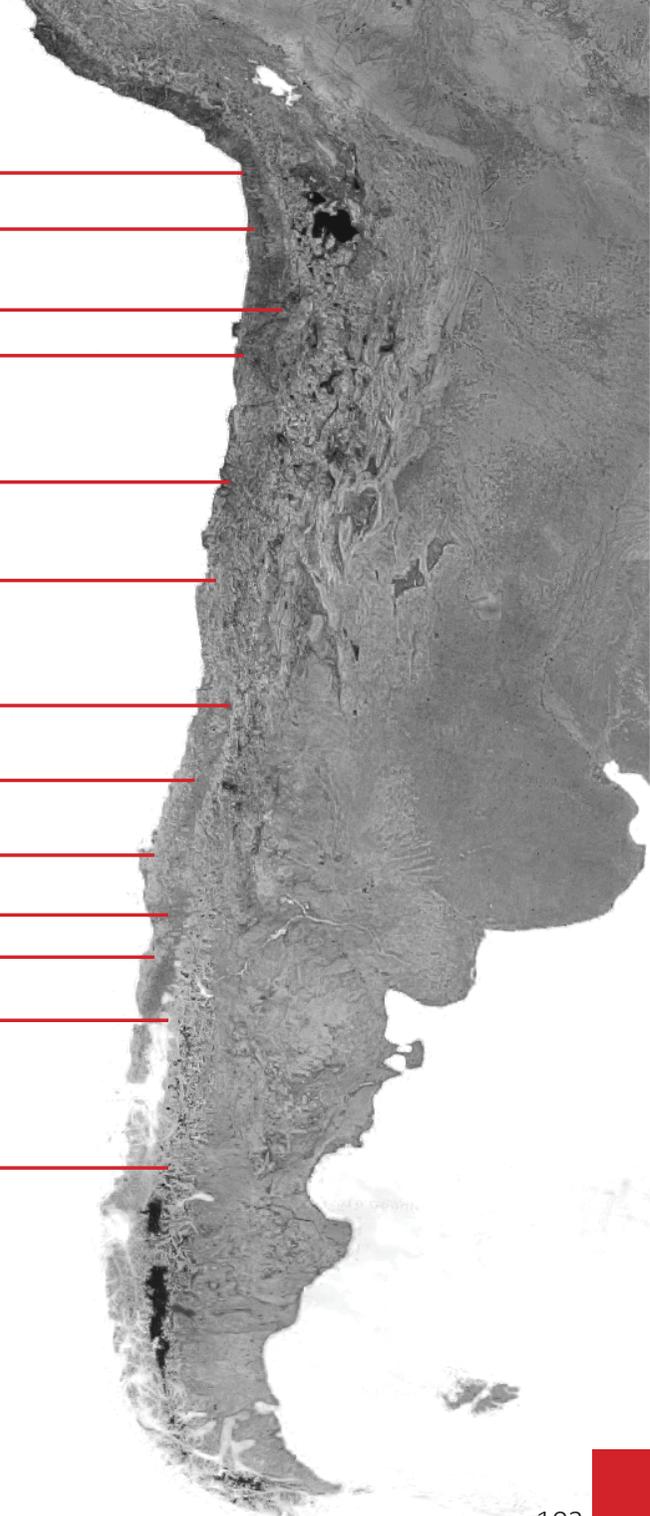
**ÁREAS  
RESIDENCIALES**

Forma parte de un barrio y se extiende de cierta manera pero sin una mayor presencia en cuanto a actividades exteriores.

PUERTO MONTT\_VALPARAÍSO

**CERCANA A SU  
CENTRO URBANO**

Relación más directa en cuanto al acontecer con su emplazamiento lo que dificulta la realización de actividades fuera del instituto.

- 
- ARICA
  - IQUIQUE
  - CALAMA
  - ANTOFAGASTA
  - COPIAPÓ
  - COQUIMBO
  - SANTIAGO
  - TALCA
  - CONCEPCIÓN
  - TEMUCO
  - VALDIVIA
  - PUERTO MONTT
  - COYHAIQUE

## TEMUCO



[Figura 98]



[Figura 99]

[Figura 98] Se presenta un cuidado en la continuidad de la ruta accesible presentando dimensiones de tamaño que además de cumplir con la accesibilidad del entorno proveen de una amplitud que permite un tránsito cómodo para los usuarios.

[Figura 99] Son ubicados cercanos al instituto estacionamientos destinados para personas con discapacidad explícitamente demarcados además de su estacionamiento institucional.

## COYHAIQUE



[Figura 100]



[Figura 101]

[Figura 100] Su ubicación en la ciudad y el tamaño de sus terrenos dan espacio para la implementación de zonas didácticas en el exterior como un jardín terapéutico o un área de teatro que los niños pacientes pueden ocupar en su estancia en el instituto o para actividades programadas.

[Figura 101] Diferentes texturas en el suelo y un nivel constante en este delimitan los espacios interiores y el tipo de ocupación al que está destinado cada fracción del suelo interior.

## PUERTO MONTT

[Figura 102] Facilidades para el cruce frente al acceso siendo demarcado e indicado claramente en la vertical (señalética luminosa) ayudando a identificar el paso de peatones en el área (similar a un cruce escolar)



[Figura 102]

## TALCA - CONCEPCIÓN



Talca [Figura 103]



Concepción [Figura 104]

[Figura 103-104] Se hacen presentes elementos a tener en cuenta como el cuidado en el entorno de los puntos de arribo, como que los paraderos otorguen la posibilidad universal de optar al transporte o que los caminos a los que se le entregue un nivel de accesibilidad lleguen a algún destino y no sean truncados por la misma planificación.

**[ 3 ]**

## ***Seccional de Accesibilidad***

***Readecuación de Espacios Compartidos  
próximos a Teletón Valparaíso***

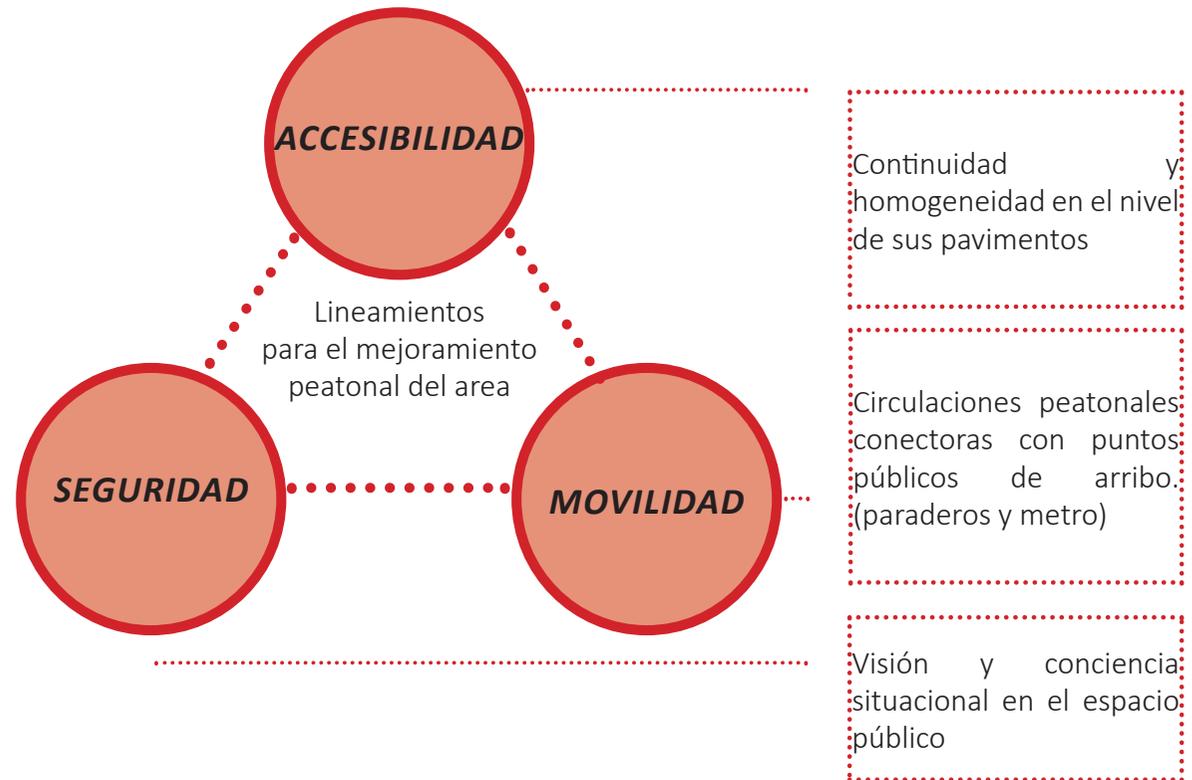
## **CONCEPTOS GUÍAS**

Para el trabajo al interior del seccional y potenciar su peatonalidad se utilizan 3 conceptos guías sobre los que se basa el proyecto:

-Accesibilidad con un enfoque principalmente dado por la presencia del instituto Teletón en el lugar, lo que hace necesario el trabajo sobre este punto;

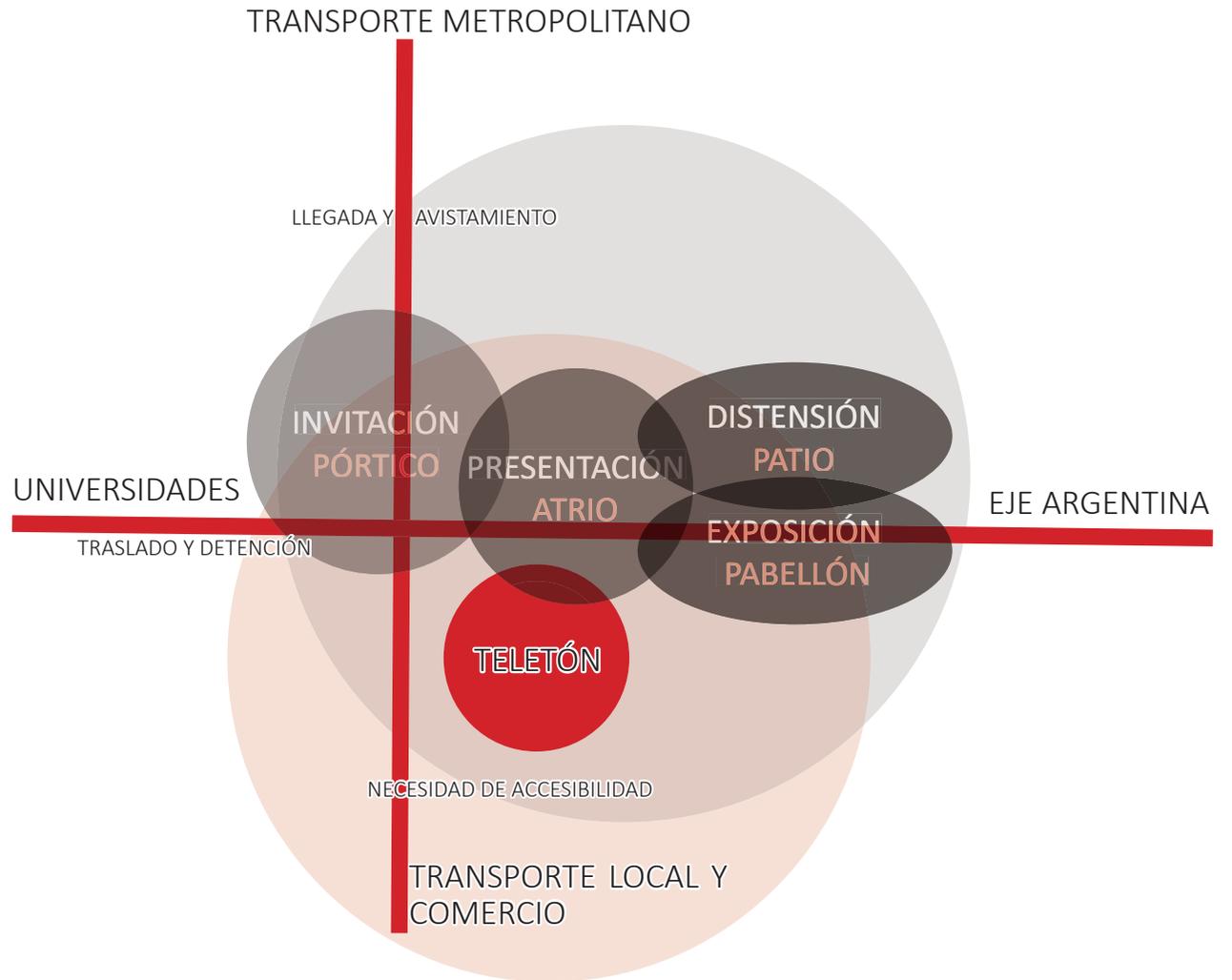
-Movilidad debido a la cantidad de puntos de arribo presentes en el eje Francia a los que se suman proyectos como teleférico y estación intermodal en el eje Francia, tomando así esta área como un claro centro de movilidad en la ciudad donde se encuentran paraderos de micros en muchas de sus calles, además, metro hacia el norte y colectivos hacia parque Italia;

-Seguridad: El área tiene la infamia de ser considerado por los transeúntes como un lugar peligroso para un tránsito en horarios de tarde-noche. Elementos que pueden apalea este tema son cam-bios en el programa comercial del lugar, iluminación adecuada y una permanente posibilidad de avistar los alrededores.

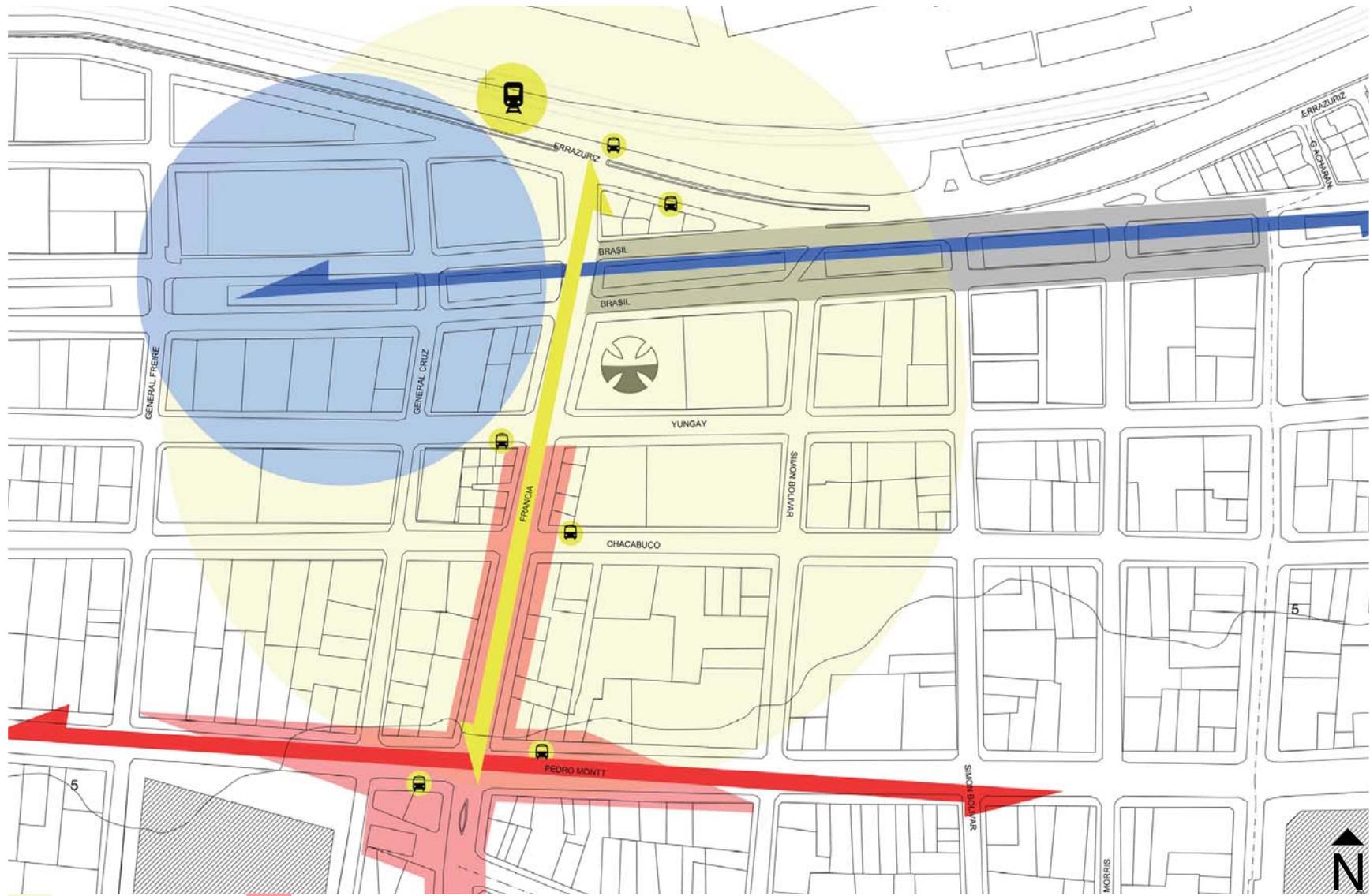


**ACTO PROPUESTO:  
DESVÍO CONTENIDO  
SOBRE VÍAS URBANAS**

**FORMA PROPUESTA:  
PABELLÓN FRACCIONADO**



# SECCIONAL DE ACCESIBILIDAD: DEFINICIÓN DEL ÁREA A INTERVENIR



- Teletón
- Comercial
- Educación
- Dirección de los flujos

Esquema de los hitos que se interceptan para la definición del polígono [Figura 105]



Polígono del Seccional de Intervención - (derecha) Dimensiones polígono [Figura 106]

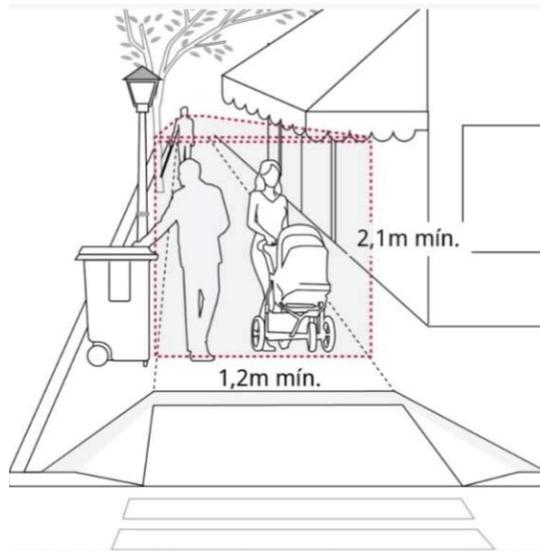
## DELIMITACION DEL SECCIONAL

Para definir el seccional de accesibilidad se entrecruzan distintos factores principales: el eje de tránsito peatonal en la avenida Brasil, un radio de 200m desde el instituto Teletón y los ejes comerciales que rodean el cruce de Francia con Pedro Montt. [Figura 105]

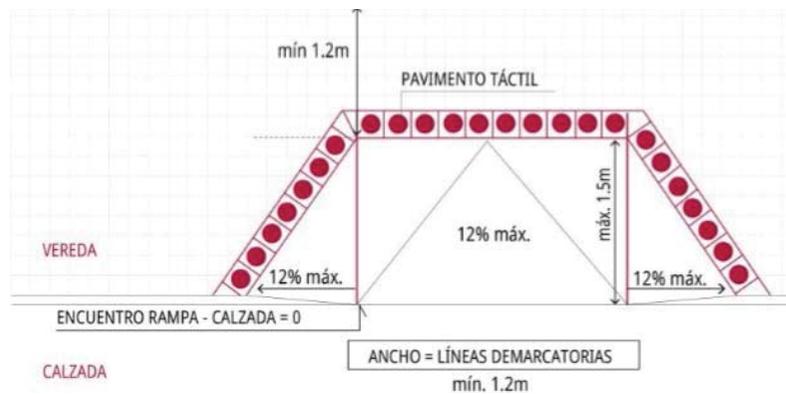
La intersección y despliegue de estos hitos permite generar una trama de intervención, la cual se le da ortogonalidad y definición para el polígono de intervención del proyecto. [Figura 106]

Seccional		Modificación	
A-B	182	a-b	215
B-C	174	b-c	37
C-D	77	c-C	144
D-E	98	C-D	77
E-F	84	D-d	29
F-G	206	d-e	194
G-H	211	e-f	256
H-I	199	f-g	29
I-J	143	g-h	251
J-A	136	h-i	207
Perímetro	1510m	i-a	43
Área	94063m <sup>2</sup>	Perímetro	1482m
		Área	26673m <sup>2</sup>

## ASPECTOS CONSIDERADOS EN EL DISEÑO DEL PABELLÓN DE ACCESO UNIVERSAL



Esquema de dimensiones ruta accesible [Figura 107]



Modelo cruce peatonal de 3 pendientes [Figura 108]

### ARTÍCULO 2.2.8.

Con el objeto de asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, incluidas las personas con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida, los nuevos espacios públicos y aquellos existentes que se remodelen, deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

**1.** En todas las veredas se deberá consultar una ruta accesible, la que deberá identificarse y graficarse en los respectivos planos del proyecto. Su ancho será continuo y corresponderá al ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m por 2,10 m de alto.

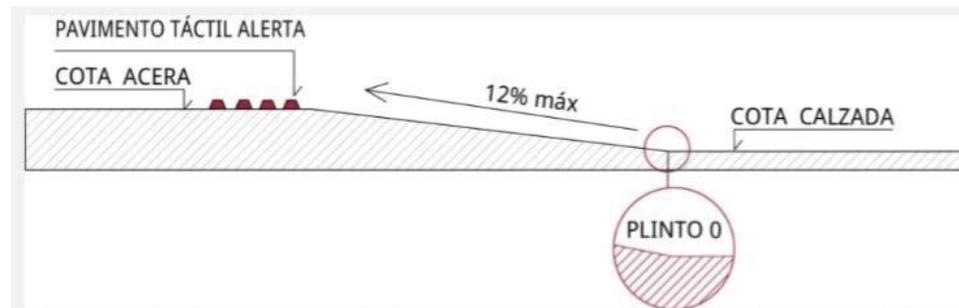
**2.** En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes, y cumpliendo las siguientes especificaciones:

- A)** El largo de la rampa no podrá superar 1,5 m;
- B)** La pendiente de la rampa en todo su largo no podrá exceder el 12%;
- C)** El ancho libre mínimo de la rampa será continuo y corresponderá al de las líneas demarcadoras del paso peatonal que enfrenta. Cuando no existan líneas demarcadoras, deberá tener un ancho mínimo de 1,2 m;
- D)** La rampa, y el espacio que la antecede y precede; deberán permanecer siempre libre de obstáculos
- F)** El encuentro de la rampa con la calzada será igual a 0 cm, salvo casos fundados en los cuales por la topografía del terreno y/o para facilitar el escurrimiento de las aguas lluvia, dicho encuentro podrá

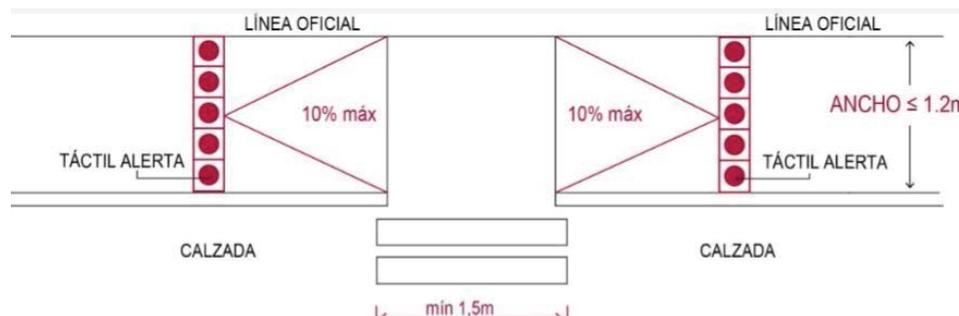
tener hasta 1 cm de desnivel, pre-sentando éste una terminación redondeada o roma, libre de aristas.

La rampa antideslizante, en el nivel de la vereda, deberá ser antecedida, por un pavimento podotáctil de alerta, adosado a la rampa y de un ancho mínimo de 0,4 m y máximo de 0,8 m. El pavimento de alerta no podrá ser instalado como pavimento de la rampa; [Figura 109]

**3.** Cuando la vereda *abarque toda la acera y su ancho sea inferior a 1,2 m*, el desnivel entre ésta y la calzada deberá ser salvado rebajando toda la vereda mediante rampas hasta alcanzar el nivel de la calzada, manteniendo dicho nivel con un largo que corresponderá al de las líneas demarcadoras del paso peatonal que enfrenta. Cuando no existan líneas demarcadoras, ese largo deberá tener un mínimo de 1,5 m. En este caso las pendientes otorgadas a la rampa no podrán exceder el 10%.



Detalle de encuentro de la rampa entre vereda y calzada donde el plinto debe ser igual a cero. [Figura 109]



Cruce peatonal rebajado en una vereda de ancho inferior a 1,2m [Figura 110]

**4.** Cuando en una misma vereda existan diferentes niveles, *la transición entre estos se podrá solucionar por medio de rampas*, ocupando todo el ancho de la vereda preferentemente. En este caso las pendientes otorgadas a la rampa no podrán exceder el 10%.

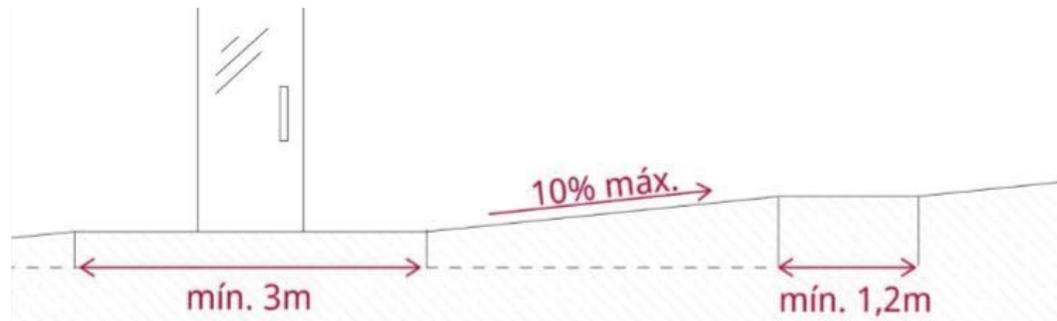
El tramo de vereda entre desniveles no podrá tener un largo inferior a 1,20 m, salvo que éste enfrente el acceso de alguno de los edificios a los que se refiere el artículo 4.1.7. de esta Ordenanza, en cuyo caso su largo corresponderá al del acceso del edificio que enfrenta, con un mínimo de 3 metros.

**9.** El mobiliario urbano ubicado en el espacio público no podrá interrumpir la ruta accesible, deberá ser instalado a un costado de ésta, al mismo nivel y su diseño deberá consultar las siguientes características:

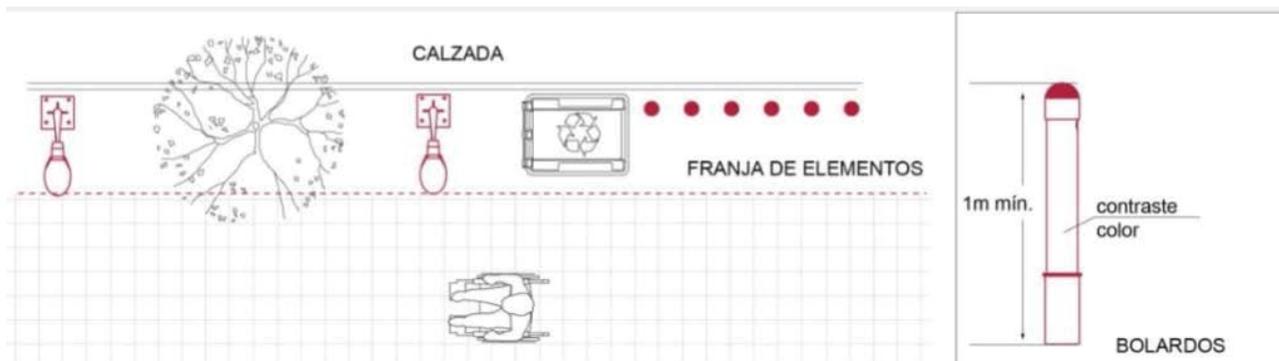
**E)** Los postes de alumbrado público o de telefonía, señales de tránsito verticales, cámaras de vigilancia y otros dispositivos o elementos verticales

similares, así como los bolardos deberán colocarse alineados con la solera y en el borde de la acera cercano a la calzada, y su aplicación de color deberá contrastar con el color del pavimento de la vereda. Asimismo, deberán instalarse fuera de la vereda o de la banda de circulación peatonal al interior del espacio público, y en ningún caso interrumpirán la ruta accesible ni el rebaje de vereda. En este caso, los bolardos deberán tener dimensiones no inferiores a 1 m.

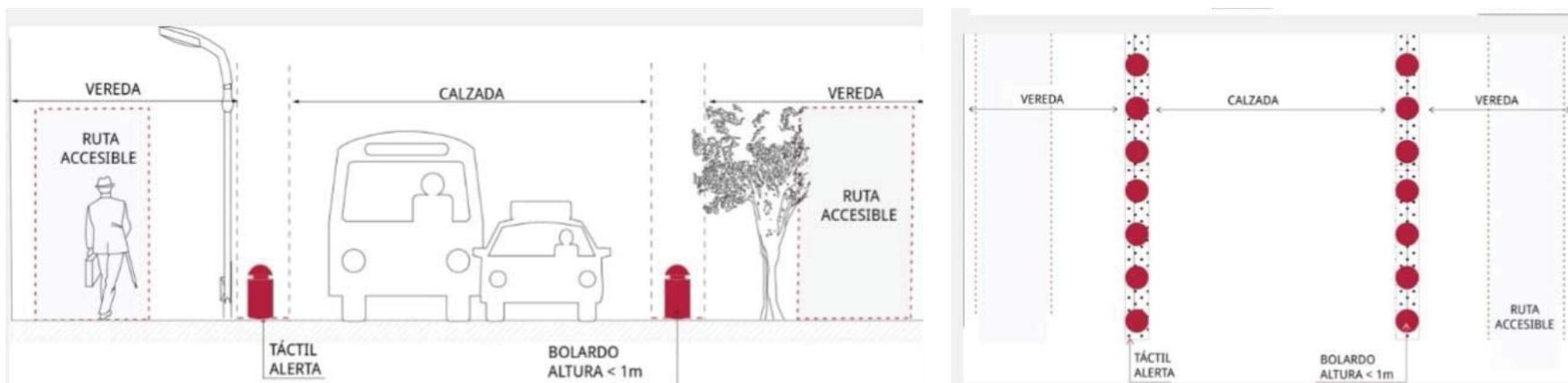
**F)** Cuando en la remodelación de vías existentes se consulte la acera y calzada al mismo nivel y la solera sea reemplazada por bolardos, se instalará una franja continua de pavimento podotáctil de alerta adyacente a la línea imaginaria que forman los bolardos a lo largo de la vía remodelada y por el lado que corresponde a la vereda. En este caso, los bolardos consultarán una aplicación de color que contraste con el pavimento de la vereda pudiendo tener dimensiones inferiores a 1 m, no pudiendo colocarse en la ruta accesible ni en la zona destinada al cruce para peatones.



Ejecución de rampas para salvar desniveles en veredas [Figura 111]



Los elementos verticales deben ir alineados con la solera y cercanos a la calzada [Figura 112]



Abajo, izquierda y derecha, Bolardos de altura inferior a 1m se permiten solamente como separador calzada vereda cuando ambas tienen igual nivel. Los elementos verticales deben ir alineados con la solera y cercanos a la calzada [Figura 112]

**[ 3.1 ]**

***Propuesta accesibilidad***  
***Pabellón Inclusivo para exposiciones en***  
***Avenida Brasil***

## ***razón***

Para el desarrollo de una propuesta que dé cabida a la accesibilidad en el entorno el instituto Teletón, y a un nuevo acontecer en parte del seccional, se propone el acto de un ***desvío contenido sobre vías urbanas*** donde pueda ser desarrollado un transitar a un tiempo ralentizado al del traslado al interior del parque/ bandejón de Brasil; y a través de un entorno accesible, dar espacio al desarrollo de actividades de distinto tipo tanto por el instituto Teletón aledaño como las universidades del sector.

Así se propone la forma de un Pabellón fraccionado que sobre la base de un entorno accesible otorgue la temperie para el desarrollo de actividades expositivas o didácticas en el lugar.

# SECCIONAL DE ACCESIBILIDAD: PROPUESTA GENERAL DE CONEXIÓN ACCESIBLE UNIVERSALMENTE



[Figura 113]

- |   |   |   |  |   |                              |   |                                  |
|---|---|---|--|---|------------------------------|---|----------------------------------|
|  | <i>Rutas accesibles hasta los paraderos</i> |  | <i>Orejas - esquinas</i>                               |  | <i>Paraderos y Metro</i>     |  | <i>Pabellón</i>                  |
|  | <i>Estacionamientos para discapacitados</i> |  | <i>Levantamiento de acera encuentro Francia/Brasil</i> |  | <i>Dirección del tráfico</i> |  | <i>Cambio programa comercial</i> |



*Encuentro Brasil/francia [Figura 114]*



*Metro Av Francia [Figura 115]*



*Comercio Av. Francia [Figura 116]*

## **ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD Y SEGURIDAD APLICADA AL SECCIONAL:**

1: A través de la ruta accesible, brindar autonomía a cada persona que transite por la zona, consolidando el seccional como área de esparcimiento y detención.

2: Entregar continuidad al eje Brasil resolviendo el corte existente en su encuentro con Francia, uniendo ambas partes del parque/bandejón a través del alzado de la acera.

3: Revitalizar y potenciar un tránsito peatonal activo en el eje Francia por medio de un cambio en el rubro de su equipamiento actual, enfocándolo en una gama más variada para el público general, considerando las facultades universitarias; y con un tránsito peatonal constante proveer de seguridad al lugar.

4: Se implementan “orejas” en esquinas en donde exista estacionamiento a lo largo de la calzada, permitiendo un tránsito rápido y más seguro.

5: La implementación de un parque de juegos y jardín terapéutico en la avenida Brasil, que permita actividades didácticas para el instituto Teletón que incluyen fases del tratamiento, como entrenar el movimiento autónomo por la ciudad.

## PROPUESTAS T2 - PRIMERAS PROPOSICIONES



Cruce - Corte 1 - Situación propuesta T2 [Figura 117]

- Rampas de hasta 10% de pendiente para un tránsito fluido en la bajada a la calzada.

- Orejas en las esquinas con estacionamiento. Ganancia de 1.5m en el avance por la calzada.
- + Seguridad en el cruce.

- Al poner el inicio del cruce en una posición más externa se genera un espacio que permite que la espera para el cruce y el tránsito por la ruta no se entrecrucen.

- La ruta accesible de mínimo 1.2m es ampliada a 2m lo que permite el paso de 2 personas en silla de ruedas



*Cruce - Corte 2 - Situación propuesta T2 [Figura 118]*

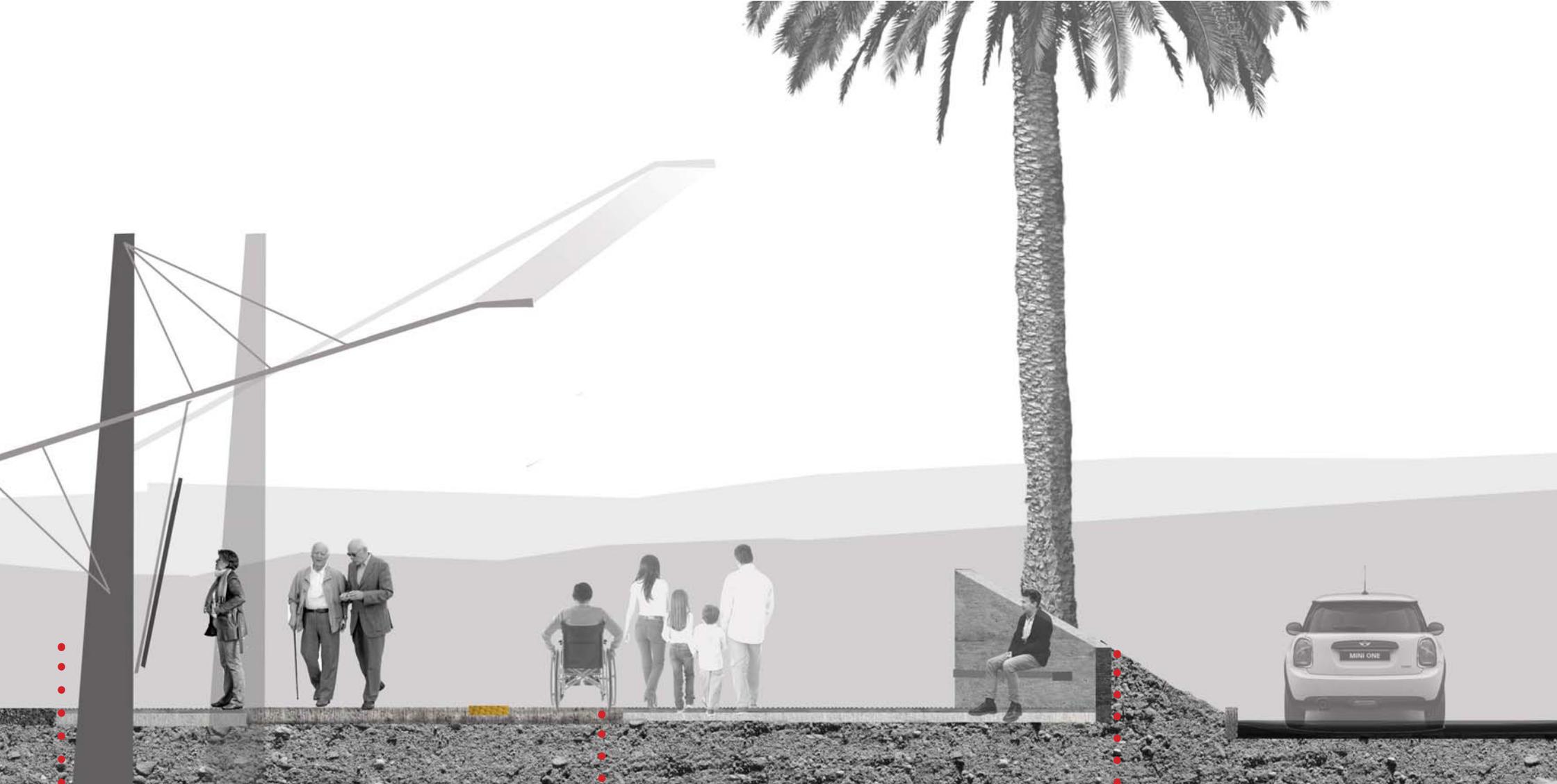
• La vereda se  
• retranquea 1m y  
• su nivel se iguala  
• al de la calzada  
• para dar espacio a  
• estacionamientos  
• para discapacitados,  
• que permitan  
• desplegar una  
• silla de ruedas de  
• manera segura para  
• su ingreso en la  
• calzada.

## PROPUESTAS T2 - PRIMERAS PROPOSICIONES



- 
- Borde transitable para
- facilitar el acceso a las
- distintas partes del jardín
- terapéutico. Se cierra
- el acceso a la calle por
- la presencia de niños
- jugando en el entorno.

- 
- **JARDÍN TERAPÉUTICO TELETÓN**
- Espacio otorgado para el desenvolverse
- exterior de los niños del instituto donde
- realizar actividades como caminata o
- ejercicios. Incluye selección de juegos
- infantiles inclusivos.



*Pabellón - Corte 3 [Figura 119]*

### **PABELLÓN DE EXPOSICIONES**

Área central de la transversal del parque Brasil donde se entrega la posibilidad de exposiciones a las distintas instituciones que son partícipes del área: numerosas facultades universitarias, ferias de inclusión realizadas por el instituto, presentaciones artísticas en el atrio que lo antecede o un espacio de paso templado en el transitar entre facultades.

El suelo rígido se divide en 2 tipos: un hormigón peinado continuo en la ruta accesible que dé cuenta del largo de la av. Brasil y de su virtud de eje a lo largo del plan. El resto del bandejón, está cubierto de mosaicos ranurados antideslizantes que a través de su textura demarcan el área de tránsito peatonal.

Se levanta un talud el que permite el distanciamiento con la calzada y funcionando también como biombo acústico hacia la zona de exposiciones que se presenta al interior del bandejón.

**[ 3.2 ]**

***Propuesta Arquitectónica***  
***Pabellón Inclusivo para exposiciones en***  
***Avenida Brasil***

## ***razón***

Tomando en consideración el decurso de la forma del Pabellón Avenida Brasil, se hace evidente que para unificar esta propuesta la observación me permite vislumbrar que los horizontes propios de avenida Brasil son una GUÍA ARTICULADORA, que completan la manera de aproximarse a este parque/bandejón intermedio de la ciudad. Permite avanzar desde la horizontalidad del traspasar, rodeado de verticales que ordenan el recorrer.

La propuesta se denomina, ***Pabellón Inclusivo para exposiciones en Avenida Brasil***

Esta se conforma a partir de la concepción de seccionales, expresados a través de cortes que estratifican la comprensión del espacio.

## AJUSTES DE LAS ESPECIALIDADES

### SECTRA

#### CONSULTA CON PAOLA GARCÍA

Con SECTRA fueron consultados aspectos referentes a lo trabajado en el seccional de accesibilidad y los ítems propuestos que afectarían el tránsito vehicular en el área.

Fueron tratados y modificados los siguientes aspectos:

1: En cuanto a la implementación de orejas se valida como una opción viable para la seguridad y facilidad en los cruces.

*No olvidar tener cuidado con las salidas de microbuses ni angostar las vías reales existentes formando cuellos de botella.*

2: Se propone un cruce que continúe a nivel del suelo del bandejón a través del alzamiento de la calzada cruzando por av. Francia. Se desestima esta solución y *se propone alzar el área del cruce completo, que muestre de mejor manera al automovilista el ingreso a un área con enfoque peatonal y ayude a disminuir las velocidades en el área.*

3: Se propone un cambio en los flujos vehiculares a la salida de Av. Francia por Errázuriz en dirección Viña del mar, desviando este flujo por Brasil tomando salida al oriente por San Ignacio y así ensanchar las veredas de Francia entre Brasil y Errázuriz quitando una de las vías al norte y dejando solo una en ese sentido. *Se cambia esta propuesta por mantener las 4 vías y angostar la calzada mediante la eliminación de los estacionamientos del lado oriente de este tramo.*

4: Se propone la implementación de estacionamientos exclusivos para discapacitados en la calzada.

### INGENIERÍA

#### CONSULTA CON JORGE CARVALLO

Para las consultas al ingeniero se enfoca el tema principalmente en la estructura que sujeta la cubierta del pabellón y en las dimensiones de sus partes para llevarla a equilibrio. De esta manera aparecen principalmente 3 ítems:

*1: El ancho de los pilares en hormigón dentro de un rango de 30 a 40 cms que soporten las fuerzas laterales a las que se someterá.*

*2: Para la estructura que sostendría la cubierta, mantener un ángulo de a lo menos 30° en los tensores que la sujetan a los postes.*

*3: Las fundaciones de cada pilar deben ser del orden de un bloque de 2m para sostener el momento generado hacia el lado tanto por el peso de la estructura superior como el del factor viento que actuará sobre ella.*

## TERAPIA

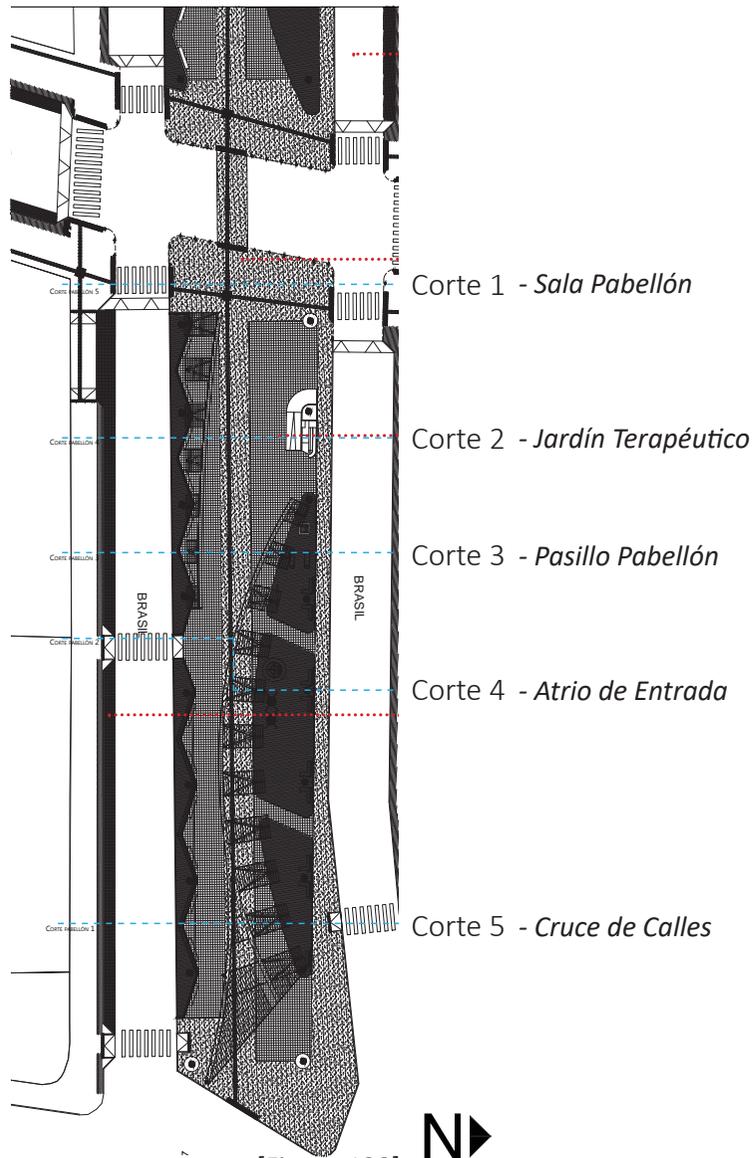
### CONSULTA CON NICOLÁS ARTEAGA

Parte de la propuesta consiste en dar espacio para el uso didáctico-terapéutico lo que es nombrado jardín terapéutico y corresponde al área pastada de la propuesta. Teniendo así un espacio definido en dimensiones, fueron consultadas las principales actividades que podrían ser dadas en los tamaños propuestos, siendo la respuesta que para espacios así es recomendable de utilizar haciendo *juegos de pelota que puedan ser lanzadas tanto de uno a otro como a objetivo o receptáculos, esto además de ejercicios estacionarios donde también se da el uso de balones terapéuticos.*

Esto decanta en que el espacio ha de tener un cerramiento que permita un desempeño con una mayor libertad de acción sin cuidado de que los objetos que se escapen de las manos de sus ocupantes no salgan del espacio correspondiente.

## CORTES CALLE COMPLETA

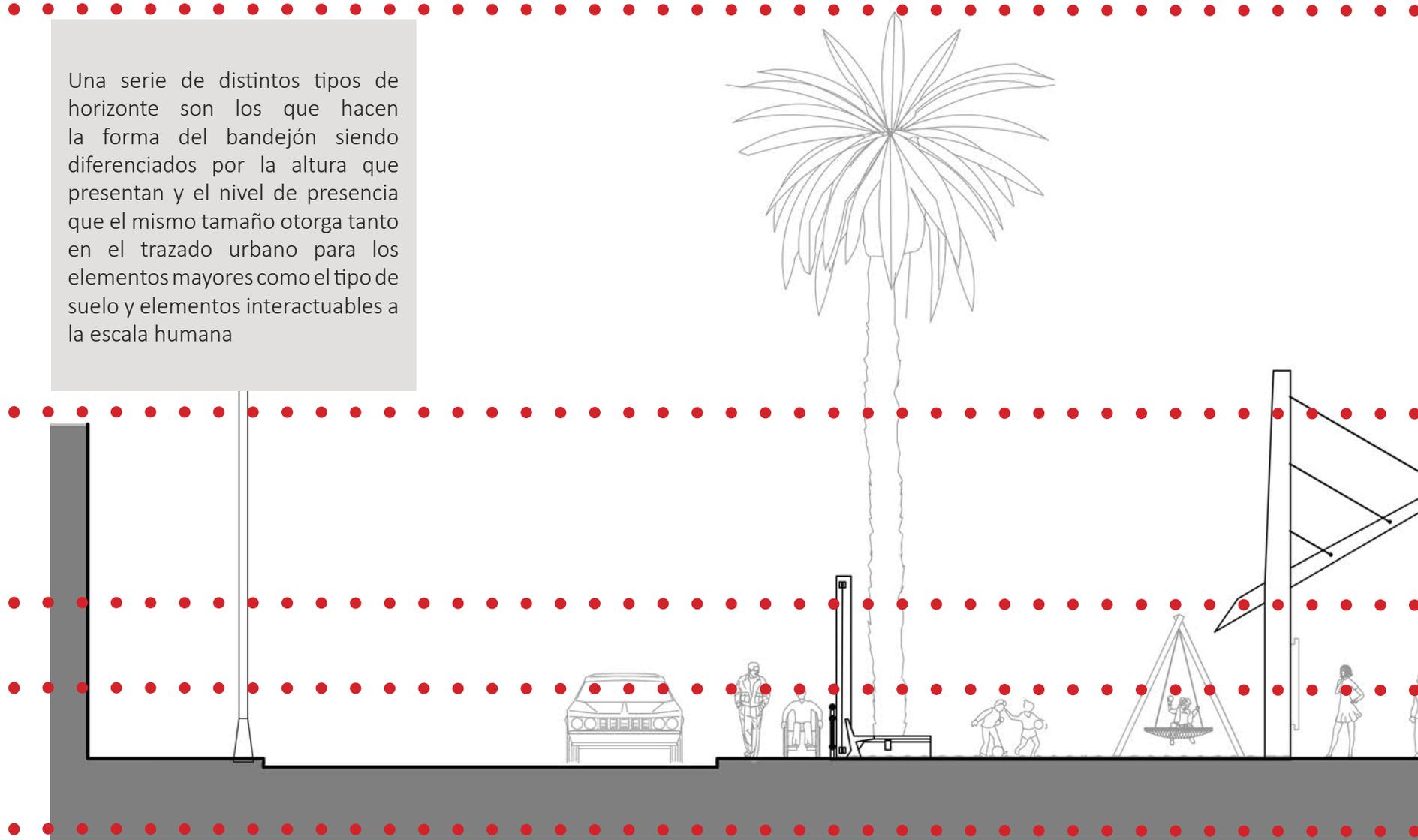
### ANÁLISIS POR SECCIÓN DEL PABELLÓN

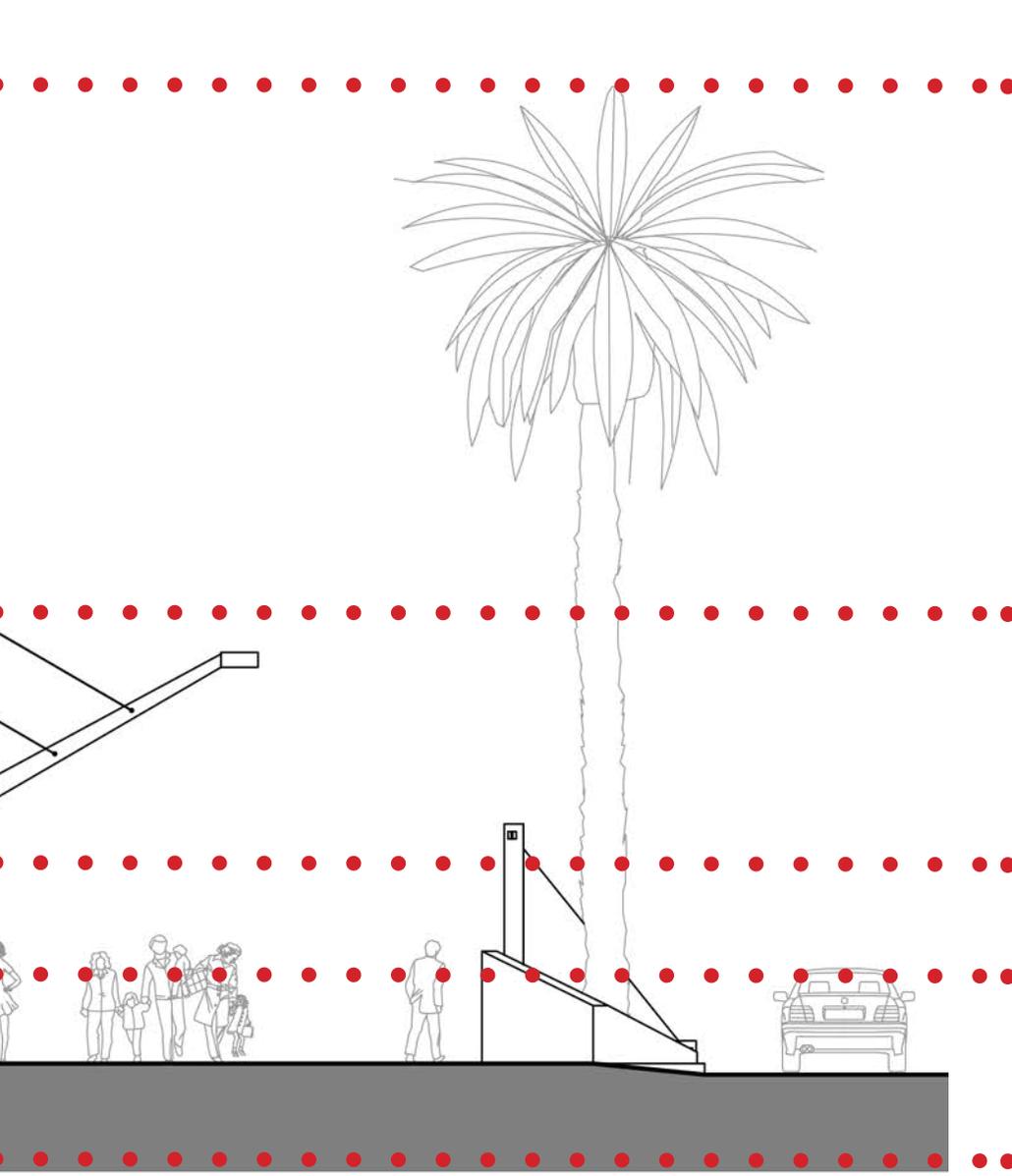


[Figura 120]

## ***HORIZONTES - DIMENSIONES DEL PABELLÓN***

Una serie de distintos tipos de horizonte son los que hacen la forma del bandejón siendo diferenciados por la altura que presentan y el nivel de presencia que el mismo tamaño otorga tanto en el trazado urbano para los elementos mayores como el tipo de suelo y elementos interactivables a la escala humana





**[HORIZONTE PALMERAS]**  
Se presenta el largo continuo que abarca la completitud del parque longitudinal Brasil. Marca la presencia en la ciudad del largo de la avenida, su apertura y sus dimensiones públicas.

**HORIZONTE PABELLÓN**  
Altura de avistamiento local/barrial. Encuentro medio a la congregación y reunión. En el día a través de una luz discontinua otorgada por el entramado superior.

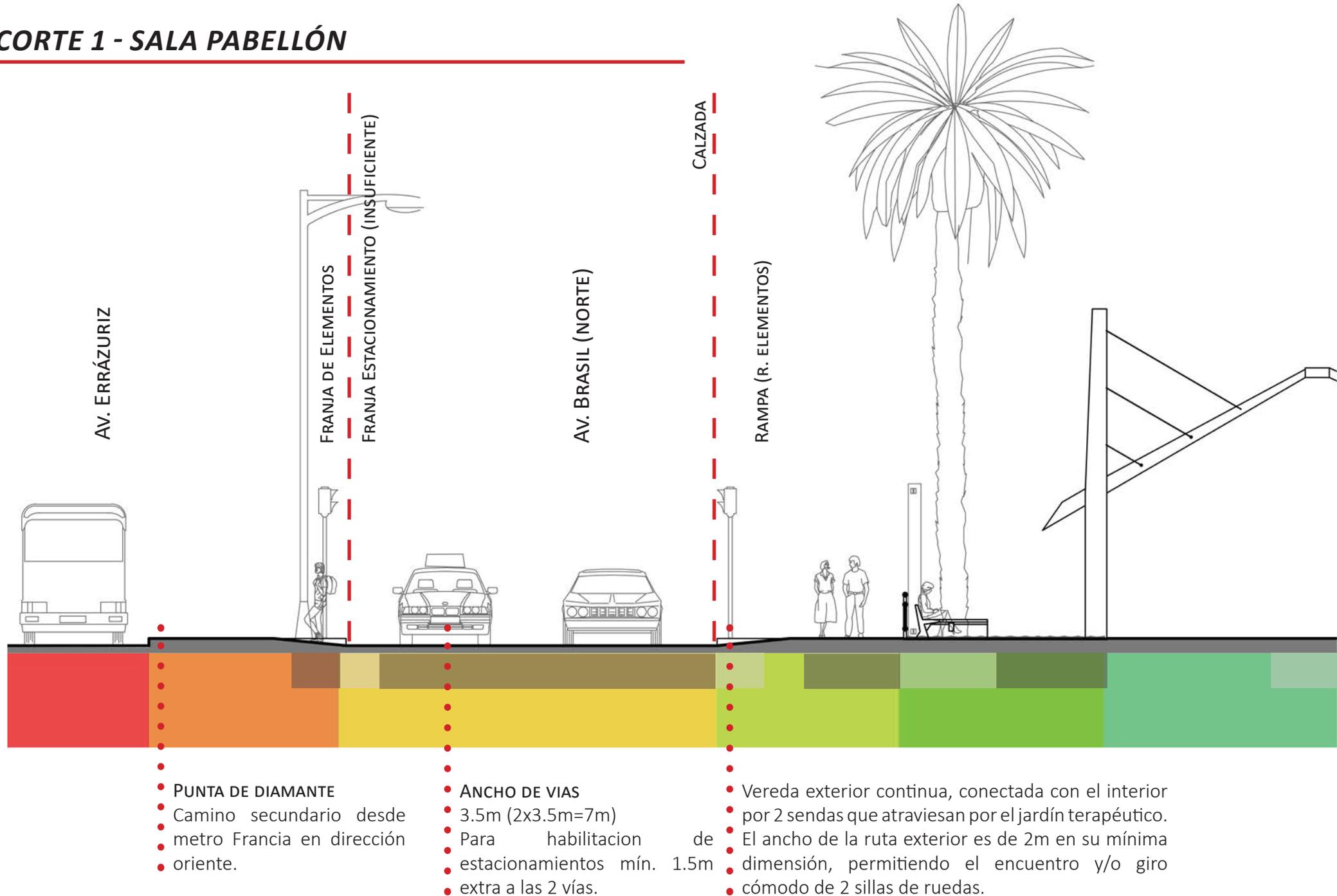
**HORIZONTE EXPOSICIÓN**  
Exterior templado. Instancia de detención y desvío del paso de quien transita por la avenida a través del ingreso a un interior en la longitudinal de la avenida.

**HORIZONTE RESGUARDO**  
Determinado por la detención y la estadía se presenta como elementos de permanencia e interacción con el entorno.

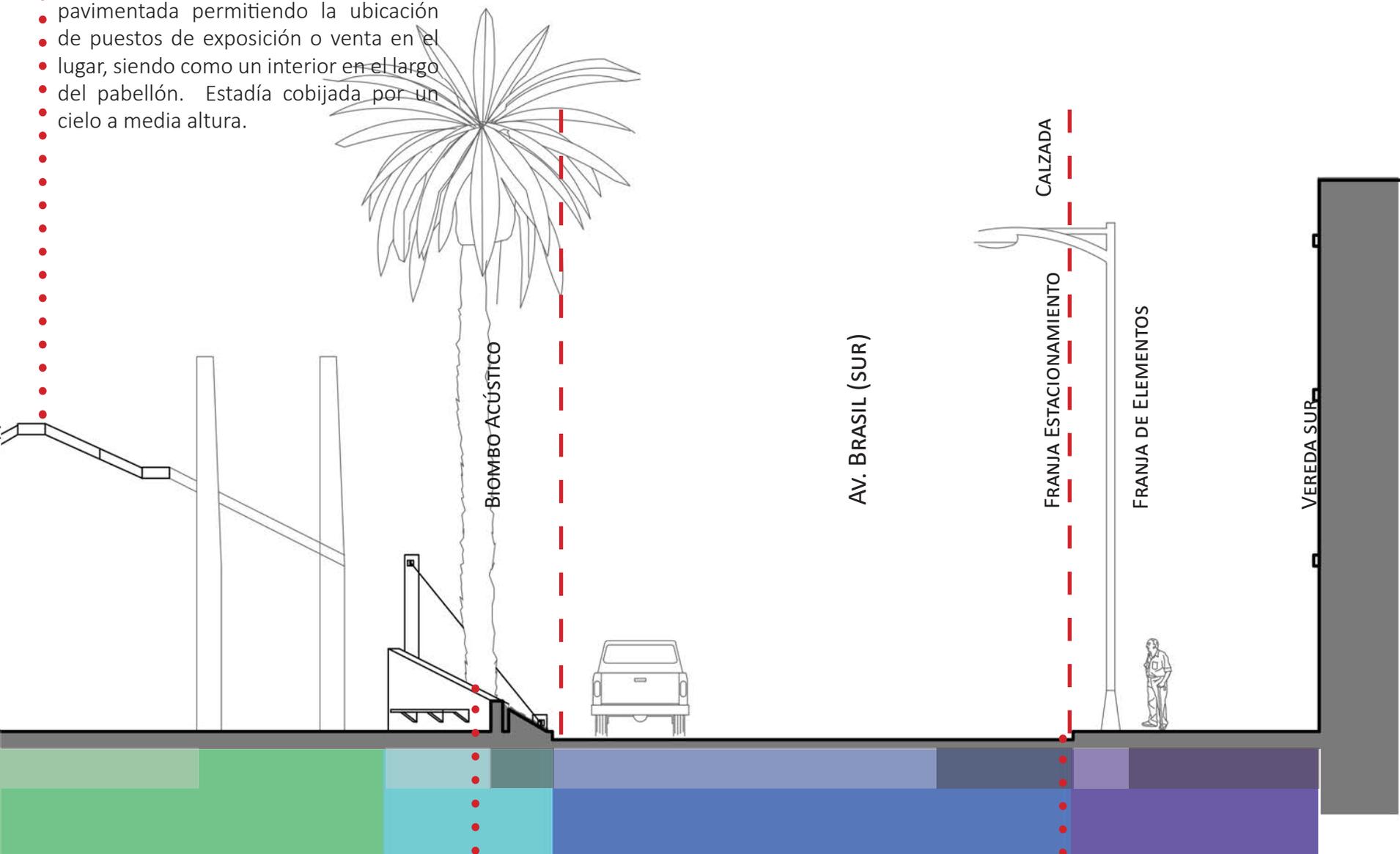
**HORIZONTE SUELO**  
Continuo capaz de que en su levedad y textura instar a las diferentes actividades que el espacio propone como el tránsito, el descanso, el juego, etc.

*Esquemas Horizontes - Corte General [Figura 121]*

## CORTE 1 - SALA PABELLÓN



- La cubierta abarca la mayor parte del área pavimentada permitiendo la ubicación de puestos de exposición o venta en el lugar, siendo como un interior en el largo del pabellón. Está cobijada por un cielo a media altura.

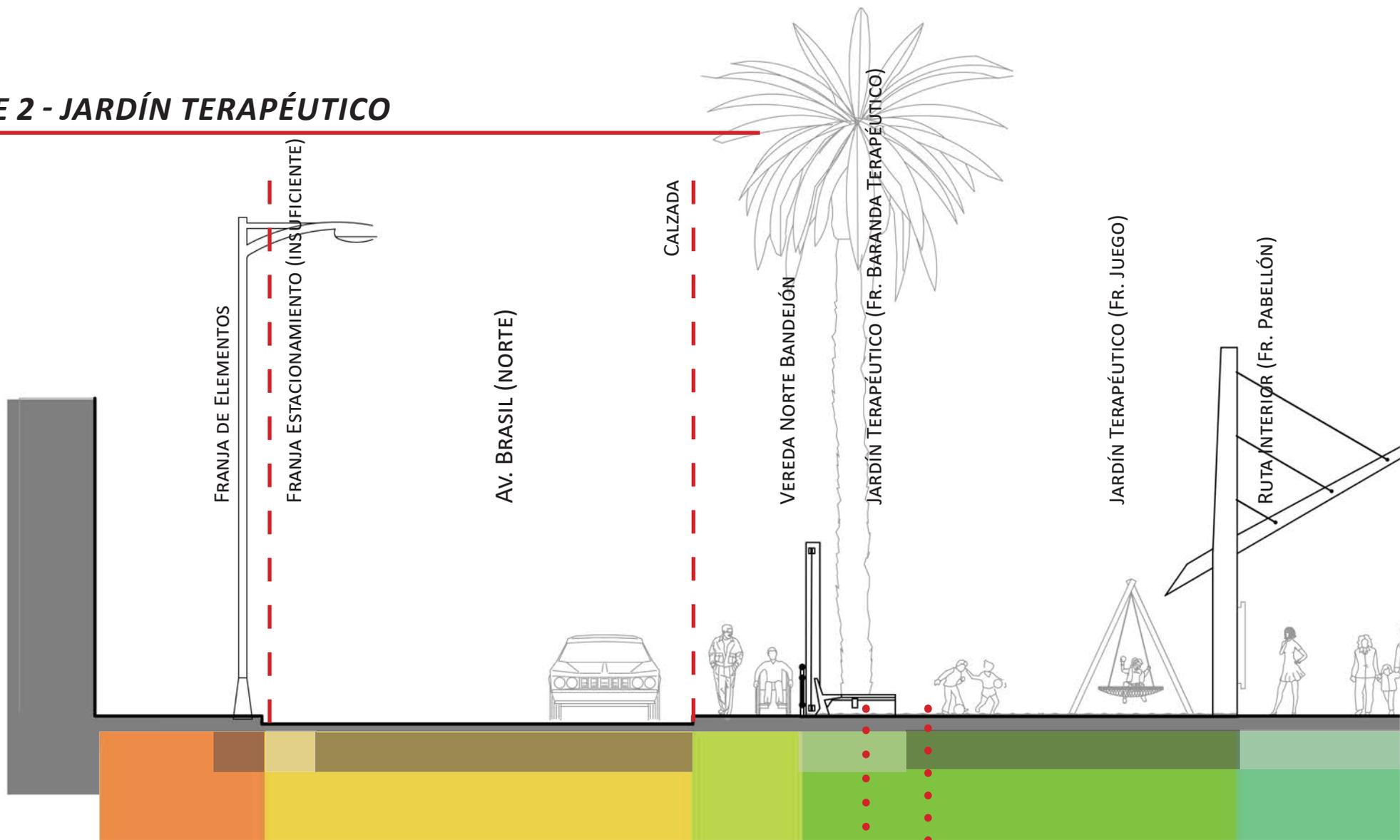


**BIOMBO ACÚSTICO.**  
 Separador del andar vehicular con la calle cercana y el acontecer interior.

**ESTACIONAMIENTOS DE CALZADA:**  
 $[\text{ancho total calzada}] - [2 \text{ vías } (7\text{m})] =$   
 $[\text{estacionamientos(mín 1.5m)}]$  Los estacionamientos de calzada son demarcados cuando la diferencia entre el total de esta y las vías es superior a 1.5m.

[Figura 122]

## CORTE 2 - JARDÍN TERAPÉUTICO

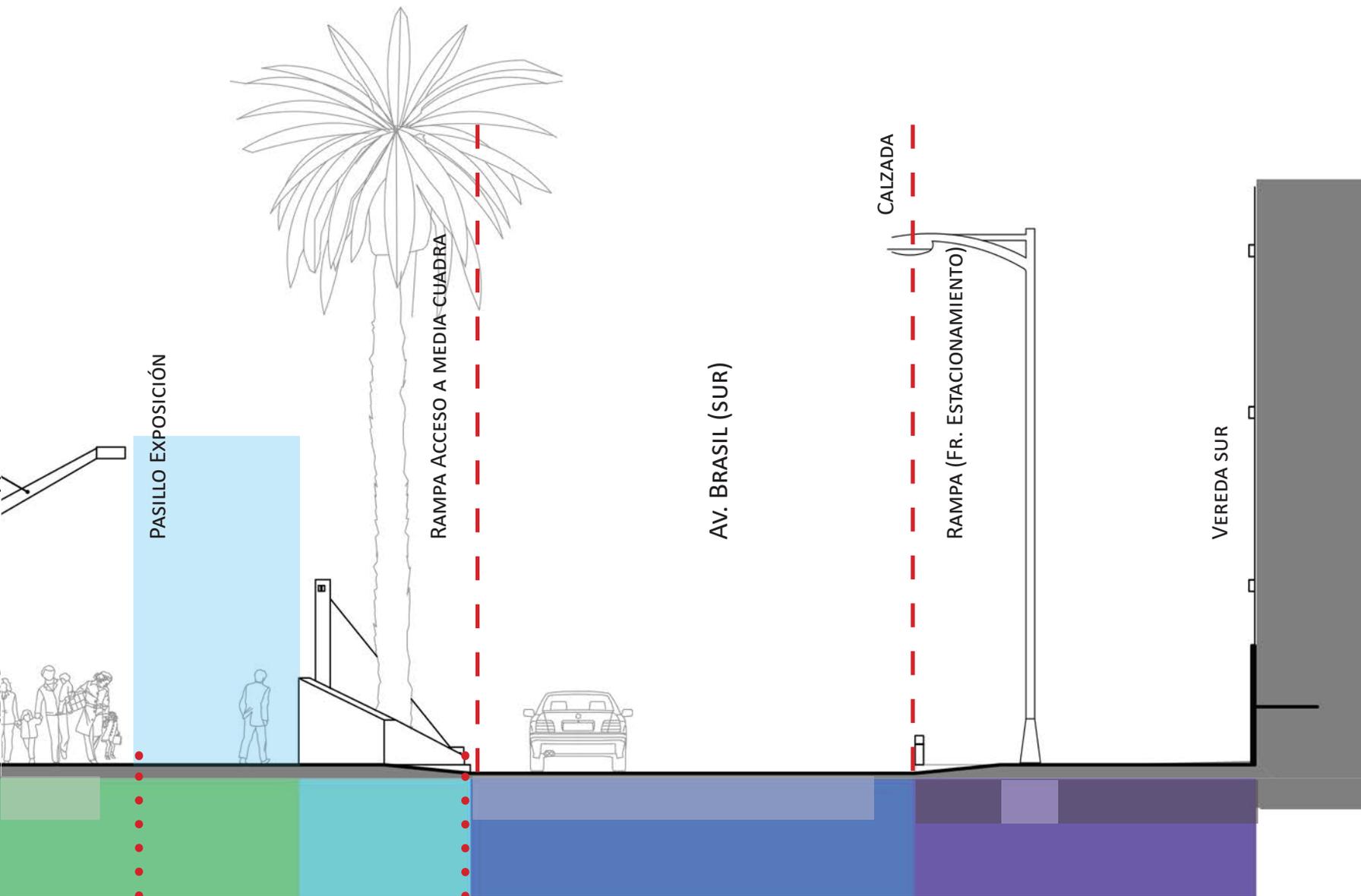


“Una vereda de 200 cm de ancho permite la circulación de dos sillas de ruedas o coches de niños a la vez, existiendo el espacio suficiente para realizar giros”  
*-Manual de Accesibilidad Universal*

**VEREDA EXTERIOR: 2M**  
 entre la vereda y el jardín terapéutico se extiende una baranda con función de ayudar al traslado o para el uso terapéutico por los niños del Instituto en ejercicios en el jardín terapéutico.

### JARDÍN TERAPÉUTICO

- Área de juegos y desarrollo de actividades complementarias al acontecer interior del Instituto
- Teletón (ejercicios, juegos de pelota, caminata)
- superficie irregular en baranda terapéutica)



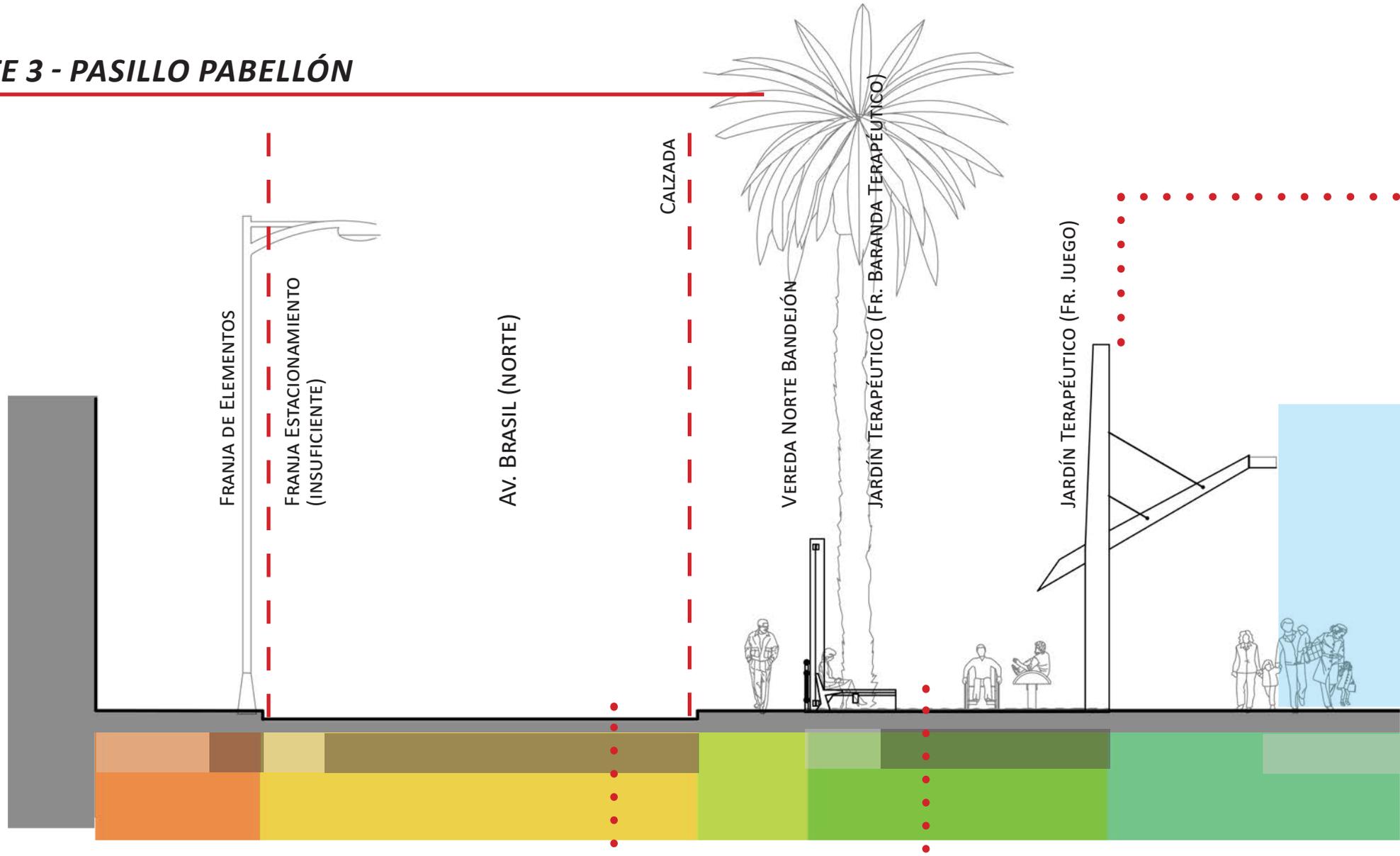
[Figura 123]

- PASILLO EXPOSICIÓN
- (cobertura media de cielo)
- Inicio al área de feria dónde
- se da espacio a la exposición
- en vertical.

- CRUCE A MEDIA CUADRA:
- Conexión directa con el emplazamiento entre el jardín terapéutico y los
- establecimientos de salud del lado sur facilitando la movilidad, al incluir
- más opciones para acceder al Instituto Teletón o la clínica Valparaíso.

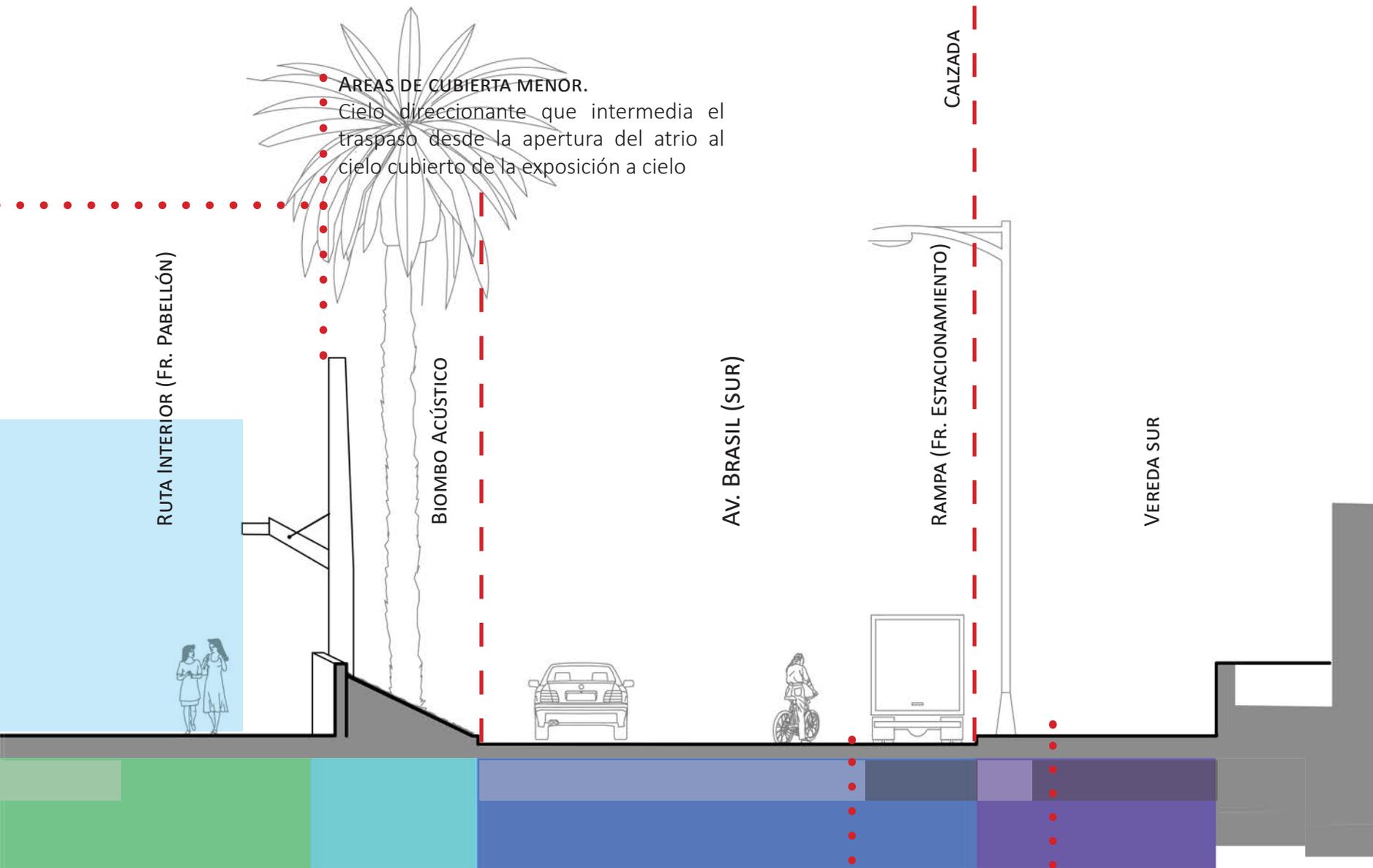
des  
uto  
en

## CORTE 3 - PASILLO PABELLÓN



ZONA 30 EN AV. BRASIL  
 tras el ingreso desde Errázuriz se ingresa a un entorno interior urbano con velocidad menor y mayor densidad de ocupación, por lo que un límite de velocidad se hace necesario

- • • • •
- **ÁREA DE JUEGOS INCLUSIVOS** para ser utilizados de igual manera por niños con dificultades motrices o sin ellas.
- **JUEGOS:** columpio de canasto, balancín de resorte, trampolín de suelo, y juegos de tablero. Todos ellos forman parte del catálogo
- inclusivo de *Inclusivegames* para distintos niveles de discapacidad.



[Figura 124]

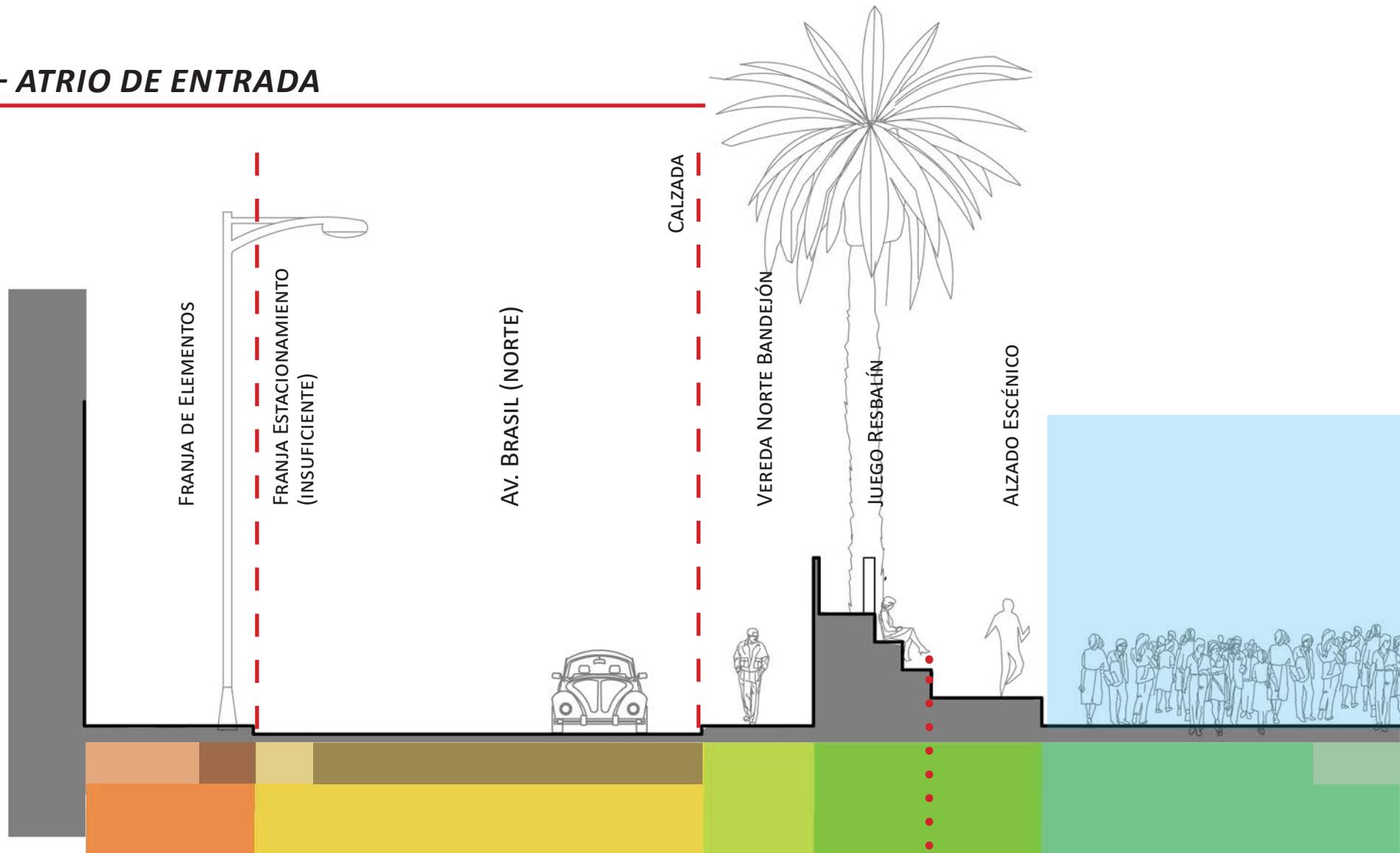
**ZONA 30 EN AV. BRASIL**

Reducción de los ruidos y aumento de la seguridad vial en un área parque. Permite una mejor relación con transportes como la bicicleta por la misma vía.

**VEREDA CLINICA+TELETÓN**

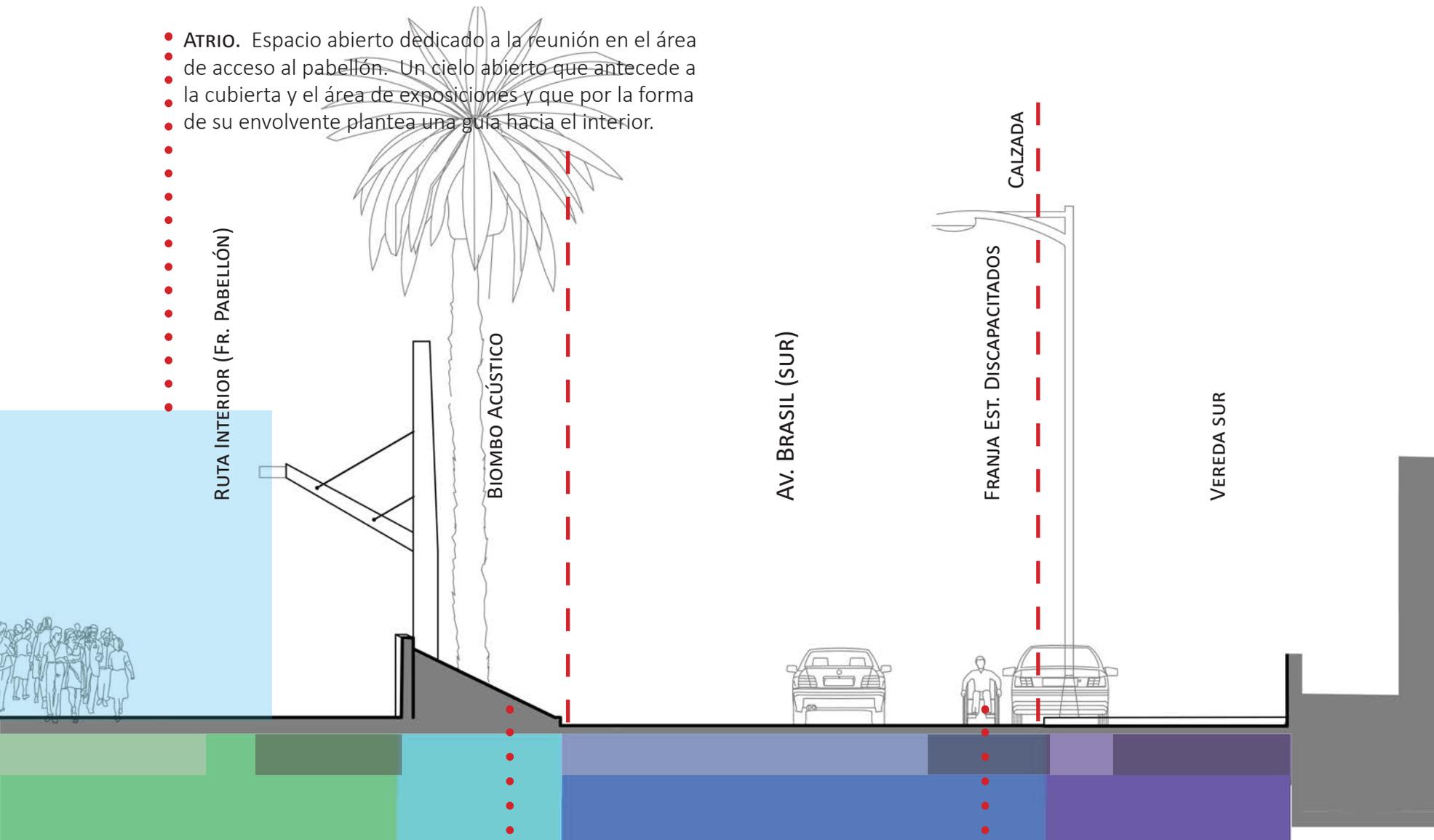
Veredas con accesibilidad asegurada a través de la continuidad de sus pavimentos.

## CORTE 4 - ATRIO DE ENTRADA



PLATAFORMAS DE JUEGO DE NIVELES Y RESBALÍN, que une a través del juego, el acontecer del jardín terapéutico hacia el espacio abierto de atrio. Formalmente se levanta desde el suelo en concordancia a una altura que se alza hacia pabellón. Su forma otorga también la posibilidad de usarse como podio donde se presente una persona hacia los conglomerados en el área abierta del atrio.

- **ATRIO.** Espacio abierto dedicado a la reunión en el área de acceso al pabellón. Un cielo abierto que antecede a la cubierta y el área de exposiciones y que por la forma de su envolvente plantea una guía hacia el interior.

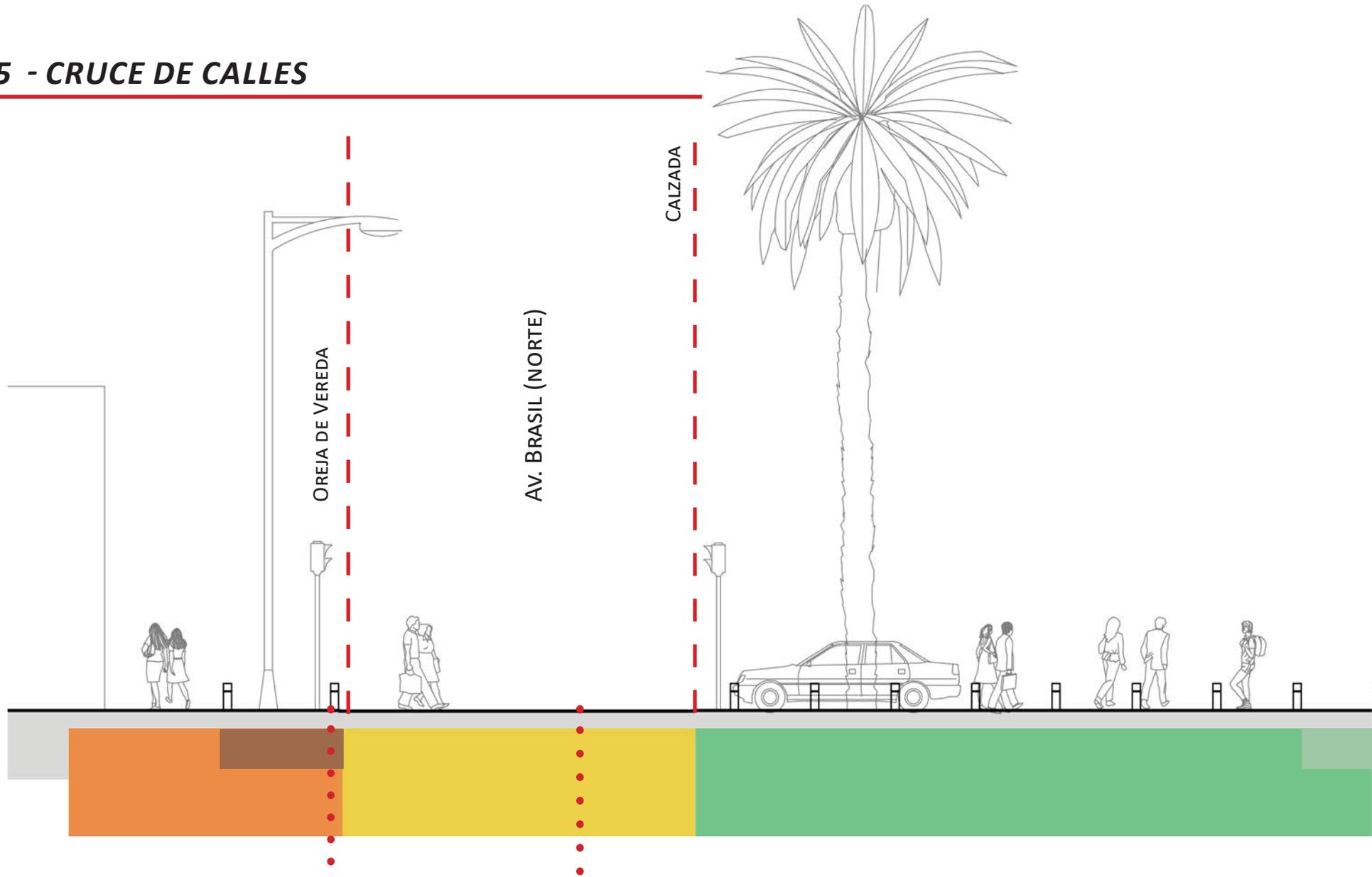


[Figura 125]

Se levanta un talud el que permite el distanciamiento con la calzada y funcionando también como biombo acústico hacia la zona de exposiciones que se presenta al interior del bandejón.

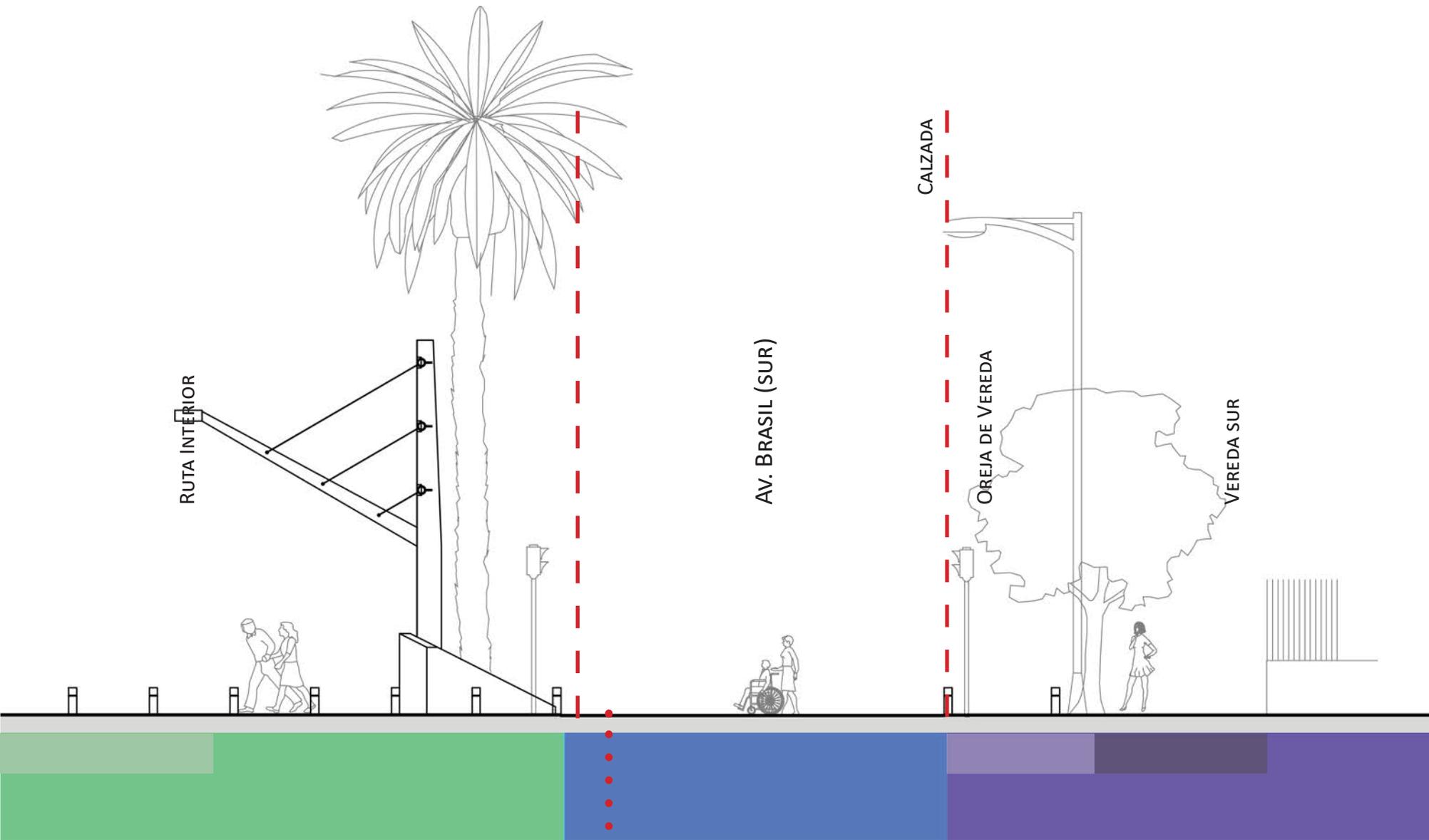
- **ESTACIONAMIENTO EN CALZADA PARA DISCAPACITADOS.**
- Sumado a el área de estacionamientos demarcada a lo largo de la calzada, es agregado uno de 1mx10m que se adentra en la vereda para dar espacio
- en las esquinas norponiente del seccional a estacionamientos para PcD.

## CORTE 5 - CRUCE DE CALLES



Las esquinas mantienen un dibujo de orejas para la facilidad y cercanía en los cruces peatonales.

- EL ALZAMIENTO de la acera permite generar una unión entre los tramos del bandejón central de la avenida Brasil, actualmente cortado tanto por el ancho de la ruta vehicular como por la no señalización del cruce. De esta manera se busca unificar la fragmentación de la avenida por medio de la continuidad de su circulación.

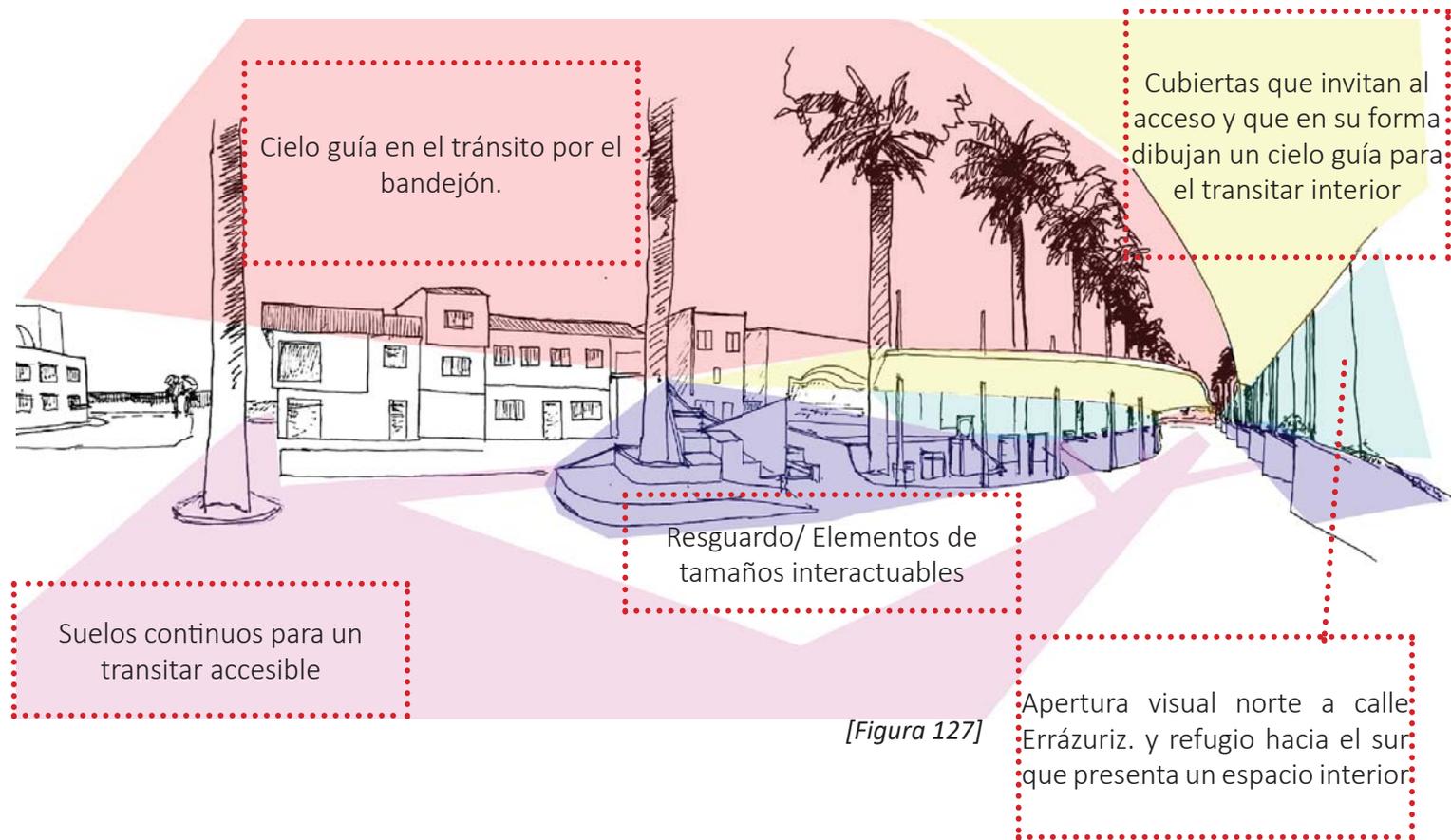


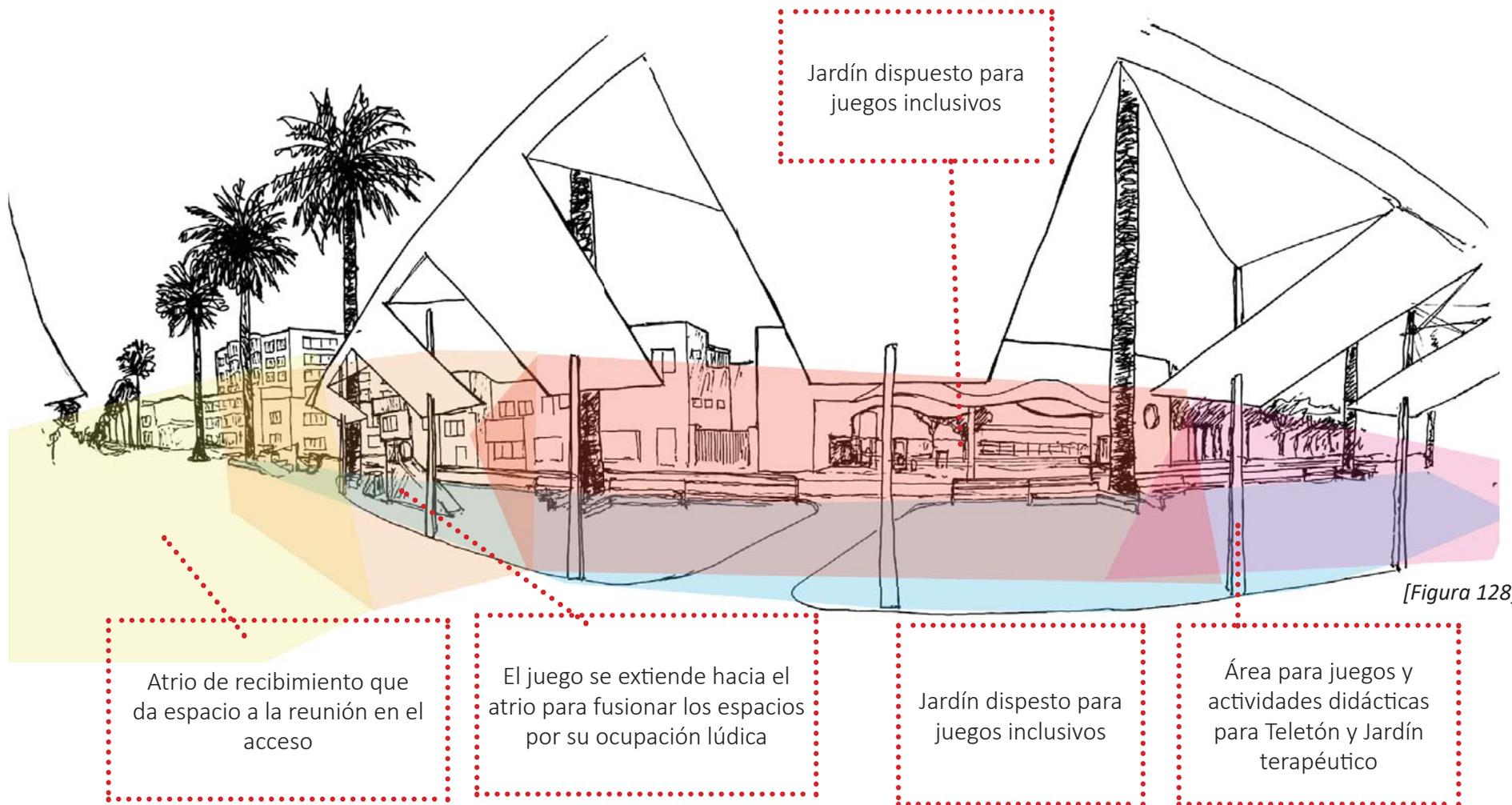
[Figura 126]

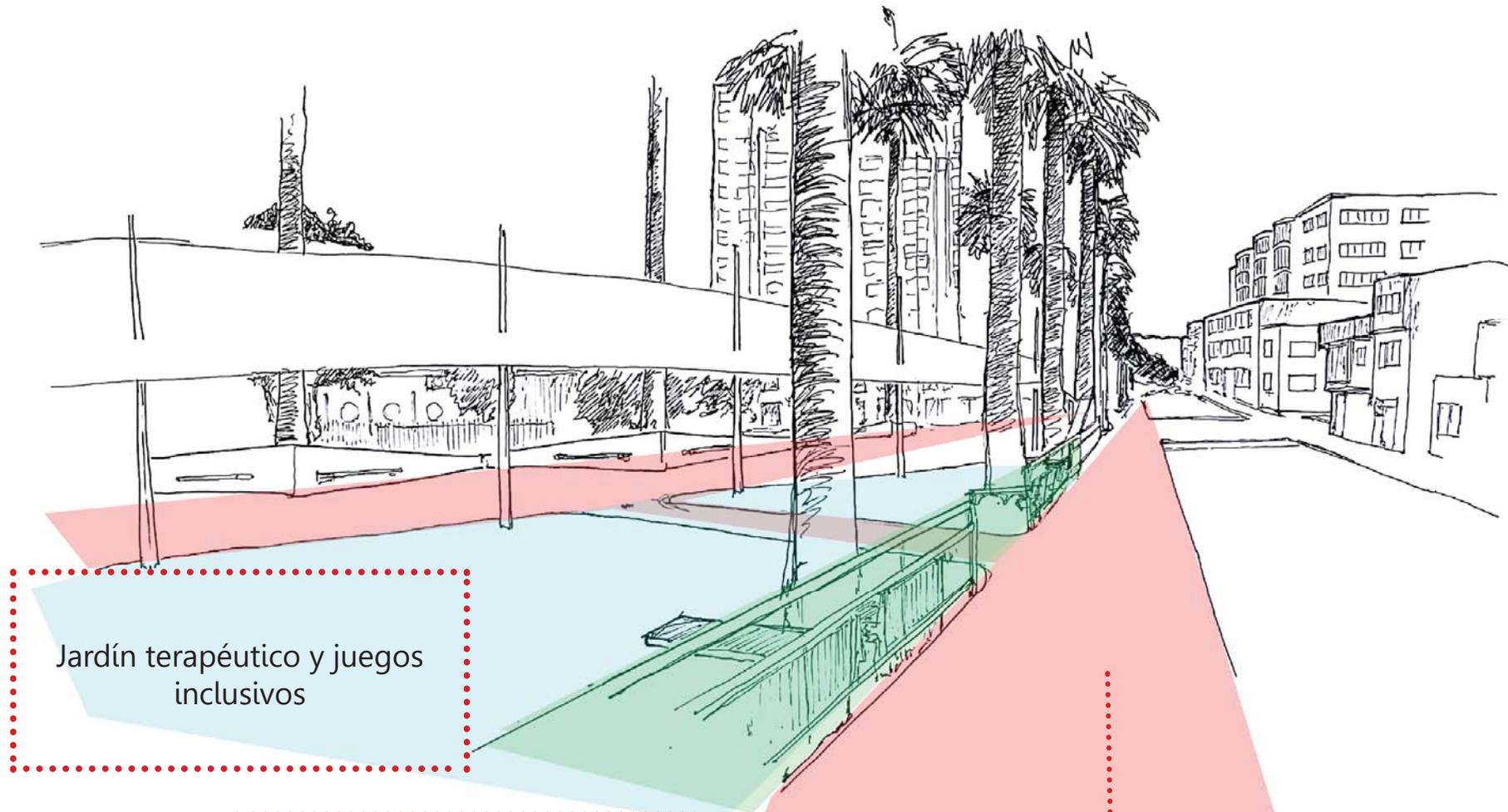
- ALZAMIENTO de las aceras del cruce de avenida Brasil y Francia, el
- que permite el paso continuo para los peatones lo que representa
- un claro apoyo a la homogeneidad de la ruta accesible.

## CROQUIS HABITADOS -

Los croquis habitados muestran las potencialidades de la nueva propuesta para el espacio del bandejón central de Av. Brasil





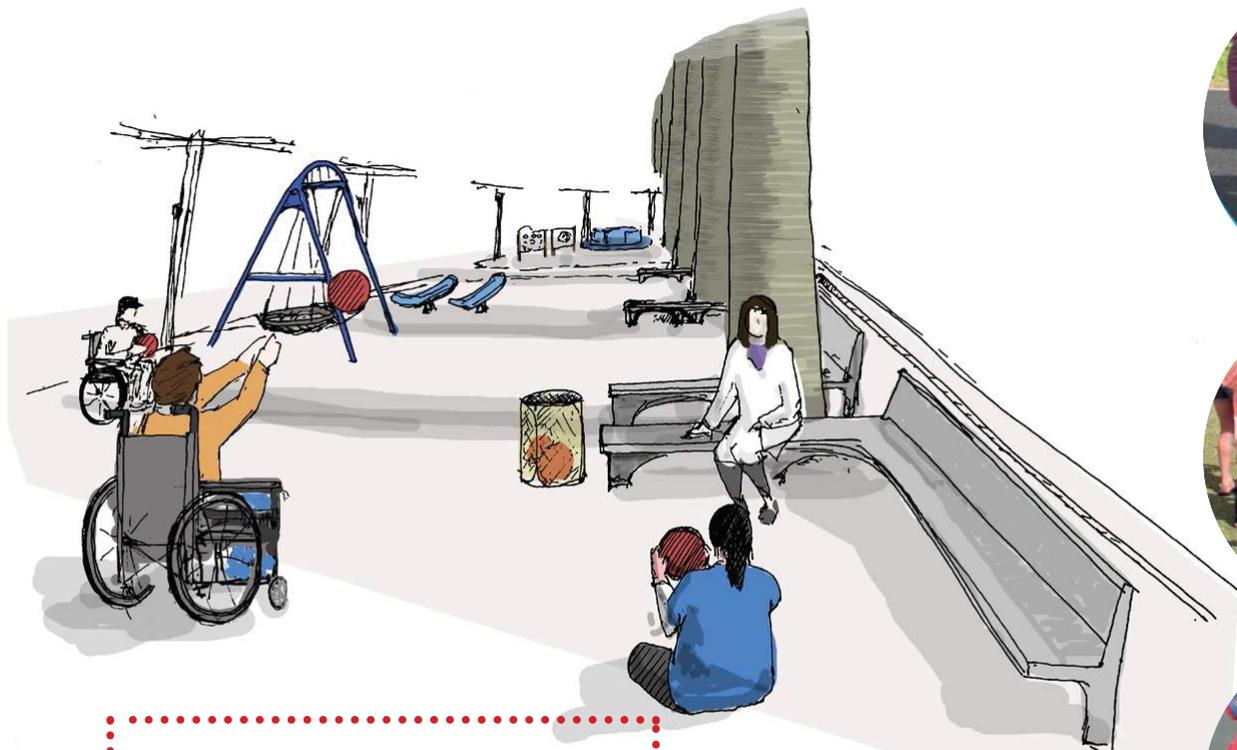


Jardín terapéutico y juegos inclusivos

Baranda terapeutica que acompaña el camino de la vereda exterior, separa el jardín con la calle y sirve como ayuda

Ruta exterior como variante al flujo peatonal central. Distanciador del jardín con la calle

[Figura 129]

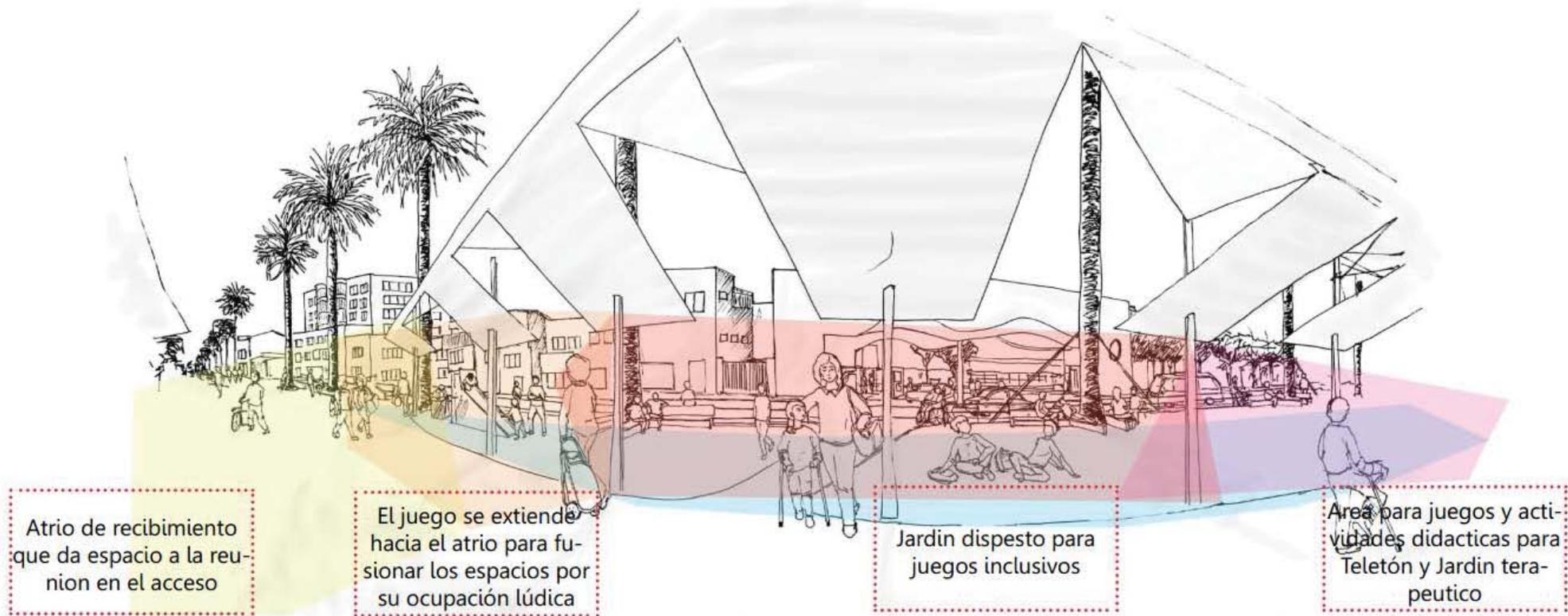


Actividades como el juego de lanzamiento de pelota es una opción para la ocupación de los espacios exteriores en disposición del uso de Teletón.

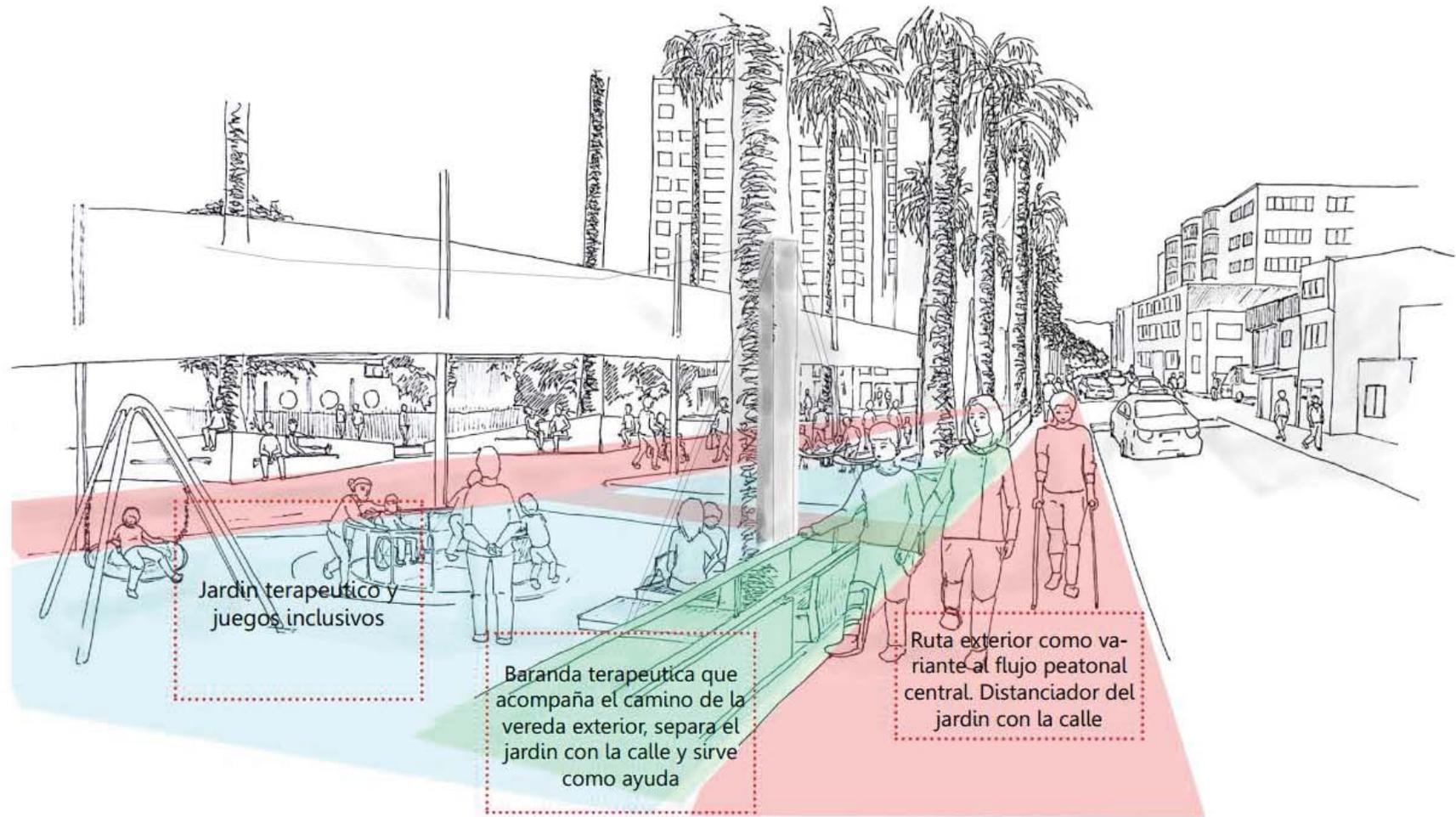
[Figura 130]



Referencia de los juegos a implementar en el jardín terapéutico, todos adecuados para ser utilizados por personas con dificultades de desplazamiento (Fuente: *Inclusiveplay.com*)

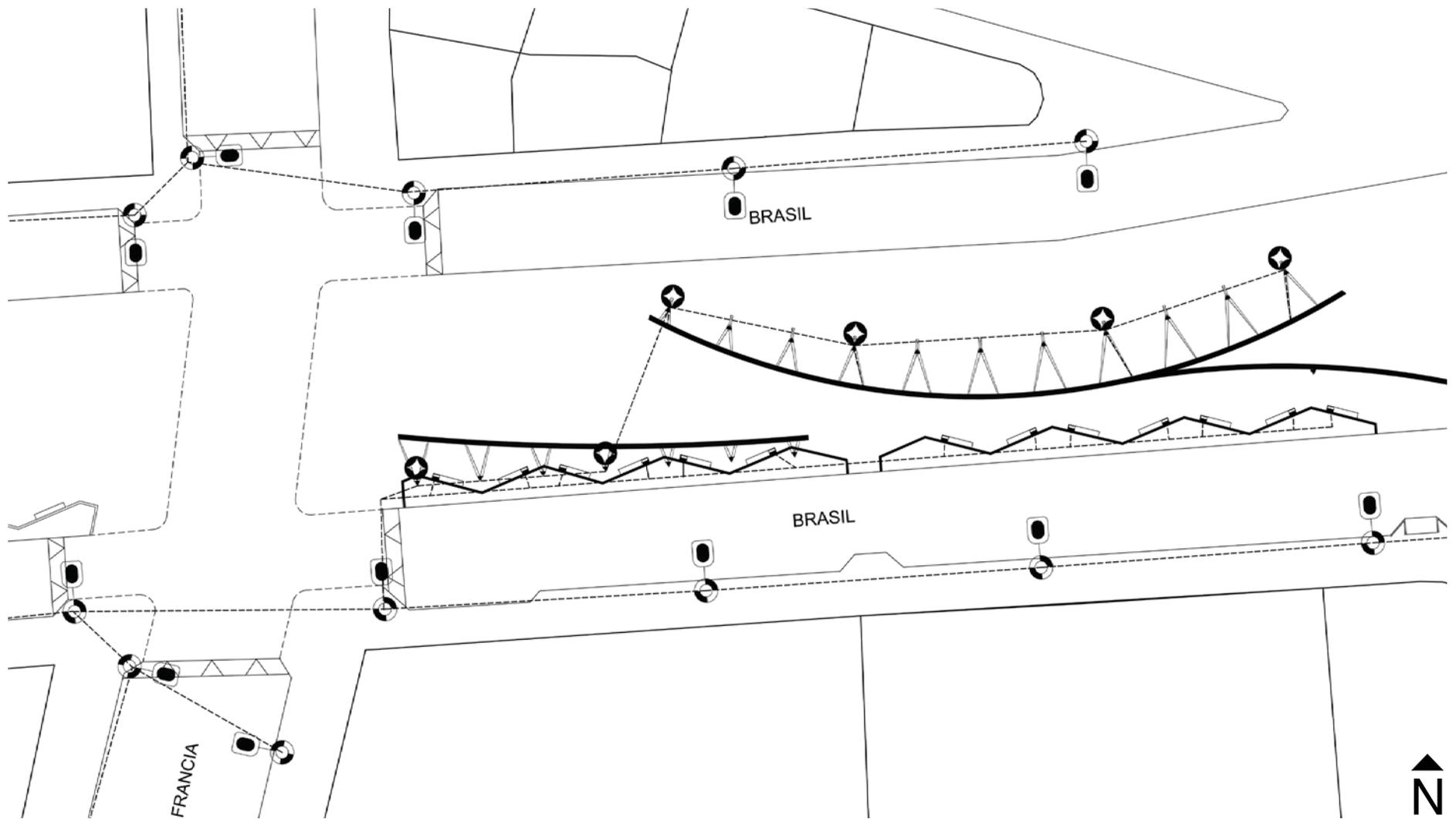


*Centro levantado en la curva del parque. Acrecenta su presencia en altura cuando el transitar es más estrecho por el bandejón. [Figura 131]*



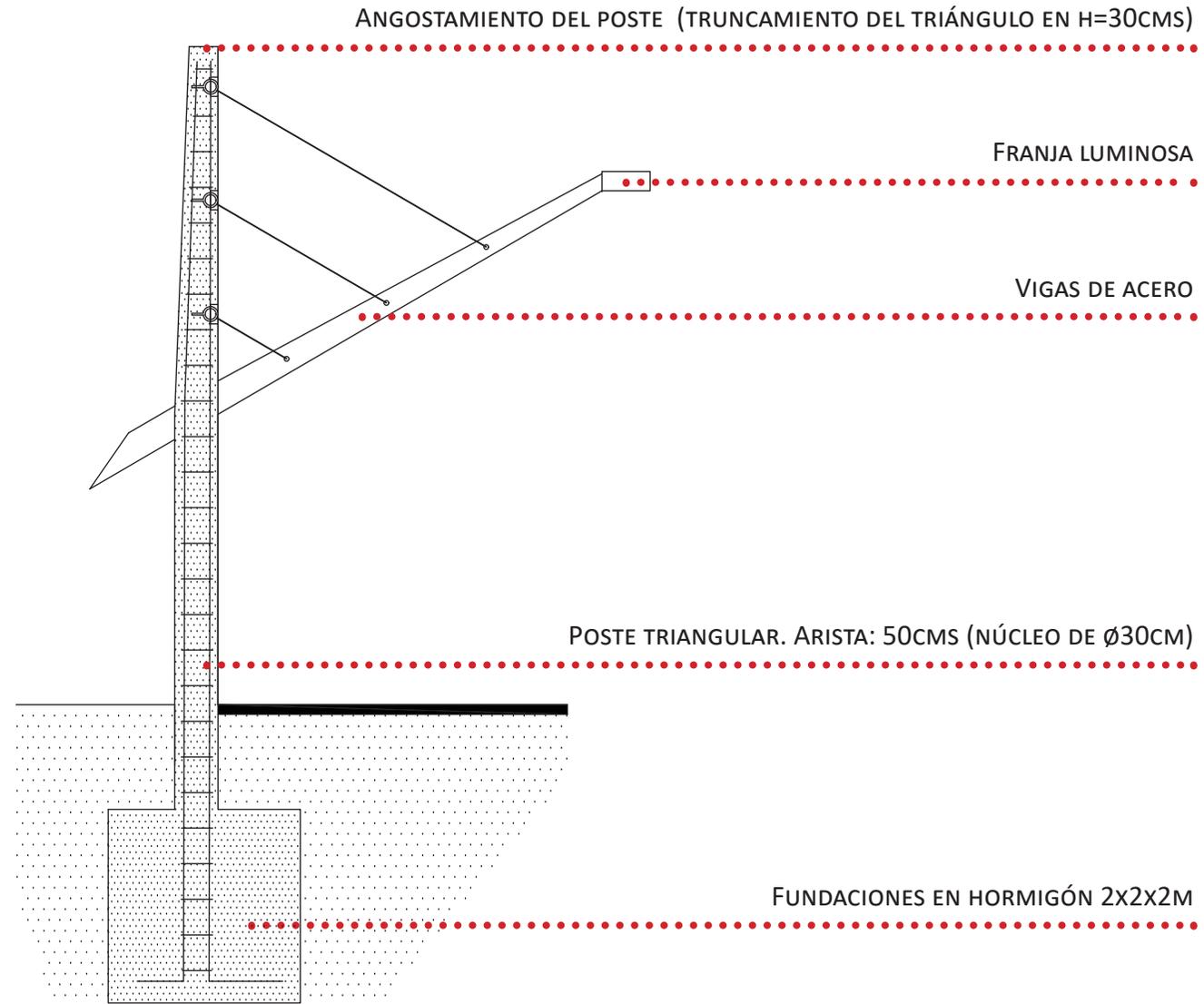
[Figura 130-a]





Planimetría Iluminación exterior. [Figura 133]

## ELEMENTOS ESTRUCTURALES



Corte Estructural Módulo Pabellón. [Figura 134]

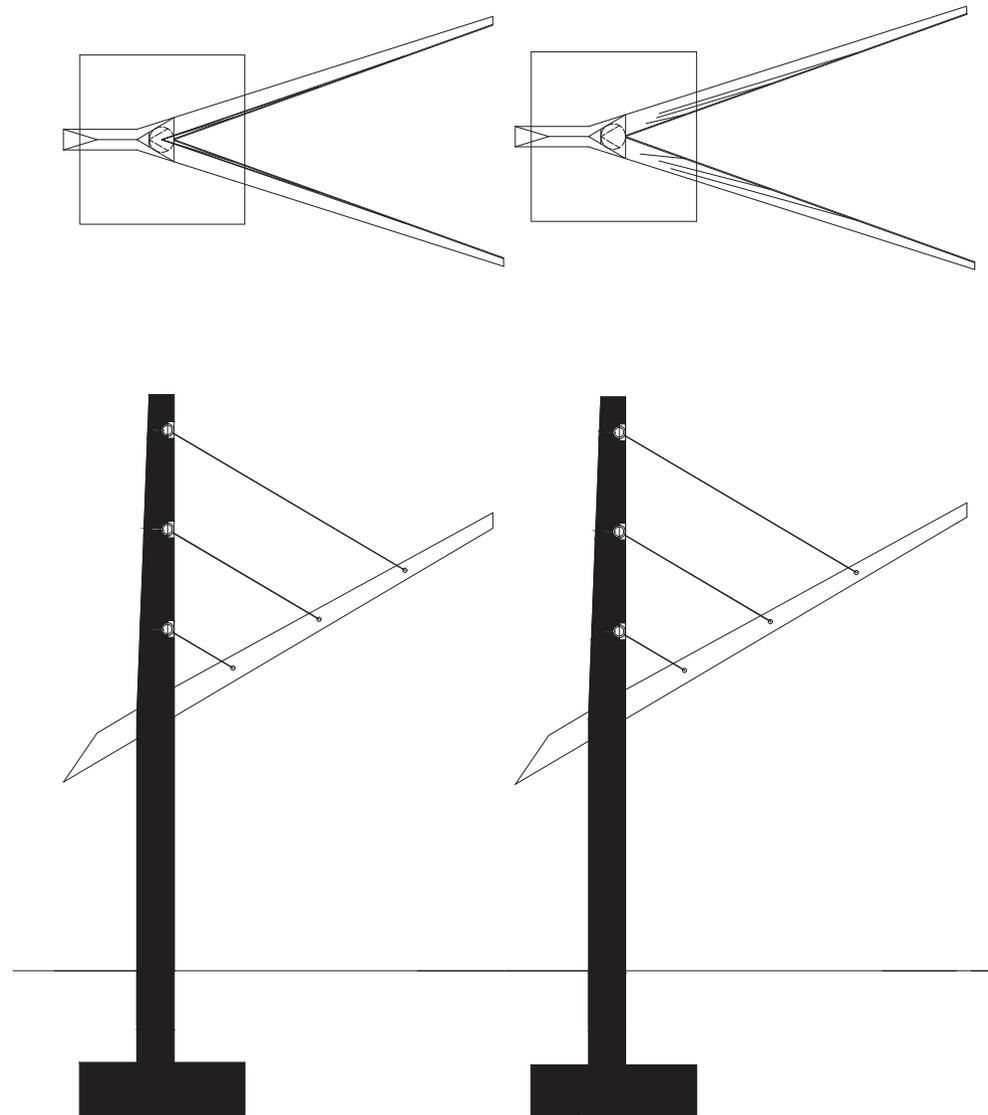
## COMPONENTES

\_El principal elemento estructural se desenvuelve en el área pabellón, siendo *los pilares que sostienen la cubierta* de éste, el principal desafío desarrollado.

\_Para la realización de éste elemento se propone, luego de la revisión del ingeniero, *un pilar tipo formado por un núcleo de hormigón de  $\varnothing 30\text{cm}$* , al que tangente se extienden 3 caras formando una columna de corte triangular con caras de  $\sim 50\text{cms}$ .

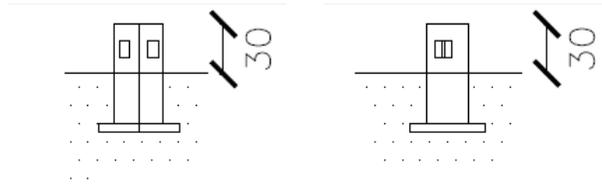
\_A cada uno de los postes se les adosan dos vigas de acero a 3m del suelo y que se levantan a  $30^\circ$  desde su punto de anclaje al poste y a los que se sujeta la franja luminosa que corona el tramo. *Las vigas son recogidas por tensores*.

\_Estructuralmente cada poste es similar, siendo sus únicas diferencias la altura a la que corta la línea luminosa. y por consiguiente la cantidad de tensores presentes, los que siempre sujetan desde el mismo punto.

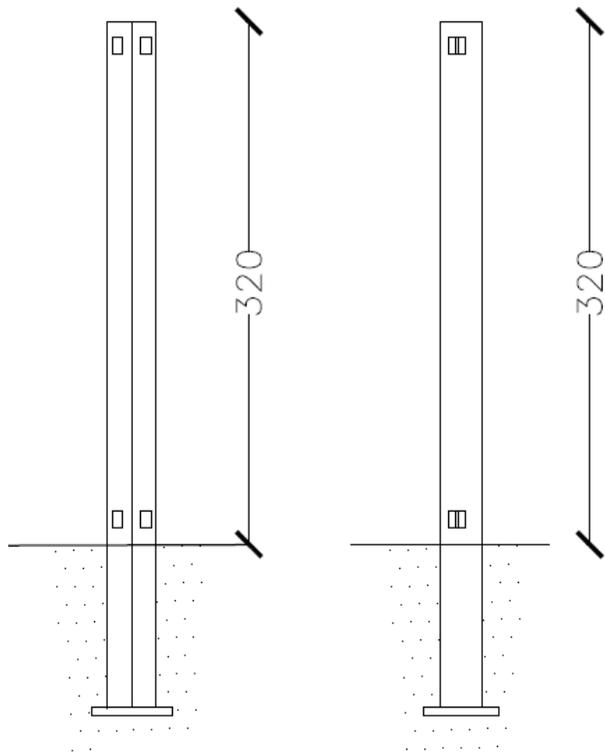


*Ligeras diferencias en el largo de los brazos son lo que otorga la curvatura final del cielo a la estructura [Figura 135]*

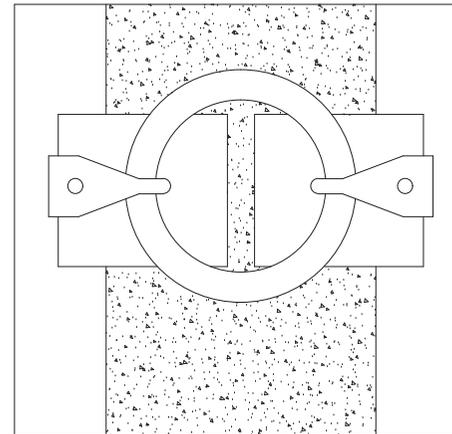
## ELEMENTOS ESTRUCTURALES



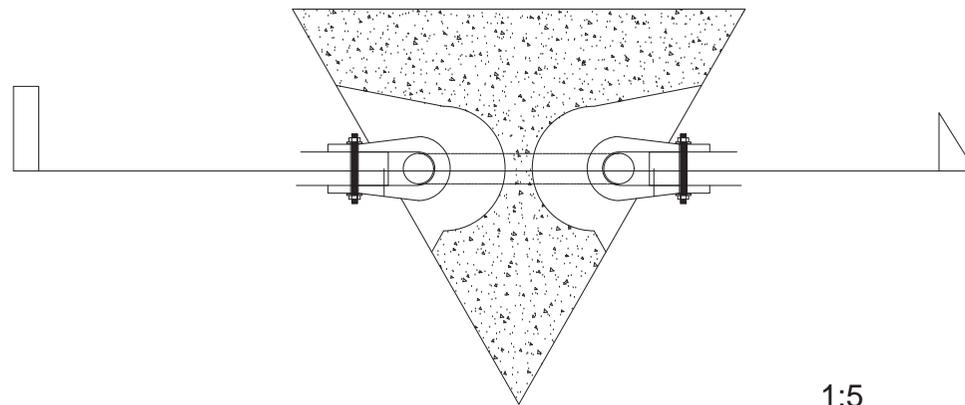
*Pilar estructura Malla [Figura 127]*



*Pilar Estructura Pabellón. [Figura 136]*

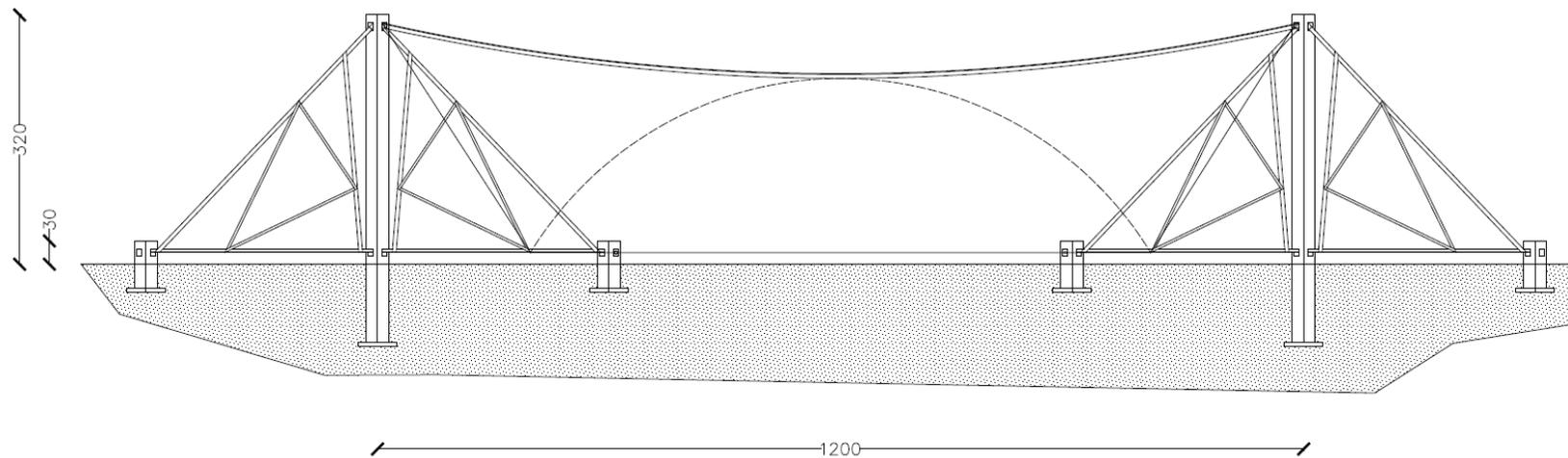


1:5



1:5

*Detalle anclaje de abrasadera a pilar. Arriba, Corte; abajo, planta [Figura 137]*



*Elevación Estructura Malla [Figura 138]*

## **MALLA JARDÍN TERAPÉUTICO**

Además de los pilares centrales se ubican otros pilares de menor tamaño en el área de las palmeras los que sirven en el lugar para sostener elementos textiles como las mallas del jardín terapéutico o el límite delineado en el área del pabellón.

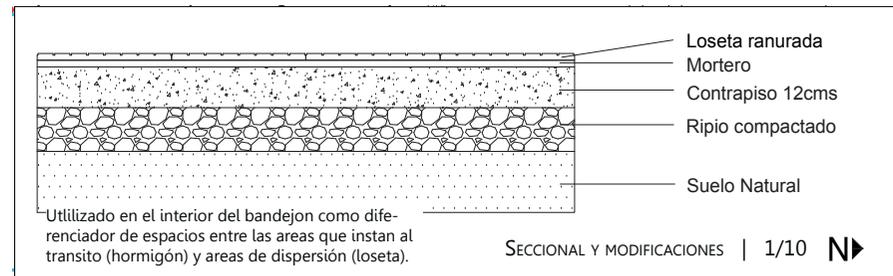
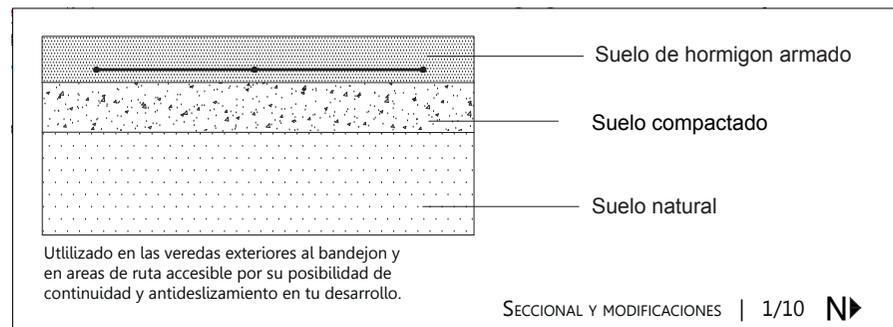
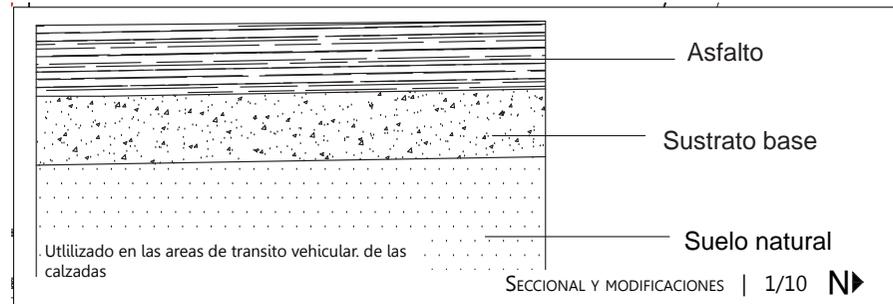
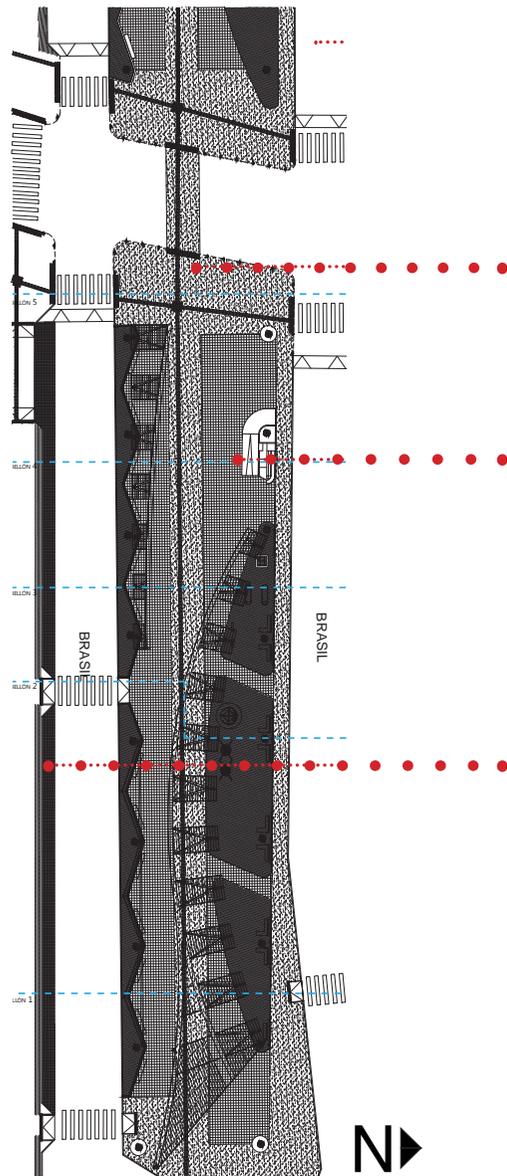
Para la sujeción de los paneles textiles, estos desde sus extremos son amarrados a argollas puestas al interior del pilar. La intención de este tipo de agarre es que las tensiones aplicadas por los textiles en

la argolla sea neutralizada por su símil en el lado contrario permitiendo que de esta manera sea solo la pieza metálica quien reciba las fuerzas de tensión sin necesidad de que el hormigón entre en acción, Manteniendo así la integridad del material y el elemento permanezca en buen estado por un tiempo mayor.

Para las mallas que se aplican en la propuesta, existen las que se ubican en

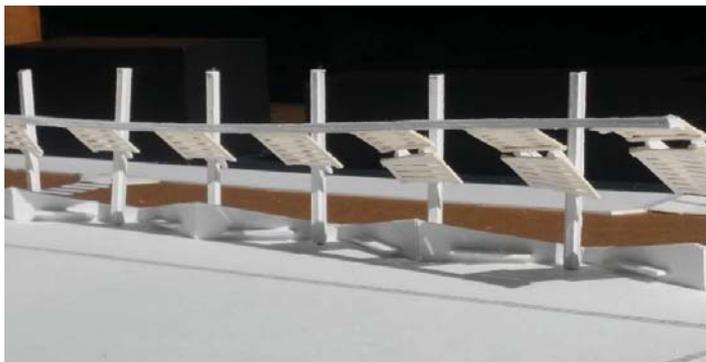
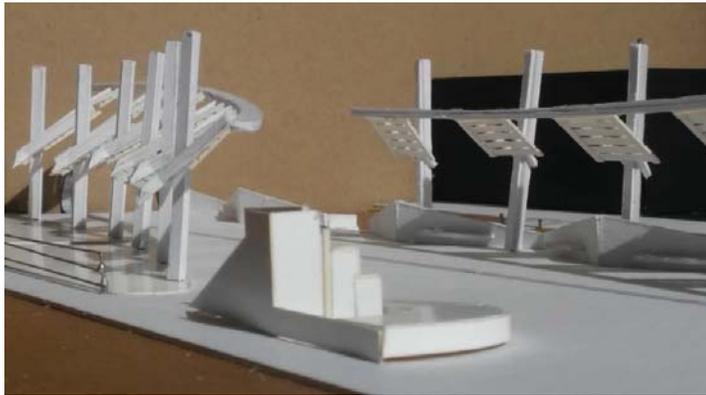
las estructuras triangulares, [Figura 127] la que permanecen en el lugar como elemento espacial, y una malla larga la que se dispone en los momentos de ser ocupada. Para la ubicación de esta malla esta debe ser enganchada a el cabo superior que une los postes lo que permitiría dar espacio a juegos de pelota en el área del jardín terapéutico sin necesidad de la preocupación de la pérdida del balón hacia la calle.

## TIPOS DE PAVIMENTOS



Planimetría general [Figura 139]

## MAQUETAS PROPUESTA PABELLÓN INCLUSIVO



Vistas de MAQUETA de Pabellón [Figura 140-143]



***Visita Institutos Teletón***  
*Casos Referenciales*

## **DISEÑO ESTANDARIZADA PARA INSTITUTOS TELETON** **FICHA**

Se realiza una ficha de evaluación por medio de la cual se permite chequear tanto el entorno de cada instituto en su contexto general como particularidades de este para identificar puntos críticos en su ruta accesible exterior o lugares que presenten alguna dificultad para el desplazamiento en el entorno de cada instituto.

Para la determinación de la ruta accesible del entorno se delimito a partir del paradero de transporte público más cercano, a partir del que se extiende hasta el hall de entrada de cada instituto, indicando en la ficha cuales son las deficiencias en el desarrollo de esta y así comprender el entorno identificando cada factor en uno de los 3 grupos:



*Elemento totalmente accesible*



*Presenta dificultades en la accesibilidad*



*Presenta peligros. No permite accesibilidad*

Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:	
Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	
Cruces peatonales.	
Huella podotactil	
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion con la ruta accesible	
Señalización	
PARADEROS:	
Paraderos	

*Ficha tipo para la medición. [Figura 01]*



Acceso [Figura 02]



Vía Pública [Figura 03]



[Figura 04]



Acceso [Figura 05]

## **INSTITUTO TELETÓN AYSÉN**

---

### **PRESENTACIÓN DEL LUGAR:**

Ubicado en la ciudad de Coyhaique, fue inaugurado el 6 de enero del 2014. Actualmente atiende a 418 niños, jóvenes y sus familias (provenientes de Aysén, Cisne, Melinka, Cochrane, O'Higgins, Tortel, Coyhaique, Lago Verde, Río Ibáñez y también pacientes extranjeros).

El instituto se presenta al borde de la ciudad en terrenos donde a diferencia de lo que se pueda presentar en Valparaíso, existe un espacio donde distintas actividades

pueden ser desarrolladas en el exterior, existiendo un área de teatro totalmente implementado para ser utilizado universalmente, además de fusionarse con terrenos pastados para que los niños puedan utilizar (jardín terapéutico).

En cuanto a su relación con su entorno, el instituto se encuentra al linde de la ciudad, alejado del acontecer urbano siendo la única forma de llegar a través de taxi o vehículo particular.

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

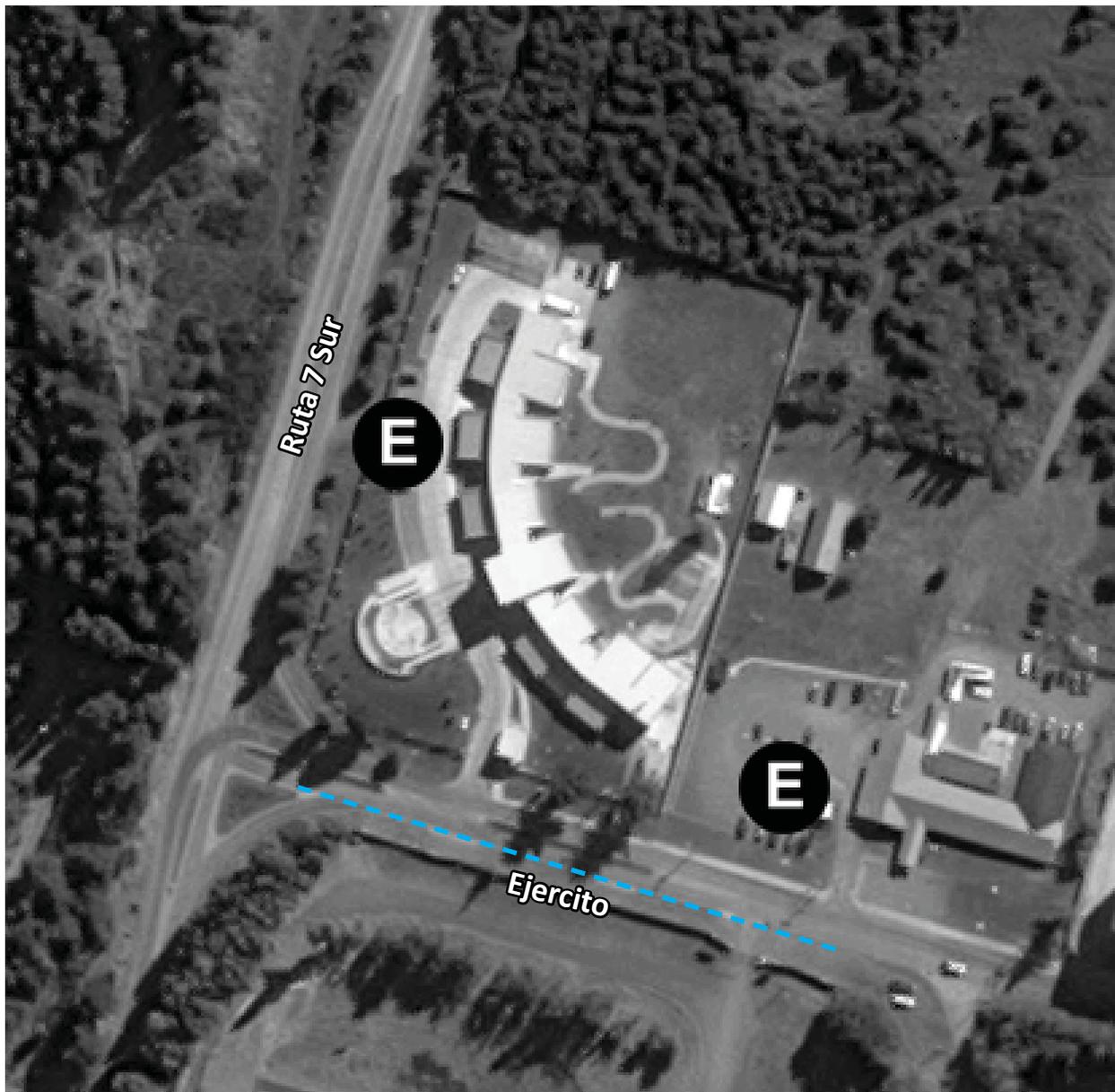
- \_ Ruta Siete Sur
- \_ Ejército

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_ Conexión directa con Carretera Austral (Ruta 7 Sur)

*Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:*

Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	Yellow
Cruces peatonales.	Red
Huella podotactil	Red
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	Yellow
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion ruta accesible	Green
Señalización	Green
PARADEROS:	
Paraderos	Red





## ÁREA TEATRAL

---

Al interior del recinto de Teletón se encuentra un área destinada a la presentación teatral, dispuesta con una accesibilidad completa tanto a su pequeña galería como a los alrededores. Espacios de este tipo demuestran la importancia de dar lugar a que todas las personas tengan la posibilidad de disfrutar de un espacio en este caso hecho para la presentación de algún acto en escena. La galería desciende hasta el escenario, conectándose la parte superior con la inferior a través de rampas que dan acceso fácil a cada nivel universalmente.



## ESTACIONAMIENTO DE PAVIMENTO ARTICULADO

---

Se presenta al interior del instituto un estacionamiento a las afueras del edificio, como es posible de ver en la fotografía, se observa la ocupación de pavimentos irregulares tanto para estacionamientos regulares, como para discapacitados, siendo la mayor ayuda en cuando a la accesibilidad universal el hecho de que se mantiene siempre un nivel regular en los suelos. Junto a este espacio se encuentra lo llamado Jardín Terapéutico al interior del instituto.

## CONEXIÓN CON LA VEREDA

---

El encuentro de la vereda con la calle a pesar de ser una construcción prácticamente nueva presenta diferencias de nivel con la rampa mayores a 1cm, que es lo máximo que las recomendaciones para este tipo de encuentros indican.

Pueden verse opciones que resuelvan este encuentro de mejor manera, para quienes, por ejemplo, utilizan esto con ruedas, idealmente el encuentro se dé con un ángulo constante que al cortar la vereda en ángulo curvo se puede lograr.



## CONEXIÓN CON LA CALLE

---

Al encontrarse el instituto en una zona alejada y al borde de la ciudad, se encuentran veredas no pavimentadas que no ayudan a una conexión accesible del instituto con su entorno. Al no existir un transporte público que pase por el lugar de estacionamiento para el paradero existente aparece en desuso aunque demostrando la intención de incluir este espacio en un área conectada a la red de movilidad de la ciudad.





## SEPARACIÓN CON EL ENTORNO

---

Los nuevos institutos Teletón como este se ubican en terrenos que, a diferencia de los institutos más antiguos, que cuentan con extensos terrenos exteriores disponibles para emplazar equipamiento como estacionamientos, juegos, espacios de teatro, jardín terapéutico o simplemente como un espacio donde los pacientes y personal puedan desenvolverse en el exterior. Estos espacios a diferencia del instituto de Valparaíso no requieren de una conexión con el exterior ya que dentro de sus terrenos cuentan con espacio para actividades.



## JARDÍN TERAPÉUTICO

---

Áreas pastadas donde los niños asistentes al instituto pueden ejercitarse o realizar distintas actividades al interior de los terrenos del instituto. Esta se presenta conectada al área de teatro como una unidad espacial dedicada a las actividades exteriores.



Vía Pública [Figura 06]



Acceso peatonal [Figura 07]



Acceso vehicular [Figura 08]

## **INSTITUTO TELETÓN CONCEPCIÓN**

---

### **PRESENTACIÓN DEL LUGAR:**

El Instituto Teletón Concepción, fue inaugurado el 20 de julio de 1981, constituyéndose como el se-gundo Instituto a nivel nacional. Es un centro que brinda atención a la Región del Biobío (VIII), actual-mente, atiende a cerca de 3.834 niños y sus fami-lias. El Instituto, ubicado en San Pedro de la Paz, realiza postas rurales en las provincias de Ñuble, Arauco y Biobío.

El instituto se ubica en medio de un área residencial con un acceso distanciado a una cuadra del transporte público. En

cuanto al desarrollo de la ruta accesible esta presenta continuas dificultades desde la llegada por el transporte público hasta el acceso con zonas donde el pavimento se interrumpe por senderos terrosos o rampas que no conducen a una continuación en la ruta accesible al atravesar la calle.



Vista Exterior [Figura 09]

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

- \_ Los Acacios
- \_ San Pedro
- \_ Los Maños

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_ Paradero en Av los Maños

*Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:*

Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	■
Cruces peatonales.	■
Huella podotactil	■
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	■
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion ruta accesible	■
Señalización	
PARADEROS:	
Paraderos	■





## ESTACIONAMIENTOS TRASEROS

---

Estacionamientos que funcionan como una puerta trasera al instituto, más cercanos al transporte público aunque difícilmente identificables por el tránsito común. La presencia, aunque menor, de un se-gundo acceso al instituto a una distancia menor desde el transporte es valiosa ya que ayuda a el desplazamiento de quienes asisten al darle la posibilidad de pasar por un interior en mejores condiciones que con las dificultades de un pavimento irregular en el exterior.



## CRUCES INTERRUMPIDOS

---

Se presentan cruces interrumpidos que notoriamente no están dispuestos siquiera para un desplazo del peatón sin dificultades. El paso de cebr de la imagen conecta una esquina sin rampa hasta una en un borde pastado

Tener claras las rutas que la ciudad presenta, y tras definirlas es necesario mantenerlas limpias y continuar potenciándolas para dar a un entorno que lo necesita unas vías peatonales accesibles y de fácil acceso.

## SENDEROS EN TIERRA

---

Junto al paradero en dirección a Teletón se presenta al interior de un área que aparenta querer ser un área verde un sendero no pavimentado pero cuya falta solo provoca un corte en la ruta accesible del lugar



## RAMPAS EN MAL ESTADO

---

Junto al instituto se encuentra una rampa hacia la calle cuyo bajo mantenimiento a través de los años la ha dejado con espacio en el que vegetación se asoma e interrumpe la continuidad del pavimento al interior de la ruta accesible. Similar al caso del paso de cebr de "CRUCES INTERRUMPIDOS" esta rampa tampoco guía hacia ninguna continuación en la ruta peatonal en la acera de en frente.





*Paradero Norte [Figura 010]*



*Paradero Egaña Sur [Figura 011]*



*Acceso [Figura 012]*

## **INSTITUTO TELETÓN PUERTO MONTT**

---

### **PRESENTACIÓN DEL LUGAR:**

El Instituto Teletón Puerto Montt, fue inaugurado en 1990 y actualmente, atiende a más de 2.000 niños y sus familias pertenecientes a la región de Los Lagos.

Se emplaza en la extensión de uno de los principales ejes del centro de la ciudad adentrándose en un área mayormente residencial, aunque se enfrenta a una quebrada lo que le da una independencia en su emplazamiento. En cuanto al área de la accesibilidad y su conexión con la movilidad de la ciudad, presenta intención de conectarse directamente tanto por la

ubicación de los paraderos como el paso de cebra que se ubica frente al acceso al instituto.

Similar a Valparaíso no presenta terrenos interiores para juegos o actividades. Cuenta aledaña a esta, con un estacionamiento para el instituto, aunque su accesibilidad universal se observa pobremente desarrollada.

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

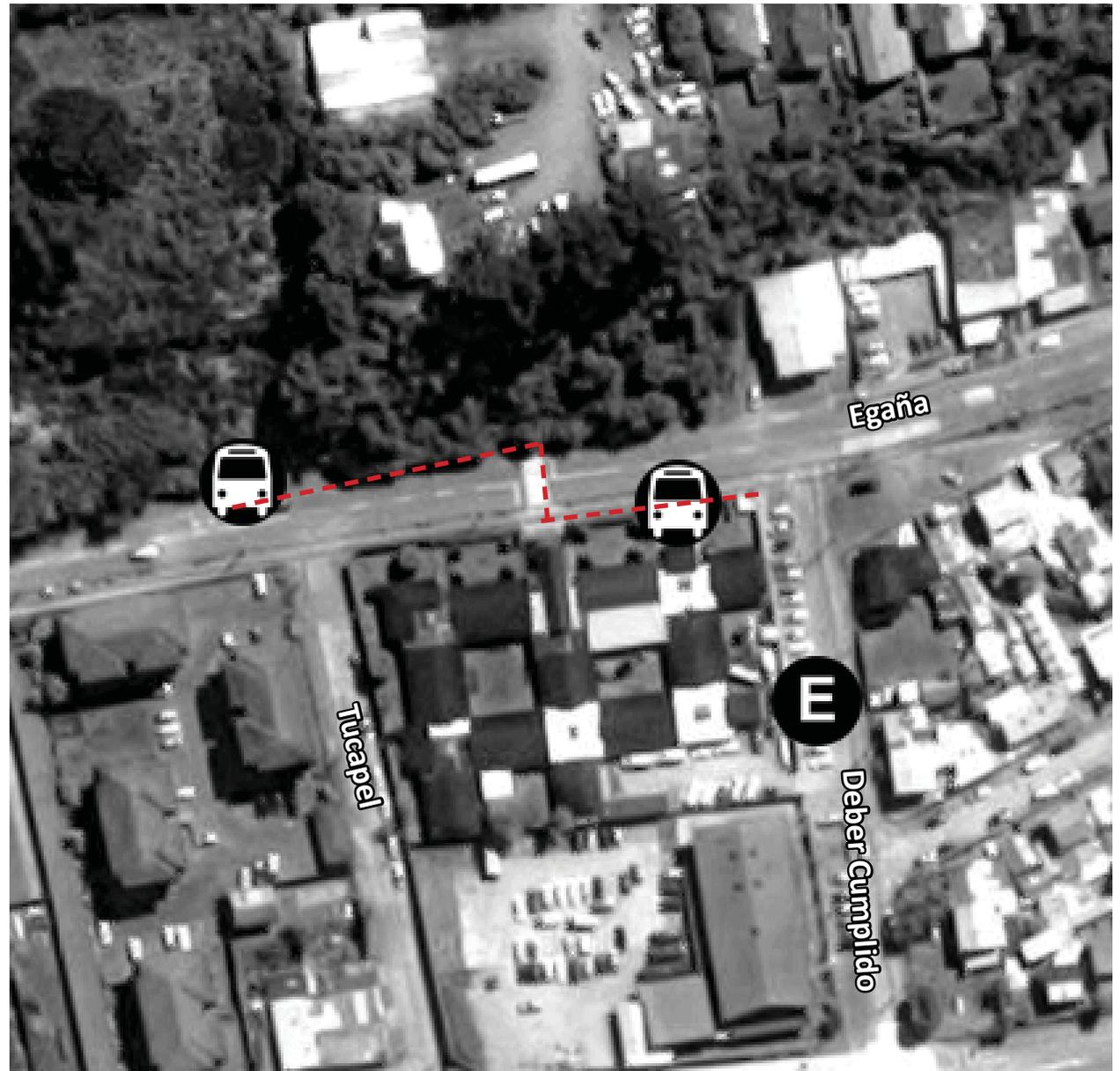
- \_ Egaña
- \_ Deber Cumplido
- \_ Tucapel

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_ Egaña

*Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:*

Concepto a analizar	Estado
<b>CIRCULACION HORIZONTAL.</b>	
Veredas:	Yellow
Cruces peatonales.	Green
Huella podotactil	Red
<b>CIRCULACION VERTICAL</b>	
Escaleras	
Rampas	Green
<b>ESTACIONAMIENTOS</b>	
Conexion ruta accesible	Yellow
Señalización	
<b>PARADEROS:</b>	
Paraderos	Green

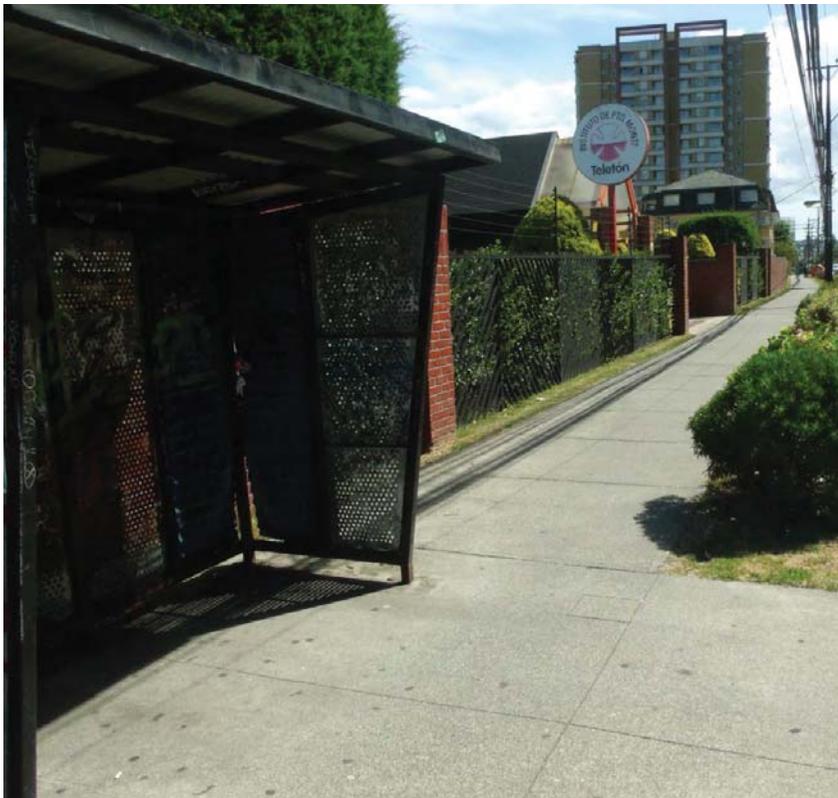




### **CRUCE A MEDIA CUADRA**

---

Frente al instituto se ubica un cruce peatonal a mitad de cuadra dispuesto especialmente para el instituto y su conexión con el transporte público. Elementos como este mejoran la conectividad del ins-tituto al ocuparse especialmente de quienes se pre-sentan al lugar día a día.



### **PARADERO JUNTO AL INSTITUTO**

---

A 25 mts del acceso al instituto se ubica un paradero para el instituto. Distancias pequeñas de traslado peatonal en casos como un instituto Teletón o un centro de salud son de gran ayuda para quienes asisten, considerando que muchas veces hay dificul-tades para el movimiento en los pacientes.

## VEREDAS EN MAL ESTADO Y ESTRECHAS

---

A pesar de la ayuda que da la presencia de un paso de cebra frente al instituto, la calidad de las veredas en la acera de enfrente no cumplen con los requerimientos mínimos para ser consideradas aptas como parte de una ruta accesible como el estado de su pavimento o el ancho de la vereda.



## ESTACIONAMIENTOS JUNTO AL INSTITUTO

---

A diferencia del instituto de Valparaíso, como es necesario el común de los institutos Teletón cuenta con un estacionamiento a las afueras de este que de la posibilidad de llegar cómodamente en un vehículo particular a los pacientes. Es necesario considerar que estos estacionamientos han de estar bien demarcados y contar con espacio diferenciado como “estacionamiento para discapacitados”





*Acera calle Lircay [Figura 013]*



*Jardín Terapéutico [Figura 014]*



*Acceso Vehicular [Figura 015]*



*Acceso por calle Lircay [Figura 016]*

## **INSTITUTO TELETÓN MAULE**

---

### **PRESENTACIÓN DEL LUGAR:**

El Instituto Teletón Maule, inaugurado en 2006. Es un centro que brinda atención a la Región del Maule y la Región del Libertador Gral. Bernardo O'Higgins. Actualmente, atiende a más de 1.500 niños y sus familias.

El instituto se emplaza en Lircay, una de las vías expeditas de la ciudad de Talca y se ubica como un centro en medio del camino en esta vía. La relación que presenta con su entorno es prácticamente nula, presentando una parada no demarcada en su acera y una en frente en la otra dirección pero que los pasos

peatonales para llegar a ella hacen que se encuentren a una distancia poco cómoda para el peatón o paciente que se atienda en el instituto. Cuenta con áreas verdes en su interior rodeando el instituto y estacionamientos también al interior del recinto.

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

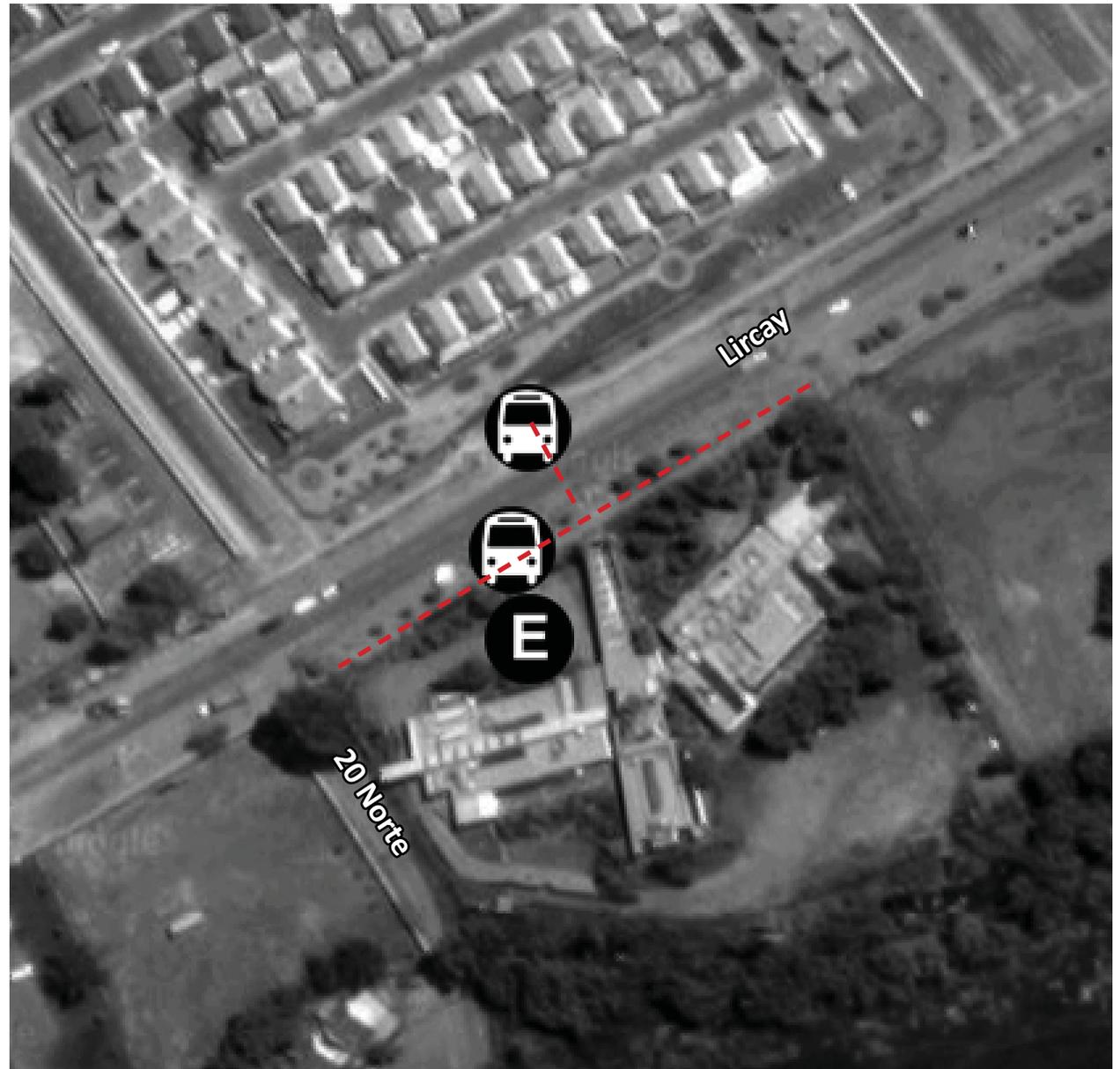
### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

- \_ Lircay
- \_ 20 Norte

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_ Paradero de microbuses en Lircay

Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:	
Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	Yellow
Cruces peatonales.	Red
Huella podotactil	Red
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	Yellow
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion ruta accesible	Green
Señalización	
PARADEROS:	
Paraderos	Red





## UBICACIÓN EN CARRETERA

---

El instituto ubicado en calle Lircay, vía expedita que sale de la ciudad conectando con la ruta 5 prácticamente no muestra relación con el entorno, presentándose similarmente al instituto de Coyhaique como un centro en que todo su acontecer ocurre en los propios terrenos.



## PARQUE INTERIOR

---

Al interior de los terrenos del instituto hace diferencia con su entorno la presencia y cuidado en sus zonas exteriores dando cuenta de la ocupación exterior por parte de quienes atienden y son atendidos en el instituto. Su suelo no tiene la misma continuidad que, por ejemplo, el caso de Coyhaique pero da muestra de que este tipo de espacios exteriores son apreciados por quienes ocupan el instituto.

## PARADEROS

El paradero que va en dirección a la ciudad se ubica frente al instituto, pero la falta de pasos de cebra cercanos sumado a que su suelo no se encuentra consolidado a través de una pavimentación hace difícil la utilización de este por personas con discapacidad. En general las afueras del instituto Teletón Maule presentan falencias en cuanto a la presencia de una ruta accesible hacia la movilidad para el instituto.



## SEPARACIÓN CON LA CALLE

El instituto se distancia de la carretera a través de un muro de hormigón que colinda a la vereda. Las dimensiones de las vías exteriores son suficientes para el traslado pero considerando la lejanía a la que el instituto se ubica de algún otro tipo de pro-grama urbano, no parecieran ser utilizadas.





Vía principal [Figura 17]



Paradero - Acceso peatonal [Figura 18]



Paradero [Figura 19]



Vista Acceso peatonal [Figura 20]

## INSTITUTO TELETÓN VALDIVIA

### PRESENTACIÓN DEL LUGAR:

Inaugurado el 22 de noviembre de 2016. Aunque cuenta con una capacidad estructural para atender a 1.200 pacientes, inicialmente espera recibir 400 niños y jóvenes de la Región de los Ríos que actualmente se atienden en los centros de rehabilitación de Temuco y Puerto Montt, ahorrando hasta dos horas y media en traslados.

Es el último centro Teletón abierto y similar a los que han sido inaugurados el último tiempo, esta cuenta en su interior con terrenos que son utilizados para el estacionamiento y áreas exteriores que pueden ser utilizadas para actividades.

La relación que el instituto tiene con su entorno, tal como los demás institutos que cuentan con terrenos interiores, este se ubica distanciado en cuanto al acontecer de lo que ocurre a su alrededor ya que salvo el acceso, que además se encuentra custodiado, no existe más conexión con el exterior. A diferencia de los institutos como Talca/Maule o Coyhaique que se encuentran a las afueras de la ciudad, este se presenta en un área más próxima al centro de la ciudad, contando con transporte público constante, minimarket, servicio, etc. Debido a esto es especialmente notoria su separación con el entorno en vez de integrarse a él.

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

- \_Francia
- \_Rene Shneider

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_Paradero de microbuses y colectivos en Francia

*Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:*

Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	■
Cruces peatonales.	■
Huella podotactil	■
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	■
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion ruta accesible	■
Señalización	
PARADEROS:	
Paraderos	■





## PARADEROS ALEJADOS

---

Se presenta un paradero que se ubica cuidadosamente fuera de la vereda sin cortar la ruta con sus pilares pero que en su conexión con la calle es necesario descender por dos peldaños para conectar. Este paradero claramente no puede ser considerado como un elemento accesible en el entorno para ser utilizado por la completitud de los asistentes al instituto que llegan a través de la locomoción pública.



## CONEXIÓN CON LA CIUDAD

---

A diferencia con el instituto de Valparaíso que se encuentra prácticamente colindante a la vereda y la calle siendo presente de forma cercana con su entorno por medio del acceso al edificio que está a metros de la calle, en los nuevos institutos la comunión con su entorno pasa a ser un elemento de segundo plano ya que el establecimiento se presenta como un elemento hermético para los peatones que transitan por el exterior y con un edificio distanciado de la calle.

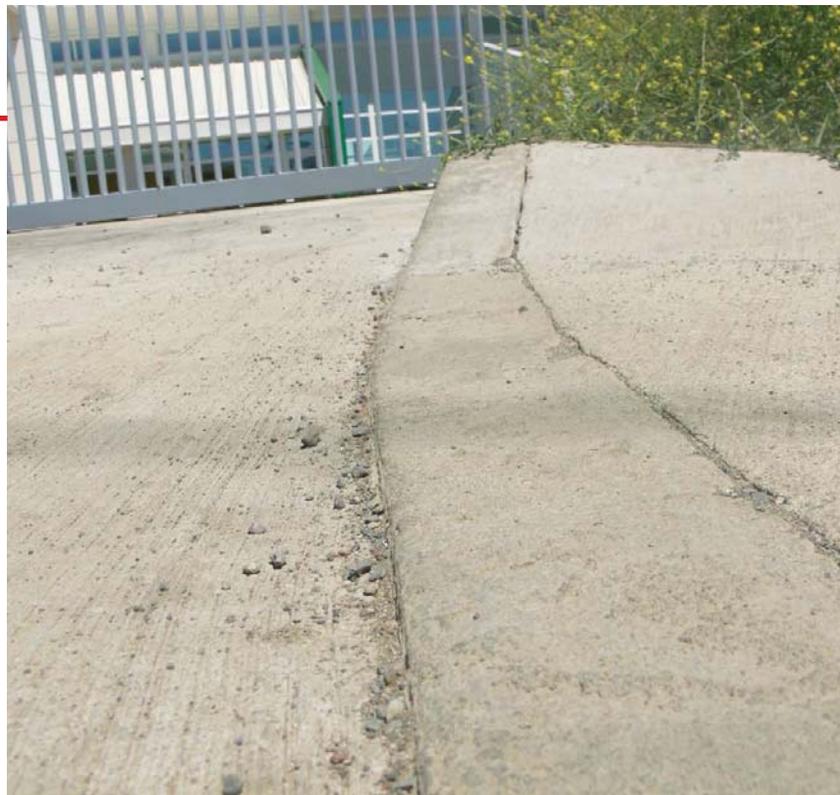
## CORTES EN LA RUTA ACCESIBLE

La ruta accesible se consolida hasta el paradero contando con vías continuas con un ancho adecuado, pero irónicamente es el mismo paradero el que corta esta ruta accesible con los pilares que sostienen su cubierta. Parte importante de formar una ruta accesible es preocuparse de que esta ruta no sea interrumpida luego por elementos propios de la vía como un paradero o señaléticas.



## CONTINUIDAD DEL PAVIMENTO

Se observa una unión lograda entre la calzada y la acera a través de una rampa casi imperceptible ya que no reduce el nivel de la vereda bruscamemente sino que se extiende varios metros para conseguir una ruta con nivel continuo.





Paradero Norte [Figura 021]



Cruce peatonal [Figura 022]



Cruce peatonal sin semáforo [Figura 023]

## **INSTITUTO TELETÓN TEMUCO**

---

### **PRESENTACIÓN DEL LUGAR:**

Inaugurado en 2001. Es un centro que brinda atención a la Región de la Araucanía (IX) y la Región de Los Ríos (XIV), actualmente, atiende a 1.800 niños y sus familias.

En cuanto al nivel de accesibilidad que este instituto presenta es notoria la preocupación en cuanto al asunto en sus cercanías y su conexión con la ruta hacia los puntos de movilidad urbana ubicados en calle Caupolicán. Para conformar la continuidad en los pavimentos de la ruta, fueron implementadas tanto rampas como arreglos en el bandejón central de la

calle cosa de permitir un tránsito cómodo para una silla de ruedas.

En general en la ciudad de Temuco se observa preocupación en cuanto a la implementación de elementos que fomenten y potencien la accesibilidad universal en el área urbana

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

### CRUCE CALLES PRINCIPALES ANALIZADAS.

- \_Caupolican
- \_General Aldunate
- \_Los Condores

### CONEXIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE:

- \_Paraderos en Caupolican

*Aproximación al instituto. Ruta accesible exterior:*

Concepto a analizar	Estado
CIRCULACION HORIZONTAL.	
Veredas:	
Cruces peatonales.	
Huella podotactil	
CIRCULACION VERTICAL	
Escaleras	
Rampas	
ESTACIONAMIENTOS	
Conexion ruta accesible	
Señalización	
PARADEROS:	
Paraderos	





## RAMPAS AMPLIAS

---

En los cruces de cebra se observan rampas nuevas con un desarrollo correcto en el lugar, con un buen encuentro con la calle y ancho de 2m que facilitan el tránsito por éstas y permiten un posible encuentro entre 2 sillas de ruedas en este mismo sin necesidad de cortar el tránsito de los peatones.



## NIVELACIÓN EN BANDEJONES

---

Los bandejones son tratados de tal manera que el pavimento se mantenga a un nivel continuo a lo largo del cruce permitiendo un fácil desplazamiento a través de la ruta peatonal accesible.

## INTERRUPCIÓN DE RUTA POR INFRAESTRUCTURA

---

En un punto en el encuentro con calle Caupolicán, la rampa se ve interrumpida por la infraestructura de los semáforos, haciendo el trabajo realizado para la ubicación de la rampa completamente inútil ya que el espacio resultante no es suficiente para el paso de una silla de ruedas. Para casos como este es preciso separar estos elementos o extender la rampa.



## RAMPAS A LO LARGO DE LA VEREDA

---

Tal como las recomendaciones indican, las rampas en casos en que el ancho de la vereda no es suficiente para la implementación lateral de una rampa, es bajada la completitud de la vereda al nivel de la calle para después salir lateralmente formando ya un plano.



## ***COLOFÓN***

---

Esta carpeta terminó de imprimirse en el mes de Septiembre 2017, en la imprenta dospuntocero.

Se utilizó la familia Calibri en sus variantes light, bold, italic, bold italic.

Carpeta empastada por dospuntocero.