

# PROYECTO ESTACIÓN DE TROLEBÚS Y EQUIPAMIENTO Y REMODELACIÓN VIAL AVENIDA ARGENTINA

**Autor:** Daniela Edith Reyes Vasquez

**Profesor guía:** Sr. David Alejandro Luza Cornejo

**Institución:** Pontificia Universidad Católica de  
Valparaíso, Escuela de Arquitectura y Diseño

**Carrera:** Arquitectura

**Fecha:** diciembre de 2017

# INDICE

| Pág | Contenido                         | Pág | Contenido                               | Pág | Contenido                           |
|-----|-----------------------------------|-----|---|-----|-------------------------------------|
| 7   | PRÓLOGO                           | 38  | 2. Fundamento                           | 64  | 4. Planimetrías                     |
| 9   | INTRODUCCIÓN                      | 39  | 2.1 Estudio del lugar                   | 69  | ETAPA 7 Y 8                         |
| 13  | PRIMERA PARTE: RECuento DE ETAPAS | 40  | 2.2 Acto para el proyecto               | 70  | Bibliografía                        |
| 15  | ETAPA 2                           | 42  | 3. Proyección                           | 71  | 1. Contexto                         |
| 17  | 1. Contexto                       | 45  | 3.1 Forma                               | 72  | 1.1 Encargo del proyecto            |
| 18  | 1.1 Encargo del proyecto          | 46  | 3.2 Proyecto: Comedor Abierto           | 73  | 1.2 Lugar de emplazamiento          |
| 18  | 1.2 Lugar de emplazamiento        | 47  | 4. Planimetrías                         | 74  | 2. Fundamento                       |
| 19  | 2. Fundamento                     | 48  | ETAPA 5                                 | 75  | 2.1 Estudio del lugar               |
| 19  | 2.1 Estudio del lugar             | 49  | Bibliografía                            | 76  | 2.2 Acto para el proyecto           |
| 19  | 2.2 Acto para el proyecto         | 50  | 1. Contexto                             | 77  | 3. Proyección                       |
| 20  | 3. Proyección                     | 51  | 1.1 Encargo del proyecto                | 78  | 3.1 ERE                             |
| 20  | 3.1 Forma                         | 52  | 1.2 Lugar de emplazamiento              | 79  | 3.2 Forma                           |
| 20  | 3.2 Proyecto: Comedor Abierto     | 53  | 2. Fundamento                           | 80  | 3.3 Proyecto: Conjunto Habitacional |
| 21  | 4. Planimetrías                   | 54  | 2.1 Estudio del lugar                   | 81  | 4. Planimetrías                     |
| 25  | ETAPA 3                           | 55  | 2.2 Acto para el proyecto               | 82  | ETAPA 9                             |
| 26  | Bibliografía                      | 56  | 3. Proyección                           | 83  | Bibliografía                        |
| 27  | 1. Contexto                       | 57  | 3.1 Forma                               | 84  | 1. Contexto                         |
| 27  | 1.1 Encargo del proyecto          | 58  | 3.2 ERE                                 | 85  | 1.1 Encargo del proyecto            |
| 27  | 1.2 Lugar de emplazamiento        | 59  | 3.3 Proyecto: Sede Social de Emergencia | 86  | 1.2 Lugar de emplazamiento          |
| 28  | 2. Fundamento                     | 60  | 4. Planimetrías                         | 87  | 2. Fundamento                       |
| 28  | 2.1 Estudio del lugar             | 61  | ETAPA 6                                 | 88  | 2.1 Estudio del lugar               |
| 29  | 2.2 Acto para el proyecto         | 62  | Bibliografía                            | 89  | 3. Proyección                       |
| 29  | 3. Proyección                     | 63  | 1. Contexto                             | 90  | 3.1 Forma Paseo Peatonal            |
| 30  | 3.1 Forma                         | 64  | 1.1 Encargo del proyecto                | 91  | 3.2 Forma Estación de Trolebús      |
| 30  | 3.2 Proyecto: Casa Eloy Alfaro    | 65  | 1.2 Lugar de emplazamiento              | 92  | 3.3 Proyecto: Paseo en altura       |
| 31  | 4. Planimetrías                   | 66  | 2. Fundamento                           | 93  | 3.4 Proyecto: Estación de Trolebús  |
| 35  | ETAPA 4                           | 67  | 2.1 Estudio del lugar                   | 94  | 4. Planimetrías                     |
| 36  | Bibliografía                      | 68  | 2.2 Pre - Acto para el proyecto         | 95  | ETAPA 10                            |
| 37  | 1. Contexto                       | 69  | 2.3 Acto para el proyecto               | 96  | Bibliografía                        |
| 37  | 1.1 Encargo del proyecto          | 70  | 3. Proyección                           | 97  | 1. Contexto                         |
|     |                                   | 71  | 3.1 Forma                               | 98  | 1.1 Encargo del proyecto            |
|     |                                   | 72  | 3.2 Proyecto: Estación Náutica          |     |                                     |

|  |     |   |  |
|--|-----|---|--|
| 1.2 Lugar de emplazamiento   | 113 | 5. Plan regulador promovilidad  | b. Espacio público y Accesibilidad Universal   |
| 92 2. Fundamento   |     | 6. Política Nacional de desarrollo urbano   | c. Eje de ciudad   |
| 2.1 Estudio del lugar  | 114 | 7. Plan Chile 30 30   | 125 INTERACCIÓN CON EL MEDIO   |
| 93 2.2 Acto para el Plan Maestro   |     | 8. Estrategia de desarrollo regional Valpo 2020                                       | a. Clima   |
| 3. Proyección  | 115 | 9. Estudio de la operación de Trolebús en Valparaiso                                  | b. Población   |
| 3.1 ERE  |     | 10. Proyectos que afectan la empresa de Trolebús                                      | 126 c. Flora   |
| 3.2 Proyecto: Plan Maestro   |     | 11. Caso de estudio: Proyecto de desarrollo urbano entorno patrimonial integrado EPI5 | d. Sismos  |
| 95 3.3 Proyecto: Microseccional  |     |   | 127 PROYECTO PASEO PEATONAL Y ESTACIÓN DE TROLEBÚS   |
| 96 4. Proyección Edificio  | 116 |   | a. Polígono de intervención  |
| 4.1 Acto para el proyecti  |     |   | b. Área de influencia  |
| 4.2 ERE  |     |   | 129 PRIMERA PROPUESTA ERE  |
| 97 4.3 Proyecto: Edificio  | 117 | CONTRAPARTE   |  |
| 98 5. Planimetrías   |     | 1. SECPLA   | 131 TERCERA PARTE: REVISIÓN DE ANTECEDENTES Y PRIMERA PROPUESTA PROYECTO ESTACIÓN DE TROLEBÚS            |
|  | 118 | 2. Trolebuses de Chile Colaboradores para el proyecto                                 |  |
| 101 REFLEXIÓN Y CONCLUSIONES DE RECUENTO DE ETAPAS   | 119 | JORNADA DE OBSERVACIÓN EN AV. ARGENTINA   | 133 SÍNTESIS DE ANTECEDENTES A CONSIDERAR  |
| 103 a. Metodología de recuento   |     |   | 1. Normativa OGUC: Capítulo 13 / Terminales de Servicio de Locomoción Colectiva Urbana                   |
| b. Síntesis de proyectos   | 120 | DIMENSIÓN ARQUITECTÓNICA Y URBANA   | 134 2. Manual de Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria / REDEFE Sectra |
| 105 c. Rasgo común entre proyectos   |     | a. Espacio público  | 3. Placemaking   |
| 106 d. Esquema sintético recuento y reflexión  |     | b. Calle ciudad   | 134 d. Recomendaciones de la Dirección del Trabajo Gobierno de Chile                                     |
|  |     | c. Calle completa   |  |
| 107 CONCLUSIIONES MEMORIA  |     | d. Av. Argentina como espacio público y de intermodalidad                             |  |
|  |     | e. Movilidad urbana   |  |
| 109 SEGUNDA PARTE: REVISIÓN DE ANTECEDENTES PARA PROYECTO DE ESTACIÓN DE TROLEBÚS Y ESPACIO PÚBLICO EN AVENIDA ARGENTINA | 121 | f. Historia Avenida Argetina  |  |
|  |     | g. Av. Argentina: eje de acceso a la ciudad   |  |
| 111 ANTECEDENTES   | 122 |   |  |
| 1. Estudio de promovilidad urbana  |     |   |  |
| 2. Ley de aporte al espacio público  | 124 | PARTIDO ARQUITECTÓNICO  |  |
| 112 3. PLADECO Valparaiso  |     | a. Continuidad  |  |
| 4. Normativa Plan Regulador  |     |   |  |

- 137 REDEFINICIÓN CONTRAPARTE  
a. SECPLA  
b. TROLEBUSES DE CHILE
- 138 c. Locomoción colectiva
- 139 FUNDAMENTO DE OBSERVACIÓN  
a. Continuidad  
b. Visibilidad y seguridad  
c. Eje de acceso a la ciudad y umbrales
- 140 PARTIDO ARQUITECTÓNICO: ESTACIÓN DE TROLEBÚS  
a. Tranvía: memoria de ciudad en base a un recorrido  
b. Valorización del trolebús como Monumento nacional  
c. Ciudad en continuidad y ciudad asomada
- 141 PARTIDO ARQUITECTÓNICO: PASEO PEATONAL
- 143 ACTO ARQUITECTÓNICO
- 144 PRINCIPIO ESTRUCTURAL  
1. Estación de Trolebús  
2. Cubiertas
- 146 ASOLEAMIENTO CUBIERTAS PASEO PEATONAL
- 147 PLANIMETRÍAS ESTACION DE TROLEBÚS PROPUESTA
- 149 TERCERA PARTE: PLANTEAMIENTO FINAL PROYECTO DE ESTACIÓN DE TROLEBÚS Y EQUIPAMIENTO Y REMODELACIÓN VIAL DE AVENIDA ARGENTINA
- 151 RONDA DE TÍTULO 2  
a. Unidad Formal  
b. Disponibilidad del bandejón  
c. Encuentro con el lugar
- 152 REPLANTEAMIENTOS DE LA PROPUESTA  
a. Objetivos  
b. Continuidad y visibilidad  
c. Intersticio de ciudad: Acontecer de Trolebuses  
d. Jerarquía de visibilidad  
e. Eje de encuentro del habitante con el acontecer
- 153 f. Espacios propuestos y modo de visibilidad
- 154 g. Estación de Trolebús  
g. Equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina
- 156 FUNDAMENTO TÉCNICO DEL PROYECTO  
a.1 Manual de Accesibilidad Universal  
a.2 Consideraciones en el proyecto
- 157 b.1 NEUFERT: Arte de proyectar en arquitectura  
b.2 Consideraciones en el proyecto.
- 159 c.1 Corporación Ciudad Accesible: revisión de publicaciones
- 160 c.2 Consideraciones en el proyecto  
d.1 Normativa Accesibilidad Universal resumida y comentada OGUC Chile - Corporación Ciudad Accesible
- 161 d.2 Consideraciones en el proyecto
- 162 e.1 Manual Vialidad Ciclo Inclusiva  
e.2 Consideraciones en el proyecto
- 163 f.1 Capítulo 3 del Manual de señalización de CONASET  
f.2 Consideraciones en el proyecto  
g.1 ARQHYS Arquitectura ([www.arqhys.com](http://www.arqhys.com))
- 164 PARTIDO ESTRUCTURAL DE CUBIERTAS PROPUESTAS
- 166 PLANIMETRÍAS PROYECTO ESTACIÓN DE TROLEBÚS
- 167 PLANIMETRÍAS PROYECTO EQUIPAMIENTO Y REMODELACIÓN VIAL AVENIDA ARGENTINA
- 175 COLOFÓN



## PRÓLOGO

Cada día mas se valora el beneficio, en un amplio sentido, de trasladarse a pie, se abren y se consolidan conceptos como movilidad sustentable, movilidad activa o Walkability "es una palabra que no existía hace solo 20 años. Hicimos que caminar fuera tan antinatural que tuvimos que inventar una palabra para describir lo que nos estábamos perdiendo ". (Dan Burden, Director de Innovación e Inspiración en Blue Zones)

Conceptos que desplazan la tendencia de los desplazamientos en los medios motorizados principalmente privados. Son conceptos que ponen en relieve la escala humana en relación a la conformación de un lugar, en cuanto lugar de convivencia que no solo compromete un estado de reposo, a estos conceptos se han agregados otros como el de calle completa, noción que pone al peatón en el centro de la movilidad, independiente de sus condiciones físicas o medios de transporte, entendiendo que los 10, 15, o mas metros de ancho de una calle, destinados exclusivamente al flujo vehicular sin relación con el peatón, son una depreciación en la calidad de vida de las personas, de los vecinos y también de los bienes, tanto públicos como privados.

Avenida argentina, con cerca de 2 kilómetros de longitud, antes de ser una calle estructurante de la trama fue el estero de la delicias, el cual fue abovedado al igual que otros causes en la época que dominaba el higienismo. Avenida argentina ha partir del nuevo milenio ha estado en constante mira en relación a su participación en el desarrollo de una movilidad sustentable para Valparaíso, hace un par de décadas, era transitada por todo tipo de transportes, de carga y de personas, a partir de 2003 fue objeto de estudios en relación a los entornos patrimoniales bajo el programa de recuperación y desarrollo urbano, conocido como el programa PRDUV dado que no forma parte de la zona declarada por la UNESCO.

Avenida argentina puede ser una de uno de los elementos que represente mejor la critica que el

arquitecto Alberto Cruz emitió en torno a la exigencia que requiere la planificación urbana, una exigencia que se ha traducido en diversos diagnósticos hasta al día de hoy, la critica de Alberto la entiendo como aquel sentido de ciudad proyectada que requiere habitar un mismo momento, en el caso de los diversos diagnósticos indican la falta de coordinación sectorial, superposición de agendas, desconexión publico privada. Manifiesto de esta afirmación fue el seminario en casa central de la PUCV, mayo 2015, en el que participo el colegio de arquitectos, agrupaciones privadas, académicos, EFE y EPV, en torno conciliar una visión para Avenida Argentina y nudo Baron, el resultado fue "positivo" en cuanto reconocer el valor espacial y cierta proyección de los servicios y sus valores sociales, sin embargo, el MOP ya estaba interviniendo la estructura que permite que siga siendo un cause principal para aguas lluvias, es decir para el MOP es un colector, lo que imprime una opción estructural excluyente. Avenida argentina ha estado en la mira desde varios años para su remodelación, ella ya es lo que ofrece, un lugar para encuentro para actividades tan significativas como feria, patio de los estudiantes y otras actividades de carácter efímero.

Valparaíso al igual que el resto de las ciudades en Chile han visto desbordadas sus vías de circulación por aumento del uso del automóvil, una de las proyecciones para avenida argentina es que asuma un rol estructurante en cuanto lo que se podría denominar multimodalidad con identidad, vale decir, asumir el ir por la ciudad usando medios diversos ya disponibles, incluyendo los trolebuses, declarados desde 2003 en monumentos nacionales, maquinas que recorren la ciudad desde 1952. Así, ir por la ciudad, podría estar bajo una suerte de cause móvil, que aloja una mirada unificadora de la profundidad de la ciudad, la articulación de medios entrelazara ascensores, trolebús y metro, es decir, dejando fuera los de combustión fósil, habrá que estar atentos a que esta articulación se relacione con la efectividad de fluir, pues si bien representa un sistema que busca disminuir el uso del medio privado, la confortabilidad y economía de la continuidad del viaje es difícil de combatir, mas cuando la población de Valparaíso va en aumento

de su edad, lo cual va dificultando ver de forma  
inerte los transbordos, por mas que las tarifas  
estén integradas.

David Luza Cornejo

# INTRODUCCIÓN

## ESPACIO PÚBLICO

El espacio público se constituye como escenario para el encuentro y tránsito hacia otras instancias de su lugar de emplazamiento, dando cabida y exhibiendo la vida social que se desarrolla fuera de lo privado.

En él se da el vínculo entre el ciudadano y la calle, dado al utilizarlo como espacio de encuentro para la expresión, comunicación y participación ciudadana, en la realización de distintas actividades compatibles o incompatibles entre sí, y que en ello reflejan la realidad urbana en que está inscrito.

## CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO

La calle puede definirse como la vía conectora entre dos puntos (Mardones, 2014), dándole mayor protagonismo al vehículo que al peatón en su uso. Por ello puede darse como un espacio intermedio a la actividad de la ciudad, al no contener el encuentro de sus habitantes y existiendo como mero lugar de paso. A pesar de ello, la calle posee un rol social y de movimiento. Rol social dado en la interacción de personas en sus distintas formas de movilidad: vehicular, peatón, ciclista, lo que tiene el potencial de generar instancias de relación entre ellas.

Por otra parte, la calle posee un potencial dado en su proximidad a la actividad de la ciudad. Se ubica siguiente a la vida pública, a los accesos a las edificaciones, al encuentro entre habitantes, y por ello tiene la factibilidad de integrarse a ello, dándole protagonismo a la ciudadanía e integrando sus distintos habitantes, formas de movilidad y activ. propias.

## MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

La movilidad urbana permite que los habitantes se

relacionen con distintos ámbitos de interacción social, escalas territoriales y sectores de la ciudad, por ende, distintas realidades socioculturales. Además, puede regular el uso ciudadano de un espacio público al constituirlo como lugar de llegada.

Debido a los desplazamientos que realiza el individuo, este entra en contacto con espacios que solo conoce fragmentariamente y en los que interacciona con otros individuos de forma parcial. Al ser la estación un lugar de tránsito y transición, ¿qué es lo que ella muestra de su lugar de emplazamiento a la persona que se moviliza? y ¿cómo se relaciona con el lugar de llegada? Rol importante en esta movilización tiene la Accesibilidad Universal, mediante la cual se constituyen espacios que pueden ser transitados por todo tipo de habitante, sea cual sea su grupo etario, edad o capacidades motoras.

## CASO: AVENIDA ARGENTINA

Avenida Argentina está ubicada en el sector Barón de Valparaíso, siendo acceso a la ciudad desde sus dos extremos: Nudo Barón y Santos Ossa. Es una avenida que atraviesa el plan de la ciudad hasta dar con sus límites con el cerro y mar, pasando por distintos nodos culturales, cívicos y comerciales de su actividad, tales como el Congreso Nacional, rodoviario, escuelas, entre otros.

Históricamente, se constituía como el estero Las Delicias, el cual conducía aguas de cerros y quebradas aledañas hacia el mar. Tuvo que ser soterrado debido a las epidemias e inundaciones que generaba en el sector, especialmente las ocurridas después del terremoto de 1906.

## AVENIDA ARGENTINA COMO ESPACIO PÚBLICO

A pesar de las relaciones mencionadas de Av. Argentina con su lugar de emplazamiento, ella posee un bandejón central que no posee una actividad relacionada a él. A partir del estudio del proyecto de título EPI5 y la observación del lugar, se

distingue que la avenida se da como mera instancia de paso expuesta a una densa actividad, tanto peatonal como vehicular. Sin embargo, esta densidad dada por la actividad del lugar, sumado a su proximidad, potencia el bandejón como instancia de encuentro para sus habitantes.

Por otra parte, la Feria de las Pulgas de Avenida Argentina es una instancia de roce social e interacción generada por sus mismos habitantes, y que revitaliza el habitar en el bandejón central de la avenida los días que se realiza. Es una instancia que le da vida al bandejón central y un sentido con la actividad constante del lugar, al formar parte de una red de circulaciones.

Dadas las condiciones mencionadas como potenciales de Avenida Argentina, se propone constituir su bandejón central como un paseo, para el encuentro de sus distintos habitantes: estudiantes, trabajadores, tercera edad, comerciantes. A la vez, se propone como espacio contenedor de sus instancias ocasionales, tales como la Feria de las Pulgas y otras manifestaciones físico – sociales, dada su proximidad con el Congreso Nacional y establecimientos educacionales. Además, se propone vincular el paseo a la Estación de Trolebús de Chacabuco, constituyéndola como punto inicial de sus distintas instancias, dadas en relación a su dimensión espacial y distintos habitantes.

## **DE LA MEMORIA**

El recuento de etapas se elaboró mediante una estructura fija, que contemplaba: contextualización, fundamento, proyección y planimetrías, con el objeto de rescatar equitativamente los distintos aspectos de cada proyecto.

De los proyectos presentados se distingue una intención repetitiva, dada en constituir el espacio como unidad mediante la continuidad de sus partes. Esta continuidad de partes se daría mediante el asomo de instancias distinguidas, dicho de otra manera, del traer a presencia de las distintas distancias que conforman el proyecto y

su contexto, lo cual también es nombrado como permeabilidad. Por otra parte, se nombran espacios umbrales, los cuales se ubican entre las instancias distinguidas, y desde los cuales ellas se traen a presencia.

"La riqueza de las calles radica en su doble condición, en ser espacio del movimiento y espacio social a la vez. Es la superposición en su condición de vía y de lugar, espacio de desplazamiento y de emplazamiento de edificaciones y actividades, de conectividad a distancia y distribución local, proporcionando acceso a la propiedad privada y a la vez desplegando su cara pública, la que otorga a las calles la tensión creativa que les da su riqueza" (Forray, Figueroa, Hidalgo, 2014).

PRIMERA PARTE

## RECUENTO DE ETAPAS

## ETAPA 2

- **Nombre proyecto, año:**

Comedor abierto La Matriz, 2012

- **Tema taller:** espacio público, comedor abierto

- **Profesores:** Patricio Cárvanes, Jorge Ferrada

- **Elaboración proyecto:** personal

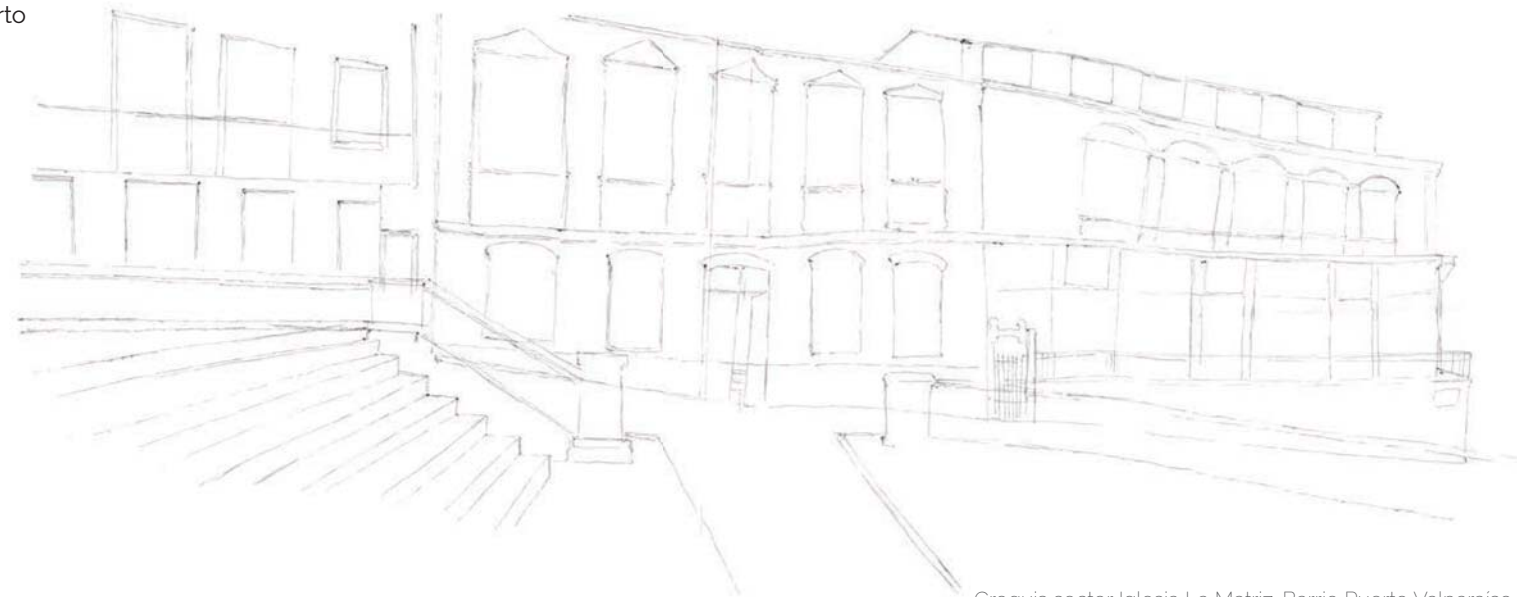
- **Acto:** Unidad en el acomodo compartido que da sostén al gesto propio

- **Forma:** Vínculo de espacios dotados de sentido fijo en umbrales que los circundan

- **Ubicación:** Barrio puerto Valparaíso, sector Iglesia La Matriz

### Resumen de etapa

Etapa en que se realiza el estudio de espacios públicos y del acto de comer en ellos. A partir de ello, se define un acto para el acto de comer, desde el cual se propone un comedor abierto en el sector de la Iglesia La Matriz, en el barrio puerto de Valparaíso.



Croquis sector Iglesia La Matriz. Barrio Puerto Valparaíso.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

Como instancia inicial para la preparación del proyecto, se estudia el **acto de comer**, en los gestos que involucran en cada persona, en su forma individual y plural, y cómo se relaciona con el lugar en que se realiza y qué constituye en él.

Posteriormente, se estudia el lugar de emplazamiento del proyecto, pertinente al sector de la **Iglesia de la Matriz**, ubicada en el **barrio puerto de Valparaíso**. De él se definen formas de habitar y la relación de sus habitantes con el lugar.

Con ello, y dada la realidad existente de un **comedor abierto** en el lugar, el cual no puede dar cabida a todos sus usuarios, se propone un comedor abierto que da cabida a las distintas formas del acto de comer y que crea nuevas instancias de reunión para los habitantes del lugar.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

La **iglesia de La Matriz** está ubicada en la ciudad de Valparaíso, en pleno corazón del barrio puerto en el casco histórico de la ciudad, rodeada de calles de adoquines y casas de fines del siglo.

Es el templo más antiguo de la ciudad, declarado Monumento Nacional, levantado en 1559 y reconstruido en 1837, en cuyos alrededores permanecen las construcciones más antiguas de Valparaíso.

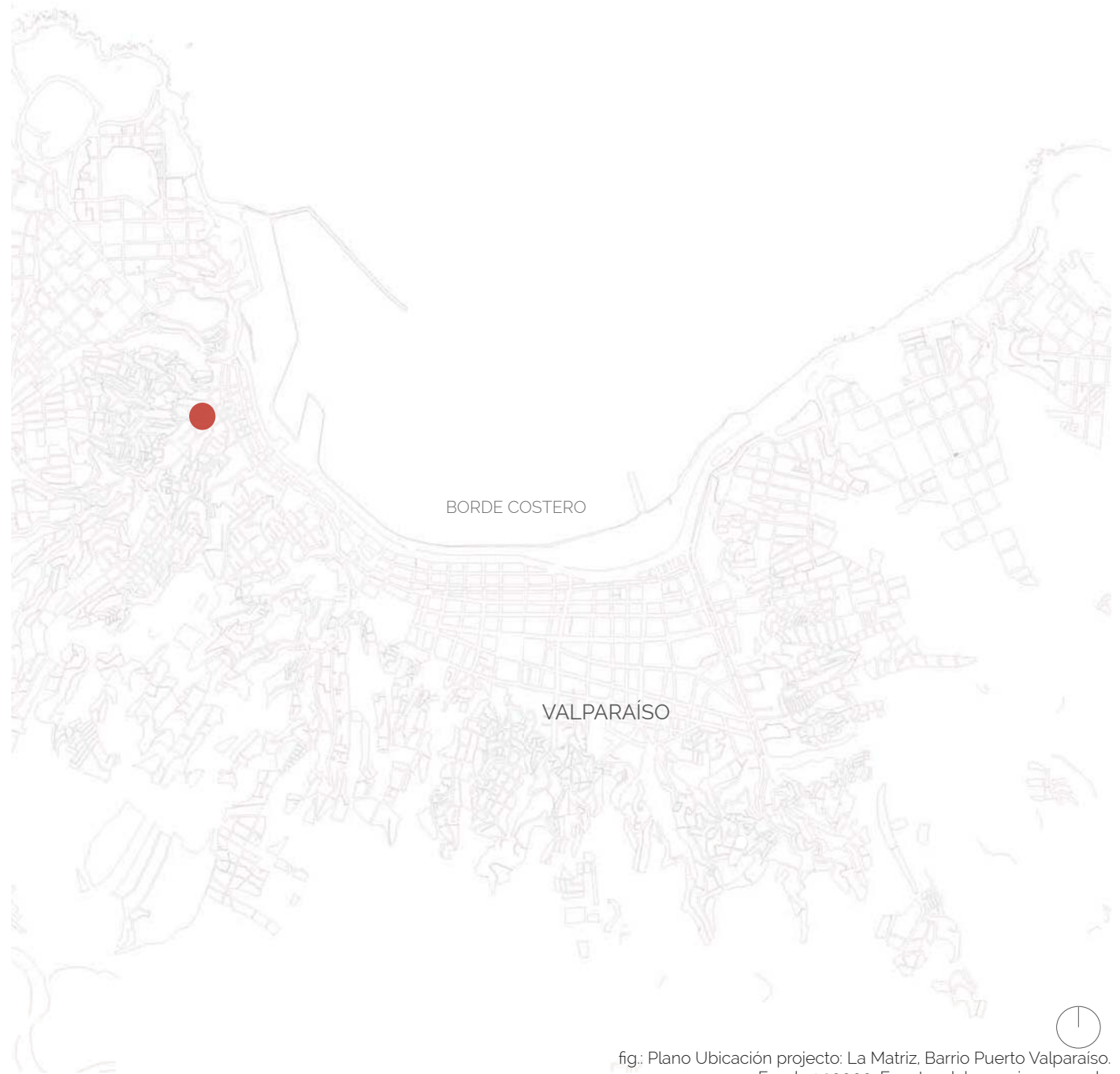


fig.: Plano Ubicación proyecto: La Matriz, Barrio Puerto Valparaíso.  
Escala 1:20000. Fuente: elab. propia agregada.



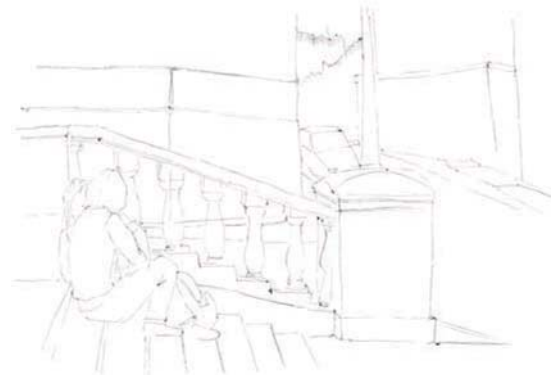
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

En Valparaíso, la Iglesia de La Matriz es centro de la actividad que se realiza a sus alrededores: en torno a ella hay una **actividad humana constante**, favorecida en el **estar por las pendientes** y estructuras que están en el lugar.

El espacio alrededor de la iglesia es dotado de un sentido social, es **lugar de tránsito y encuentro**, en el que una comunidad vive de forma activa. Al lado de su acceso, el comedor de la iglesia beneficia a aprox. 200 personas al día, funcionando de forma rotativa para soportar esta cantidad de personas.

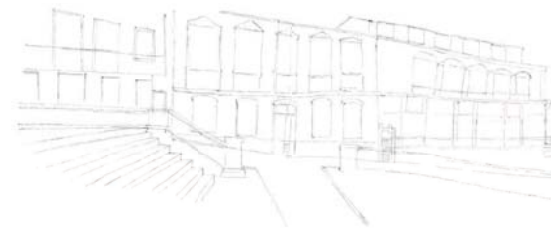
El objetivo del proyecto es **dar dignidad y regalo a la gente que hace uso del comedor** y que también habita constantemente los alrededores de la iglesia, para que cada momento en que se esté en el lugar posea un sentido con él.



Croquis del lugar: Sector Iglesia La Matriz.  
Obs.: El cerro se asoma tras las edificaciones, en un plano que hace que su presencia asumida no se presente activamente.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Sector Iglesia La Matriz.  
Obs.: El movimiento de personas le da un sentido activo, social, a un espacio que sin tener edificaciones está y vive.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Sector Iglesia La Matriz.  
Obs.: ) Las escalas marcan la presencia de la iglesia, al determinar frentes, lado, espacios entre.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



fig.: Plano de emplazamiento de comedor abierto en sector Iglesia La Matriz. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

## 2.2. Acto para el proyecto

### UNIDAD EN EL ACOMODO COMPARTIDO QUE DA SOSTÉN AL GESTO PROPIO

El fundamento para la propuesta se basa en el **acto de comer**, el cual se da en una estrechez, un margen de espacio propio. Al comer se busca algo que **sostenga los gestos** que involucran el acto, que lo respalde y acomode. Se constituye un **espacio propio** en el que el encorvamiento da una **intimidad**, en gestos que convergen en un punto. Al tener a alguien al frente estos gestos coinciden en puntos cercanos, creando una intimidad que involucra a otro, haciendo que sus márgenes de espacio propio se unan en un acto que se vuelve plural.

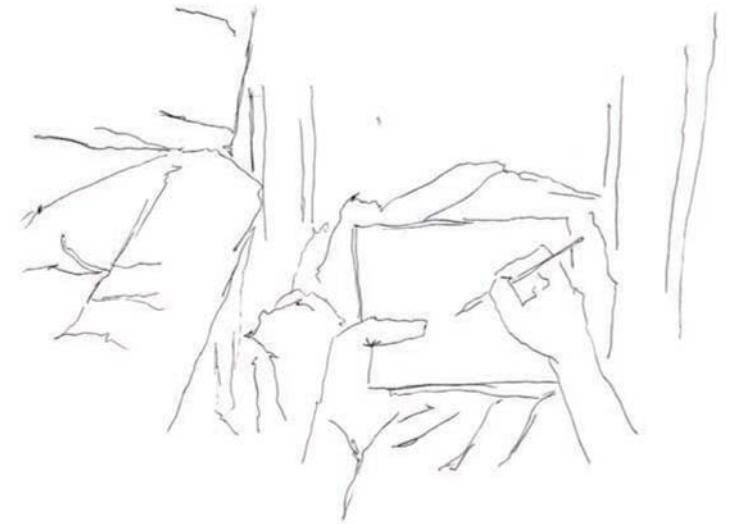
Además, en la **dirección de la vista** se condiciona el sentido que se le dé al acto de comer, sea este **individual o plural**. En el individual, del recogimiento del cuerpo se logra una intimidad, la que se cierra cuando una persona evade la vista de otros. Esta intimidad se mantiene forzándola sobre sí misma, sobre todo al concentrar la vista en un punto de ella. Por otro lado, el acto se hace plural cuando la postura, gesto y dirección de la vista se adecúan al otro, involucrando al otro en un acomodo al unísono.

Por otra parte, hay una **unidad en los espacios destinados a comer**, dada por la presencia necesaria de cada persona que lo habite para formar un todo, el cual no se comienza ni termina en un determinado punto, sino que se asume como un **total en que sus partes le dan sentido**.



Croquis de estudio:

Obs.: Las mesas traen a la gente al lugar, el cual cobra vida, adquiere un sentido con el habitar constante y dinámico, y que se concentra en el lugar y no en los alrededores, sino que lo inmediato.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



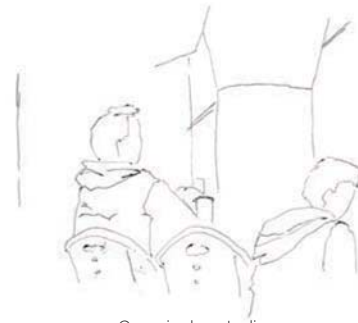
Croquis de estudio:

Obs.: En la proximidad cada parte tiene un lugar propio, este concebido en un área permitida por lo continuo. Fuente: elab. propia, original de etapa.



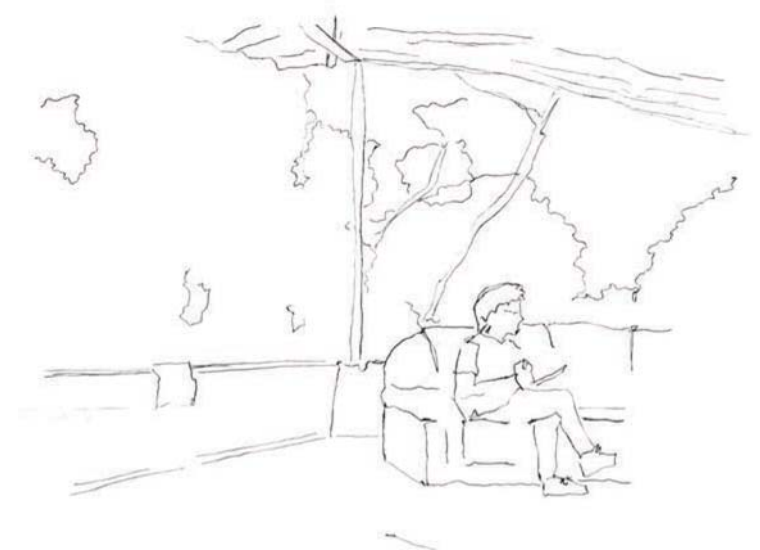
Croquis de estudio:

Obs.: La posición propia se acomoda a la del otro, haciendo del habitar algo colectivo, que hace a la gente depender del otro en su posición.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: Al comer solo, se busca una especie de sostén, que lo respalde al comer, como el pilar al lado o las manos cruzadas al frente, teniendo así sus fuentes de sostén, estas asumidas por la persona. Sujetan sin tocar.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El espacio dado entre la baranda y el techo, hace que exista una permeabilidad entre el afuera y dentro. Al estar dentro de lo construido, y observar desde él, se tiene una sensación en que el fuera y dentro se mezclan, insertando así lo construido entre el área en que yace.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3. PROYECCIÓN

#### 3.1. Forma

##### VINCULO DE ESPACIOS DOTADOS DE SENTIDO FIJO EN UMBRALES QUE LOS CIRCUNDAN

La forma del proyecto es dada en pos de que el espacio se constituya como una **unidad de partes vinculadas**, estas distinguidas entre sí y vinculadas mediante **umbrales**, los cuales permiten que estas partes se desplieguen en él y se genere una instancia común.

Por lo tanto, es mediante estas instancias intermedias llamadas umbrales, que las distintas partes del proyecto se relacionan entre sí, a la vez que el total del proyecto se continúa con su lugar de emplazamiento mediante un umbral que lo antecede.

#### 3.2. Proyecto: Comedor Abierto

El acceso al comedor abierto es antecedido por una pendiente que se comienza en la inclinación de Calle Matriz y termina en la inclinación propia del interior del comedor. **Desde el acceso se traen a presencia** los baños, cocina y comedor, pero el vacío se alza en dirección del comedor, lugar en que el acto es dotado de su sentido: ahí es donde del acomodo con otro se genera una unidad del acto de comer.

Baños y cocina son lugares en que el actuar se da de forma individual: no se depende del otro en la postura y gesto propio. Por otra parte, hay un espacio que antecede los baños y otro que antecede la cocina: ellos son **umbral que da paso** al acto de comer al no haber accedido al comedor de forma inmediata al entrar. La bajada sostiene la diferencia espacial entre el umbral y el comedor.

El comedor no posee pendiente. En una pared adyacente a la puerta de acceso se genera un paso dado por el amparo de ella, y que se finiquita

en la pared perpendicular a ella. Posteriormente, el comedor comienza a perder presencia con el umbral que da paso a los baños del fondo. La subida a los baños vincula de forma inmediata el interior con una planicie exterior, la cual es un espacio neutro que se escapa del movimiento constante de la Calle Matriz y la dificultad que genera su pendiente. En su borde se inclina hacia la pendiente de la calle, haciendo que se continúe con ella como si no hubieran sido espacios separados.

##### UMBRALES

Los espacios de umbral entre las áreas dotadas de un sentido fijo (baños, cocina, comedor). Las sostienen al **contener sus márgenes**, a la vez que estas son parte de los bordes de los espacios de umbral. Se vinculan en el actuar que es común en los espacios que los unen. Constituyen del **comedor como un todo conformado por vínculos**: sus partes se complementan y forman parte de sí, reciprocamente.

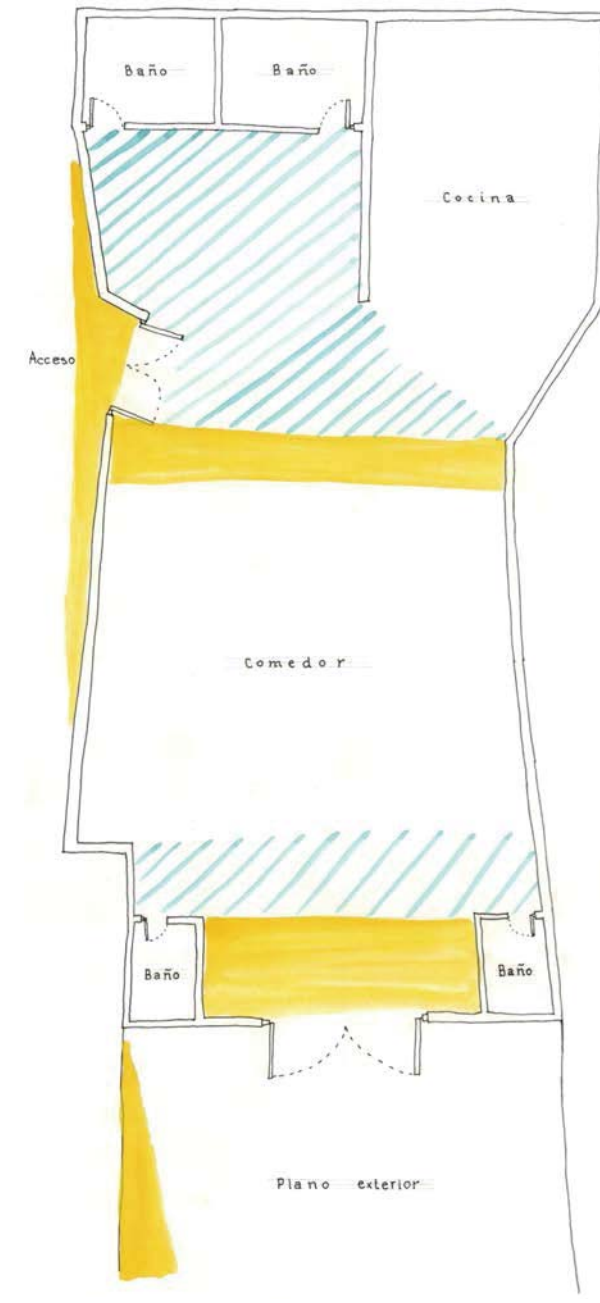


fig.: Plano general esquemático del Comedor abierto. (achurado) Representación de umbrales, (amarillo) Representación de suelos en pendiente. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 4. PLANIMETRÍAS

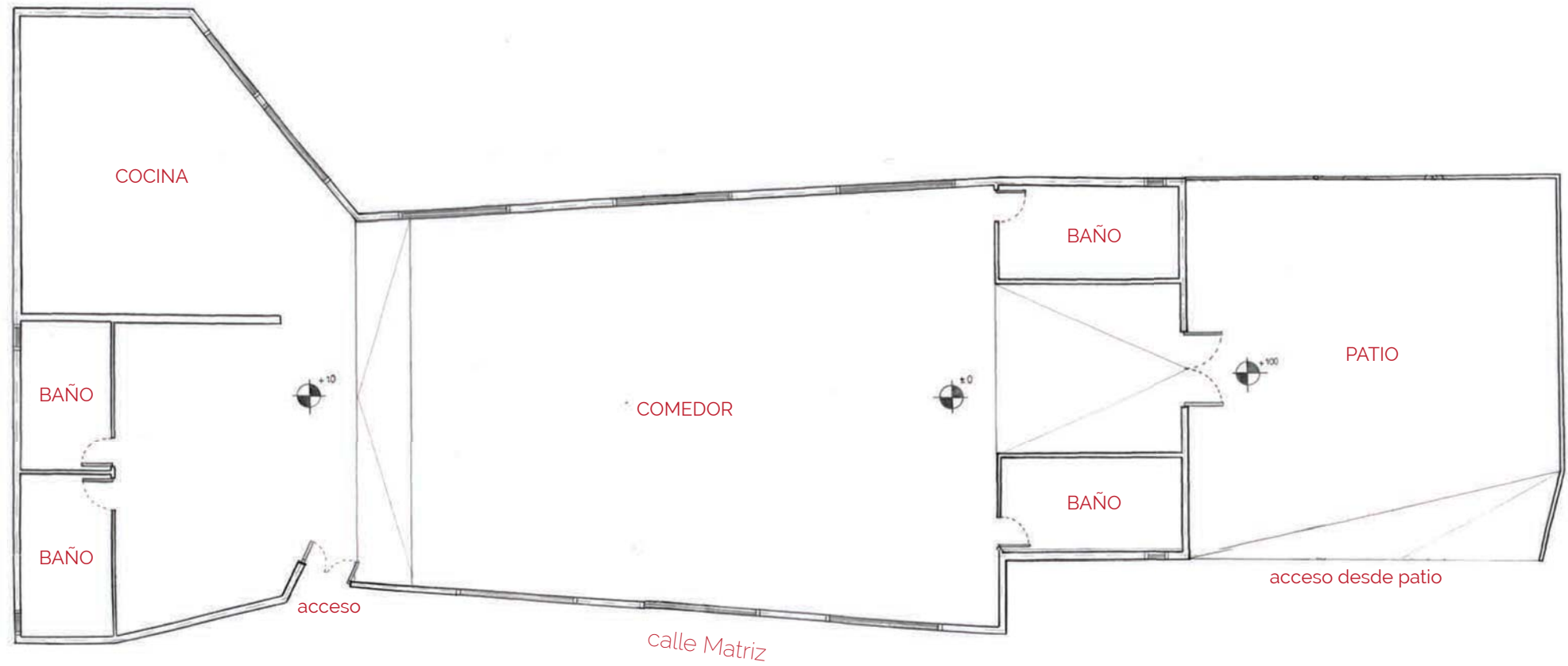


fig.: Plano general Comedor abierto en sector Iglesia La Matriz, Barrio Puerto Valparaiso.  
Escala gráfica. Cotas en metros. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

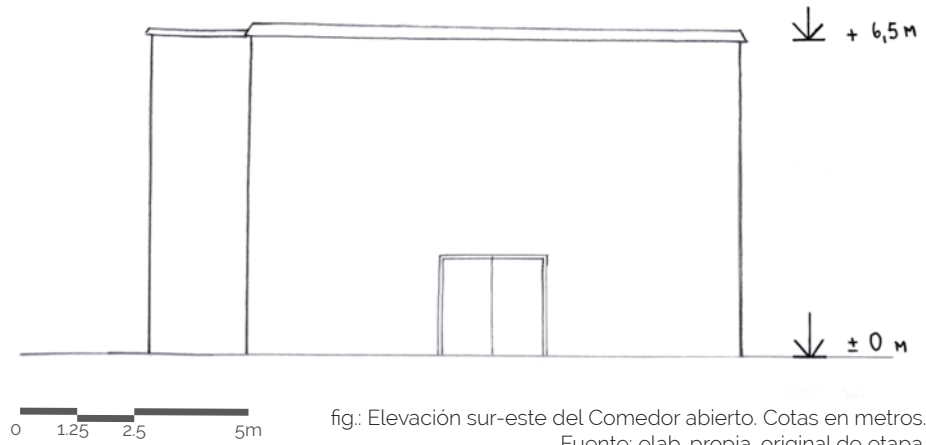


fig.: Elevación sur-este del Comedor abierto. Cotas en metros.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

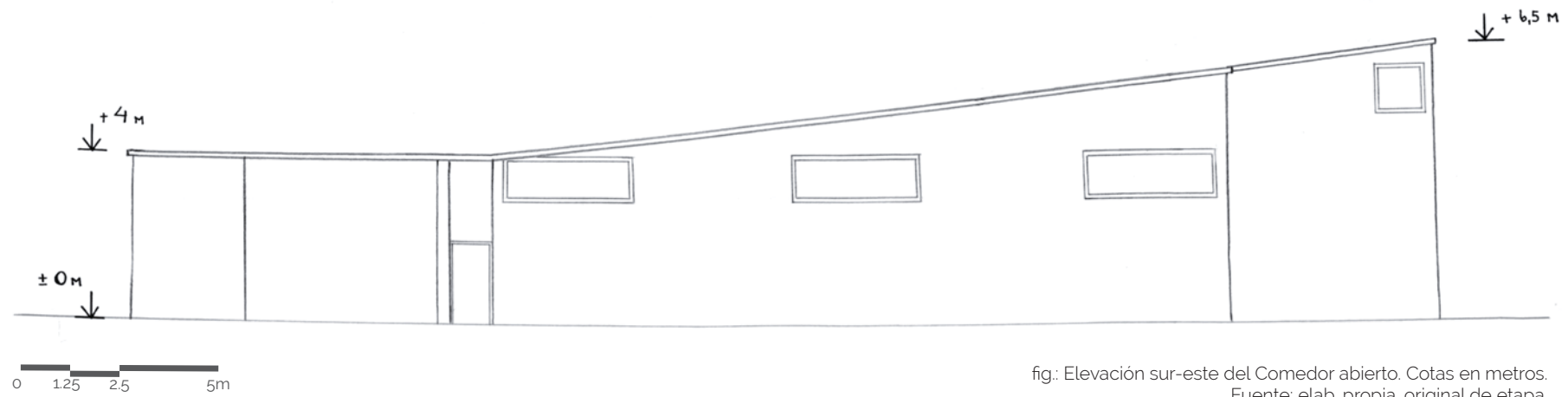


fig.: Elevación sur-este del Comedor abierto. Cotas en metros.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

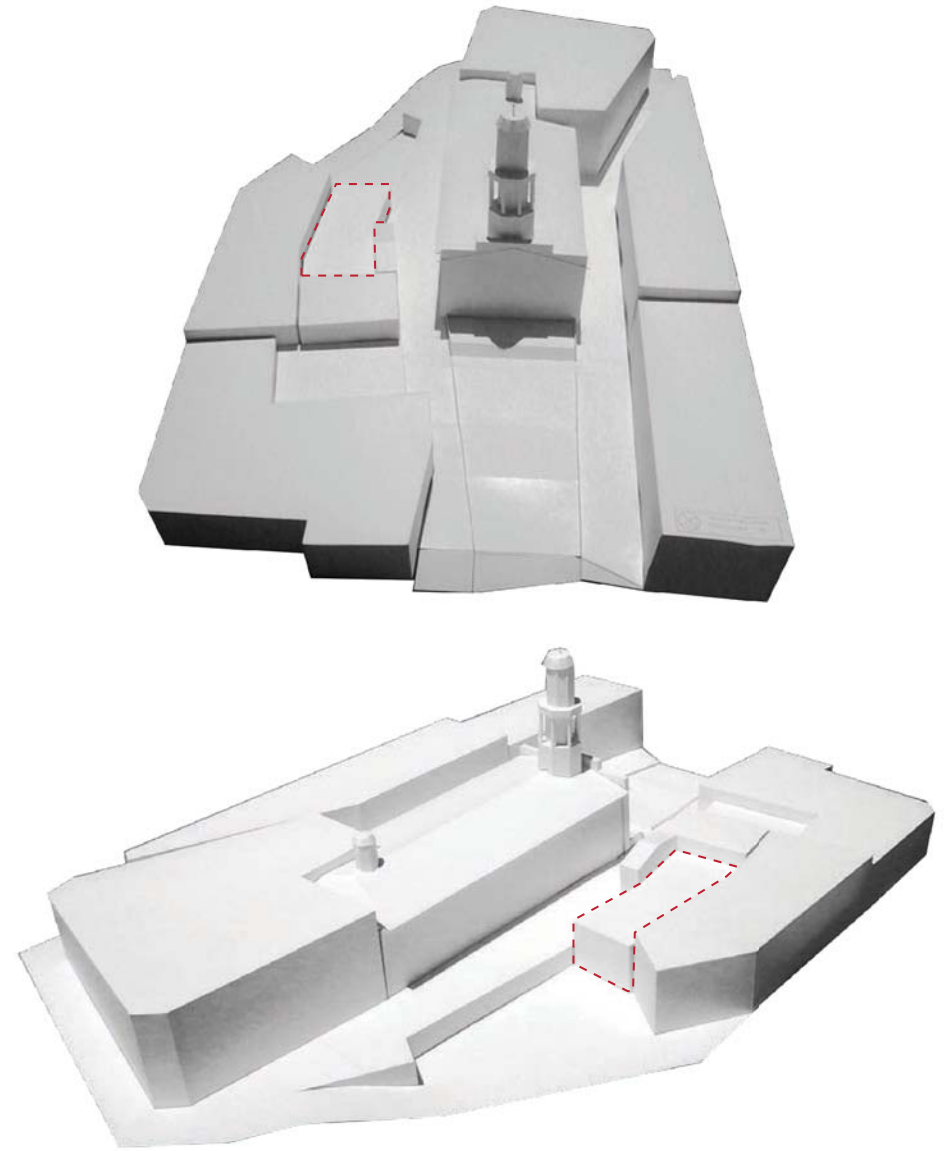


fig.: Maquetas de emplazamiento: sector La Matriz. Se indica ubicación del comedor abierto. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



## ETAPA 3

- **Nombre proyecto, año:**  
Casa Eloy Alfaro, 2013

- **Tema taller:** Casa

- **Profesores:** Isabel Reyes, Erik Caro

- **Elaboración proyecto:** personal

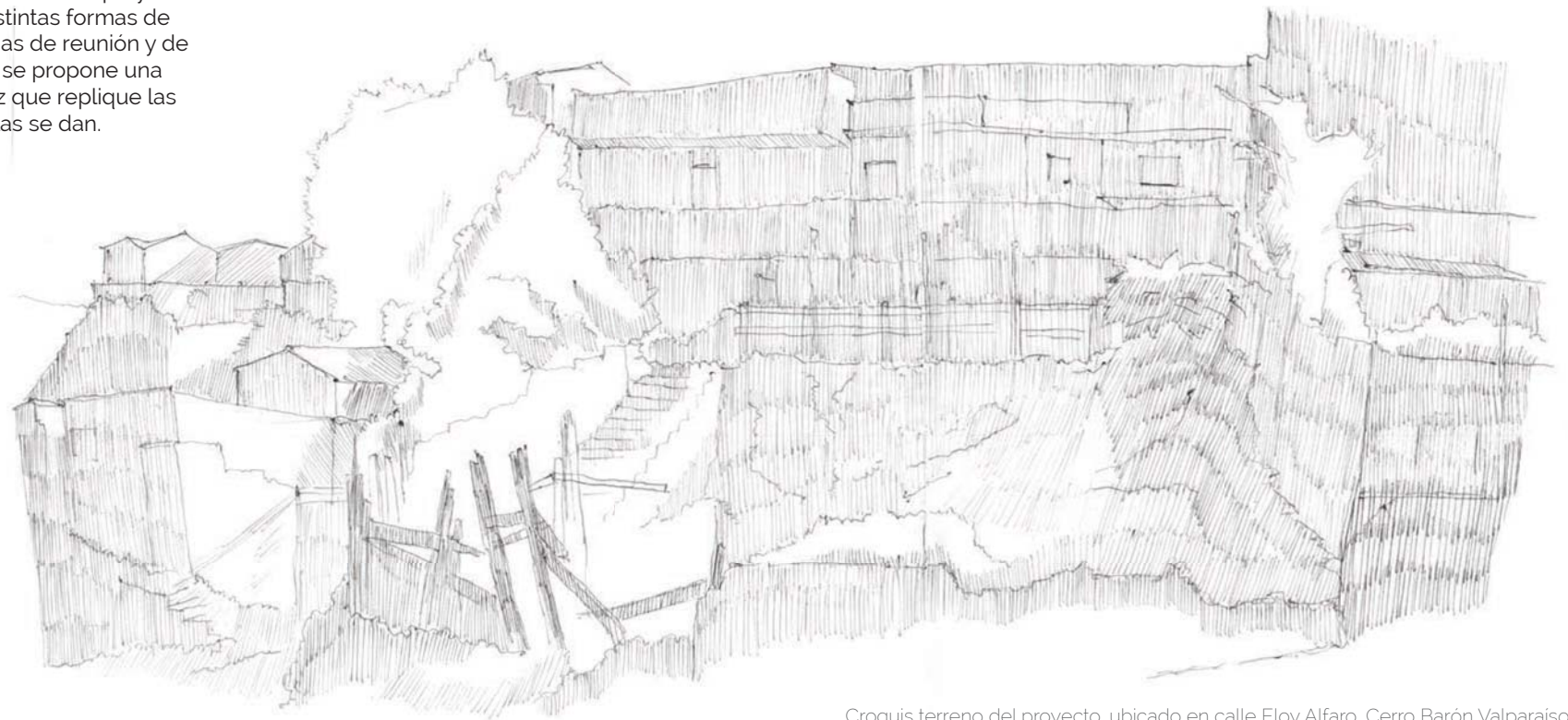
- **Acto:** El acto de habitar la casa

- **Forma:** Cierre que apropia

- **Ubicación:** Eloy Alfaro, Cerro Barón, Valparaíso

### Resumen de etapa

Etapa en que, anteriormente a realizar el proyecto de una casa, se estudian las distintas formas de habitar del peatón, en sus formas de reunión y de estar individual. A partir de ello se propone una casa que les dé cabida, a la vez que replique las cualidades del vacío en que ellas se dan.



Croquis terreno del proyecto. ubicado en calle Eloy Alfaro. Cerro Barón Valparaíso.

## Bibliografía

- Iommi, G. (1986). Amereida. Editorial Cooperativa Lamda.



# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se estudian los umbrales y las distintas **formas de habitar de las personas en el espacio**. Posteriormente, se estudia el lugar de emplazamiento del proyecto y su relación con el barrio y la ciudad.

Una vez definidas estas cualidades, se propone una casa que constituya el vacío que le **da cabida a las distintas formas de habitar definidas**, a la vez que se relaciona con el lugar en sus circulaciones y vistas.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El terreno para el proyecto se ubica en la calle **Eloy Alfaro, Cerro Barón**. Se ubica a dos cuadras del plan de Valparaíso, y a pesar de ello, en él no se oyen los ruidos propios de su actividad. Además, próximo a él se ubican una posta, JUMBO, locales comerciales, Muelle Barón y otros equipamientos básicos.

A pesar de no poseer una relación visual con el mar, es próximo a un acceso a él dado en el interior del cerro Barón. Por ello y lo mencionado anteriormente, el terreno se encuentra en una **instancia anterior**, pero **próxima** a las que permiten una realización plena de actividades cotidianas y de recreación en la ciudad.

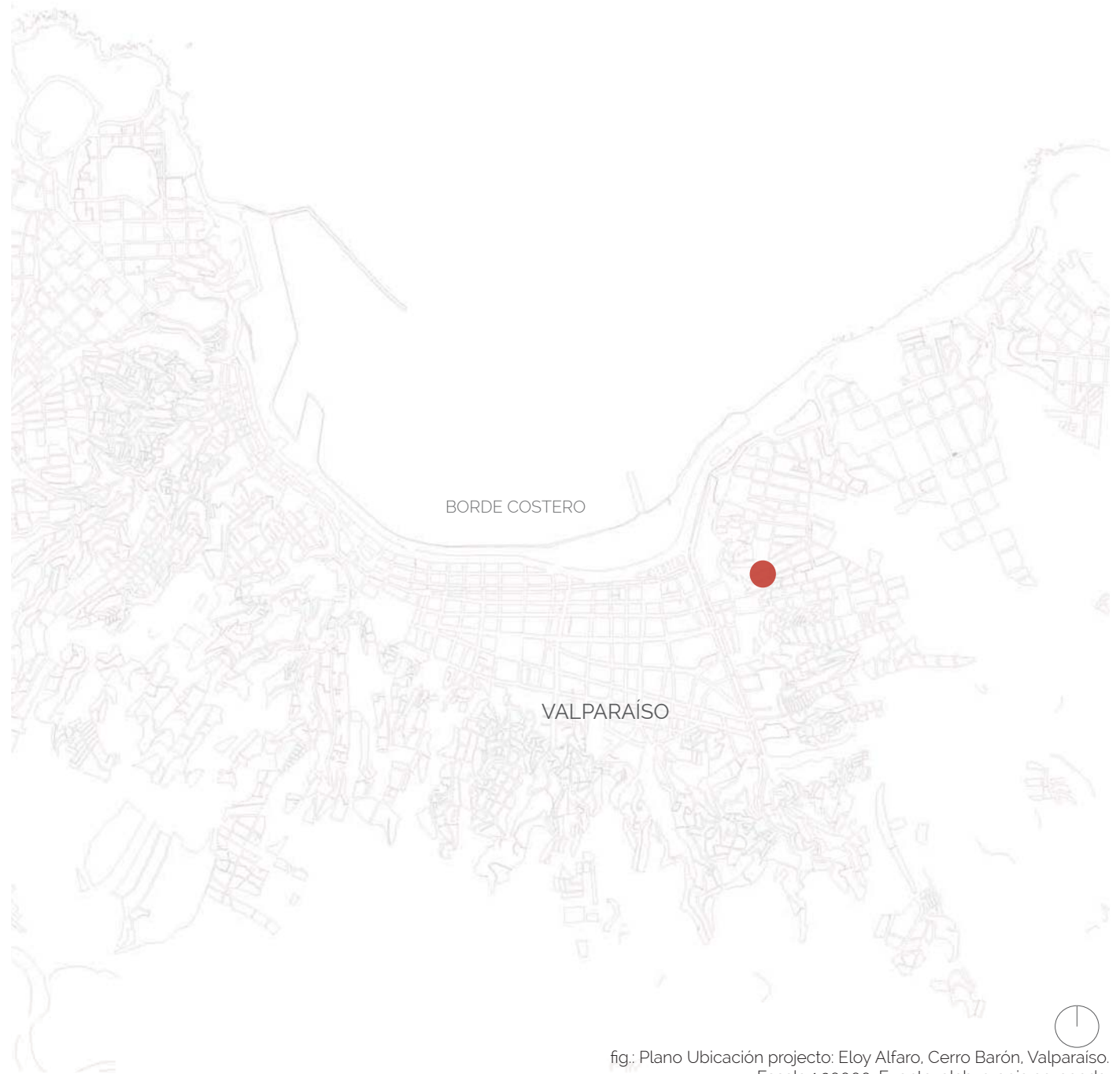


fig.: Plano Ubicación proyecto: Eloy Alfaro, Cerro Barón, Valparaíso.  
Escala 1:20000. Fuente: elab. propia agregada.

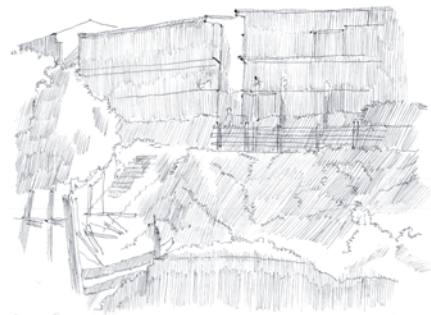
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

#### TERRENO RESPALDADO POR EL CRUCE DE LA HORIZONTAL Y VERTICAL

El terreno se respalda en el fondo próximo que se da por la vertical de los cotes ubicados tras él, los cuales acaparan la luz y lo sobrecogen en su sombra. Además, el terreno forma parte de una horizontal que permite referirse a las otras instancias de la envolvente del lugar, al ser continua a ellas, tales como el horizonte de la ciudad de Valparaíso.

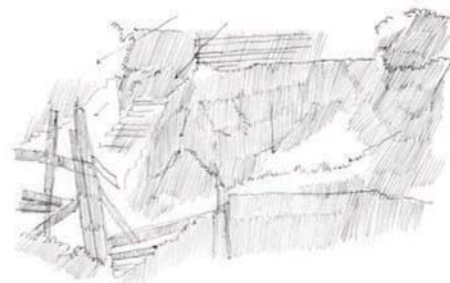
Por lo tanto, el terreno se ubica en el cruce de una **vertical que lo respalda** y una horizontal, la cual lo hace **formar parte de una envolvente mayor** y lo ubica **continuo y frente a la ciudad**.



Croquis del lugar: Terreno Eloy Alfaro.

Obs.: La sombra gradúa el espacio. Lo luminoso da al espacio que es público, de tránsito. El terreno forma parte de un total en que la luz es uniforme, no directa, pero que lo mantiene luminoso sin ponerlo de golpe en el total. La luz temple el terreno.

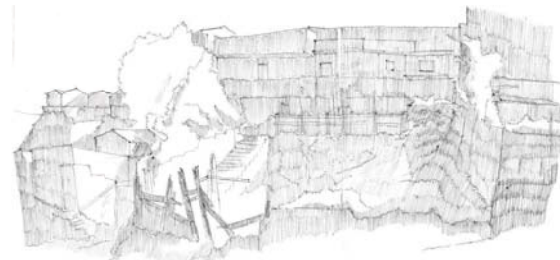
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Terreno Eloy Alfaro.

Obs.: Lo que se ubica al frente queda a contraluz si se le ve desde la vereda: la luz viene desde el fondo hacia el frente y de la derecha. También, la luz alcanza un ancho del lugar al centro, a partir del cual hacia la derecha se oscurece y solo se ilumina en el borde más próximo a la calle.

Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Terreno Eloy Alfaro.

Obs.: El fondo alto respalda el espacio anterior a él notando el vacío de su altura, marcando el cielo que abarca.

Fuente: elab. propia, original de etapa.

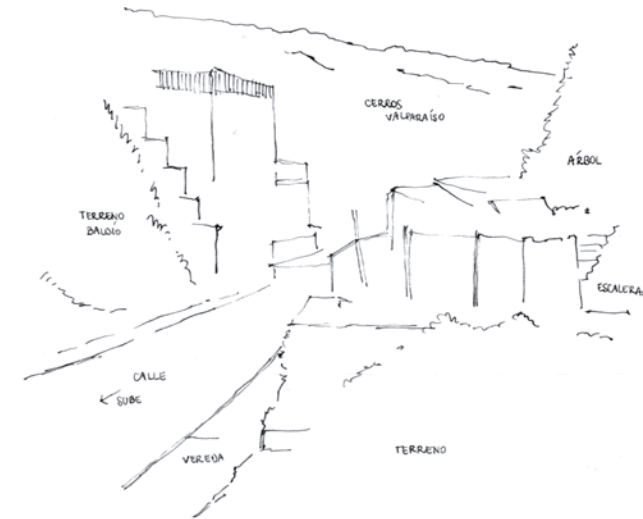


fig.: Esquema de vista desde el terreno hacia la ciudad de Valparaíso.

Fuente: elab. propia, original de etapa.

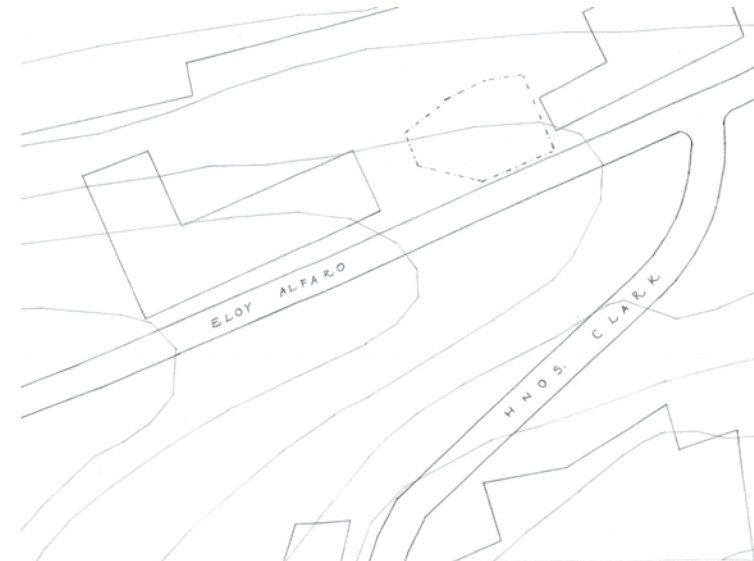


fig.: Plano de emplazamiento terreno casa Eloy Alfaro, Cerro Barón, Valparaíso. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 2.2. Acto para el proyecto

### EL ACTO DE HABITAR LA CASA

El acto del proyecto es constituido mediante distintas afirmaciones, las cuales son orientadas a definir el habitar dado en una casa. Estas afirmaciones son: cierre que apropia, espacios que unen y notan distinguos, respaldo del contexto, semejanza y el distinguo con lo externo, fondo que remata y los espacios entre.

#### CIERRE QUE APROPIA

Instancia definida por el **recogimiento mismo del cuerpo**, que apropia el espacio y aísla el habitar de su contexto a la vez que lo **respalda** en su cierre. Por otra parte, desde este cierre dado por el cuerpo se puede traer a presencia lo lejano, a la vez que el lugar puede constituirse como una envolvente que ampara el habitar y se sobrepone a ello, constituyendo un cierre que forma parte de algo mayor a la vez que se distingue en él.

#### ESPACIOS QUE UNEN Y NOTAN DISTINGOS

Se refiere a que mediante una **calidad espacial**, se constituya una **continuidad o total** de espacios que no son necesariamente próximos. Esta continuidad de espacios distanciados se da mediante umbrales entre ellos, los cuales los unen al proyectarse en cada uno, a la vez que distinguen cada parte de la continuidad.

#### RESPALDO DEL CONTEXTO

En el habitar, la persona se inserta en el **distingo espacial** del lugar, el cual se **prolonga** en ella y la hace formar parte de su extensión, como si formara parte de un margen que la hace apartarse del contexto, pero que a la vez se relaciona con él en el respaldo dado por él mismo.

#### SEMEJANZA Y DISTINGO CON LO EXTERNO

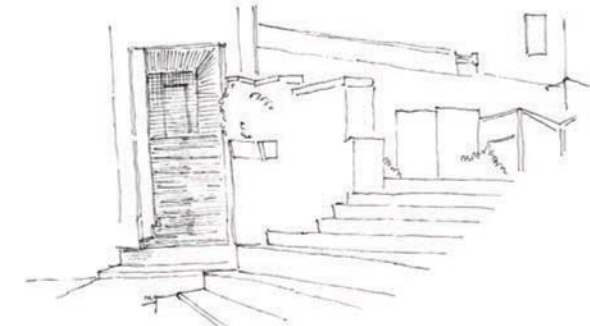
La **amplitud y exposición** de un espacio como cualidad que lo asemeja con el exterior, constituyendo un habitar en holgura que trae al espacio interior una cualidad de exterior. Por otra parte, del **recogimiento o amparo** del habitar se da el habitar pertinente a un interior.

#### FONDO QUE REMATA

El espacio que se construye en **anticipos de paso a algo mayor** de forma gradual, hasta llegar a un tope o remate, que de forma inversa lo abre, dándole al espacio un carácter dual, que hace que el habitar se dé de dos formas, estas dadas en dos sentidos distintos.

#### ESPACIOS ENTRE

Referido a los espacios que se ubican entre instancias de mayor distinguo, que **demoran y distancian un total al fragmentarlo**, al darle más partes en el total de su extensión, a la vez que son vínculo entre ellas, conformando el total como una unidad que puede referirse a sus distintas partes que la conforman.



Croquis de estudio:

Obs.: La sombra nota como distinguo del exterior a la vez que homogeniza el interior, este homogenizar distingue un espacio de su contexto al unificarlo.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El lugar entre umbrales no ofrece permanecer. Es un lugar de paso, en que la luz que posee le da su característica más puntual: oscuro. No ofrece algo para sí, sino que lo que es es para los espacios que está uniendo. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El frente más próximo, dado en la conversación con alguien, crea una intimidad que es borde de la extensión que es contexto de lo propio, se pasa a lo amplio, siendo el borde de un umbral entre dos situaciones distintas que se dan en un mismo momento. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 3. PROYECCIÓN

### 3.1. Forma

#### ADENTRAR GRADUADO A LO ÍNTIMO EN ANTICIPOS

La forma del proyecto es definida por un **adentrar graduado**, es decir, que **cada instancia es anticipada por un umbral**, el cual contiene el habitar y lo hace íntimo. Además, se propone una relación visual con el espacio al hacer que lo distanciado sea conocido. A pesar de una distancia física lo distanciado se aproxima al ser visible, a la vez que requiere pasar por un umbral para llegar a él, por lo que de lo apartado se da lo íntimo, al generar **instancias distinguidas entre sí mediante umbrales**.

Por otra parte, se distinguen dos formas del espacio: **la continuidad expuesta y los umbrales anteriores**. Los umbrales son anteriores a las instancias continuas del espacio, y gradúan el habitar dada una relación interior-exterior. Los umbrales dan la contención propia al interior, mientras que las continuidades poseen una luminosidad tal que las expone en el espacio haciendo semejanza con el habitar en el exterior.

Finalmente, del recorrido total de la casa, se llega a una **instancia de tope de su intimidad**, que es culmine de todas las instancias anticipadas mediante los umbrales. Esta instancia es dada mediante un cierre del espacio interior, el cual es dado gradualmente desde que se ingresa a la casa y que constituye la acogida propia de la intimidad.

### 3.2. Proyecto: Casa Eloy Alfaro

La propuesta de es dada en pos de **anticipos** dados por lo continuo y lo estrecho. Esto es determinante en la constitución de la casa desde su acceso con la calle hasta su instancia más íntima.

#### ACCESO

Se proponen árboles en el antejardín de acceso, como **distingo del inicio de un paso distinto**, amparado por su alero y anticipando en ello el acoger que se da gradualmente hacia el interior de la casa. Además, del alero de los árboles se construye un **borde que dirige** un tope desde el que se da el acceso a la casa.

#### NIVELES

Al acceder al interior de la casa, se proponen una altura tal y ventanales para generar una luz que asemeje el habitar con el dado en el exterior, como una primera instancia de interior que aún es equivalente con ello.

Además, se propone una **división del espacio mediante distintos niveles**, para que distintas instancias se den en un solo vacío y sean permeables entre sí, a la vez que la carencia de divisiones dadas por muros permite anticipar con la vista los espacios que son siguientes.

Así en todo el primer nivel, se distingue su programa mediante distintos niveles, siendo el más lejano al acceso el más alto, para ser distinguido desde esta primera instancia a la vez que se diferencia de las otras. Las instancias más íntimas, como cocina y bodega, exponen una parte de ellas al habitar dado en continuidad, para que desde un giro dado en un umbral su total sea expuesto.

La escalera para acceder al segundo nivel posee un ancho que la constituye como **umbral expuesto** entre niveles, dada la luminosidad que le brindan ventanales en su recorrido.

#### SEGUNDO PISO

El espacio del segundo nivel es expuesto como una continuidad común, una sala de estar, de cuyo vacío central se desprenden instancias que posteriormente dan paso a las habitaciones. Por lo tanto, para llegar a las habitaciones, estas como **instancia más íntima** de la casa, se debe **pasar por distintos umbrales que las anteceden**, desde el acceso a la casa hasta el acceso a ellas.

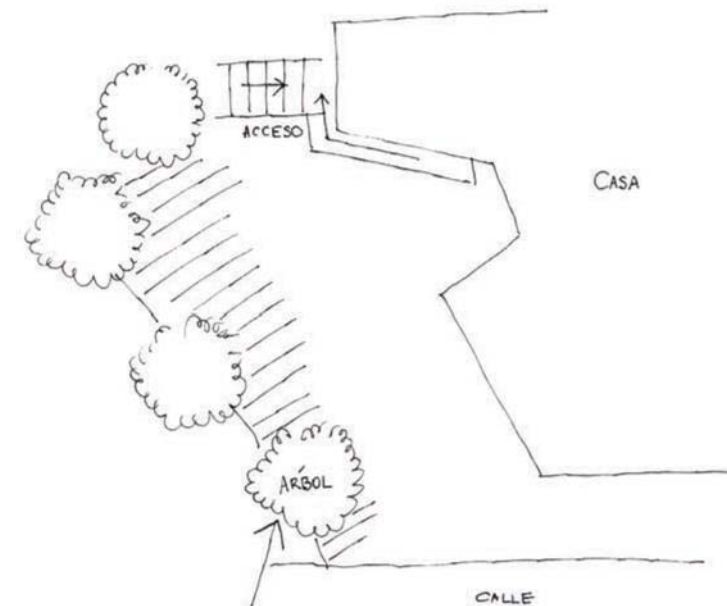


fig.: Esquema de instancias anteriores al acceso de la casa.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

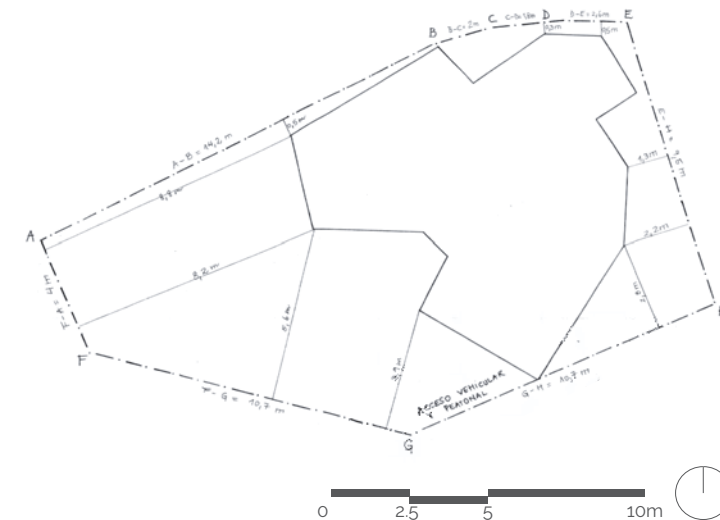


fig.: Plano de emplazamiento de casa en terreno de Eloy Alfaro.  
Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa.



## 4. PLANIMETRÍAS

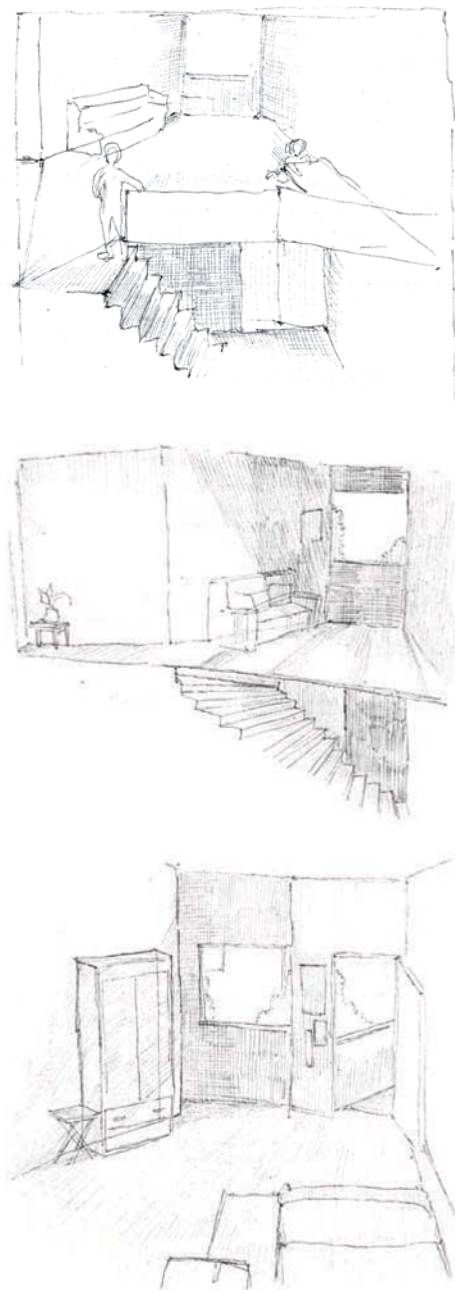


fig.: (sup) Vista de sala de estar de segundo nivel, (cen) vista de sala de estar y escala, (inf) vista desde dormitorio hacia umbral. Fuente: elab. propia, original de etapa.

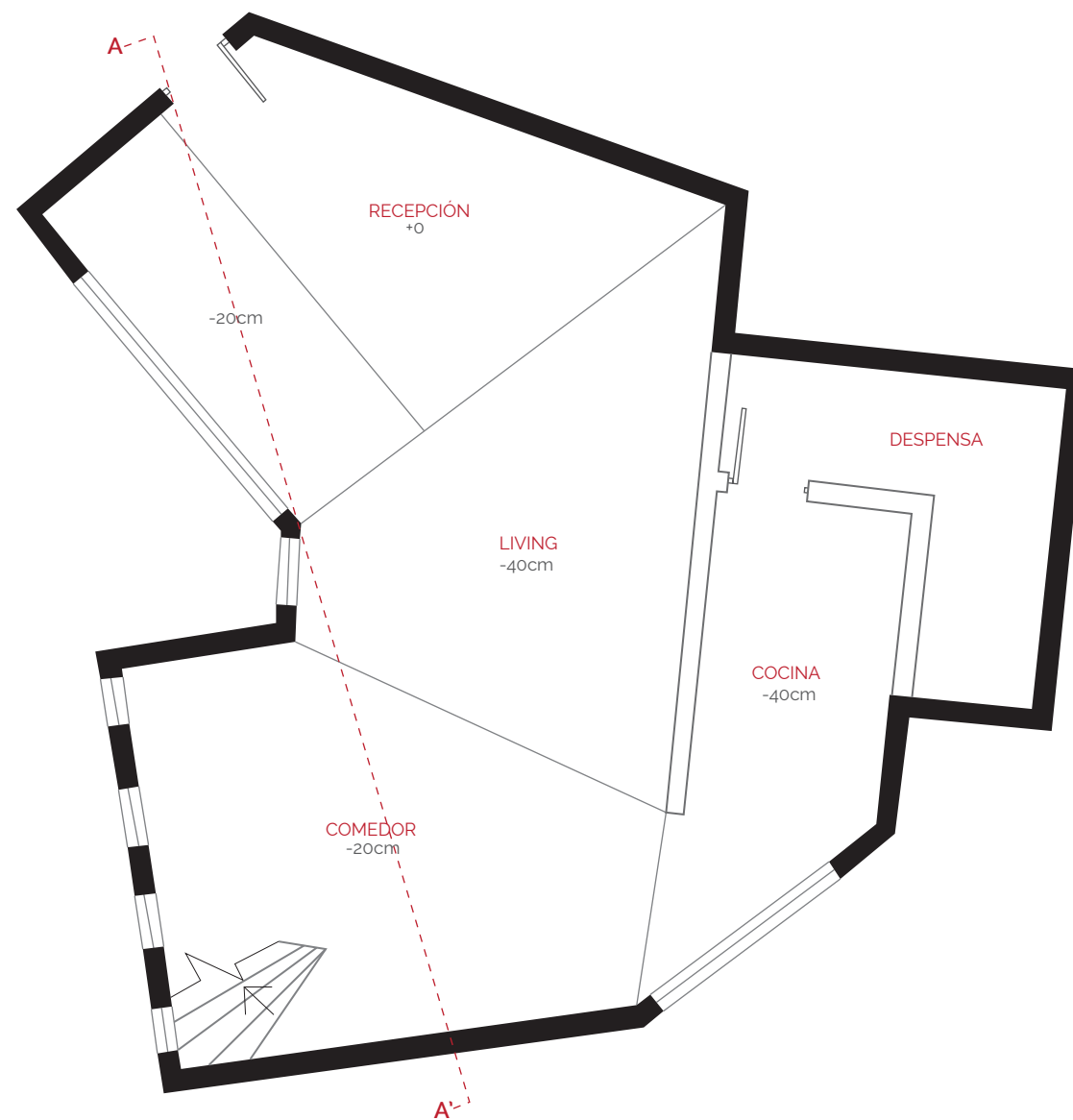
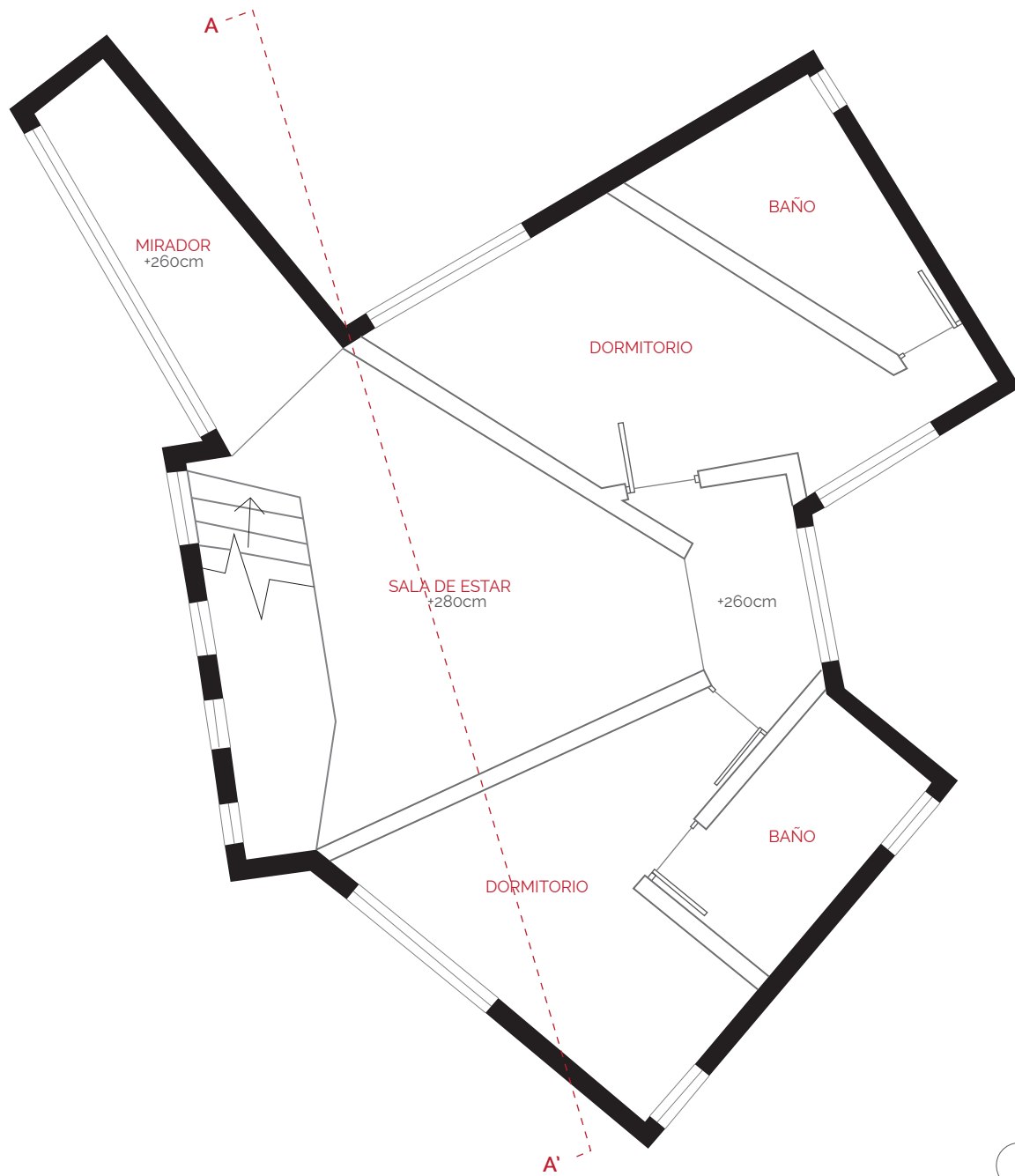
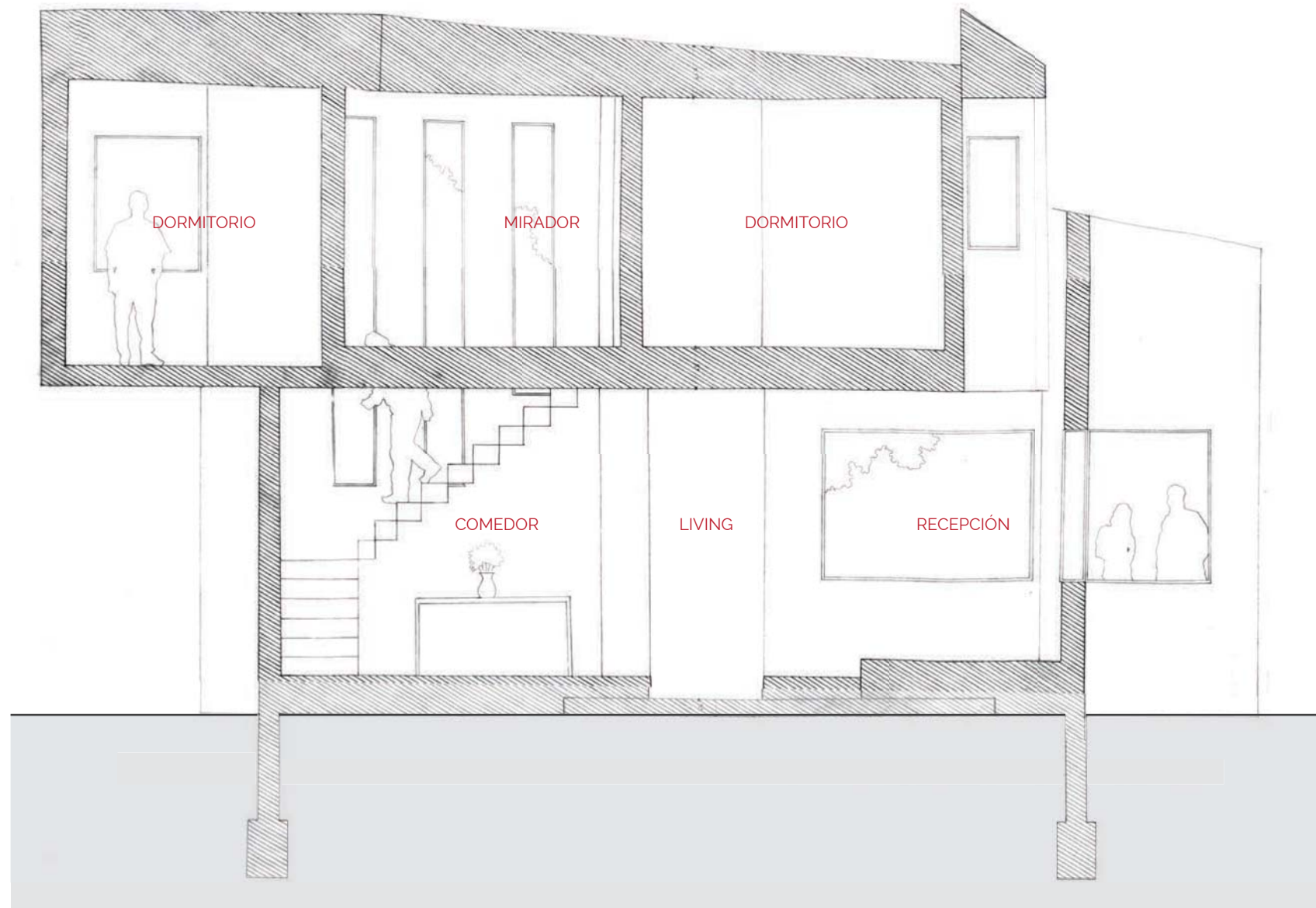


fig.: Plano general Nivel 1 Casa Eloy Alfaro. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



0 0.5 1 2 4m

fig.: Plano general Nivel 2 Casa Eloy Alfaro. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

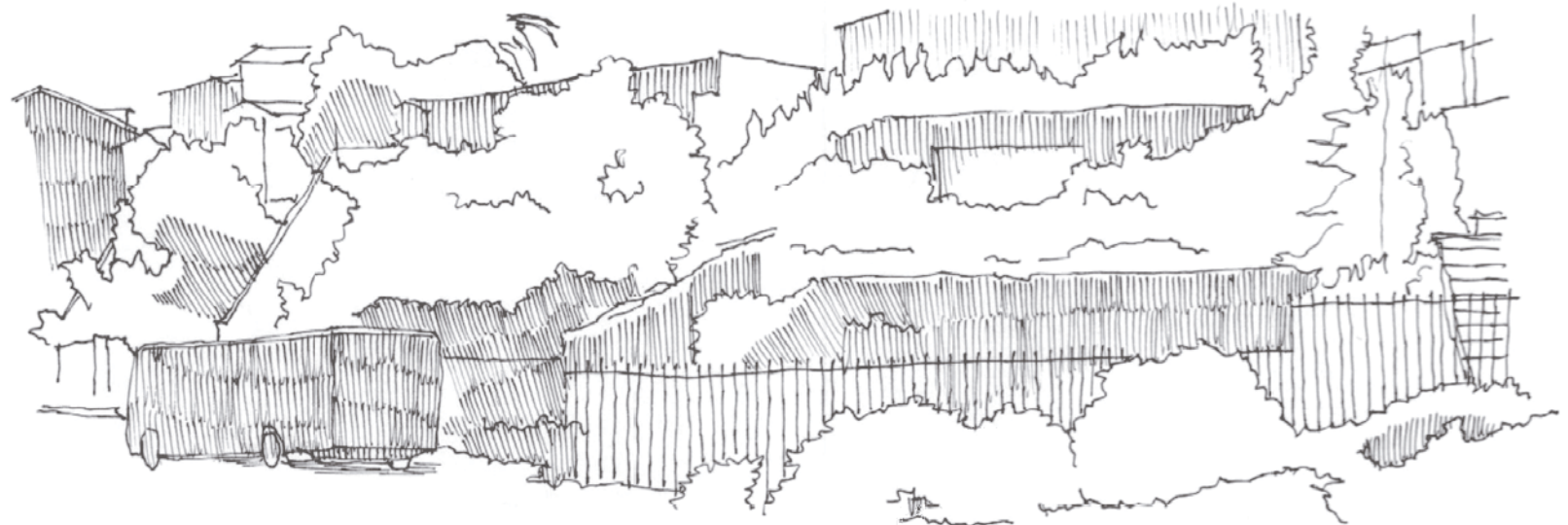


## ETAPA 4

- **Nombre proyecto, año:**  
Complejo habitacional Gran Bretaña, 2013
- **Tema taller:** Complejo habitacional
- **Profesores:** Isabel Reyes, Erik Caro
- **Elaboración proyecto:** personal
- **Acto:** Exponer y traer a presencia de un total en la abertura, que centra el espacio y el habitar
- **Forma:** Vacíos aproximados
- **Ubicación:** Avenida Gran Bretaña con Munizaga, Playa Ancha, Valparaíso

### Resumen de etapa

La etapa se desarrolla en pos de constituir un complejo habitacional, que se relacione con los principales rasgos de su lugar de emplazamiento a la vez que constituya una vida de barrio en sus espacios comunes, orientados estos a la relación visual con la ciudad y a constituir una unidad.



Croquis terreno del proyecto, ubicado en Av. Gran Bretaña, Playa Ancha, Valparaíso.



## Bibliografía

- Iommi, G. (1986). Amereida. Editorial Cooperativa Lamda.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se estudia mediante la observación la **reunión de personas** en el espacio. Posteriormente, se estudia el carácter del lugar de emplazamiento del proyecto.

Una vez definidas estas instancias, se propone un **complejo habitacional** constituido por tres **unidades**: una para una persona, otra para dos personas, y otra para más de tres personas.

Estas unidades se deben ubicar de tal manera que cada una posea una virtud espacial, dada en la **relación visual con la ciudad**, mientras que de sus accesos se den espacios comunes que conformen una unidad de barrio: espacio común para quehaceres comunes a sus habitantes y que culminaría en una instancia de mirador, virtud principal de sus unidades.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El terreno del proyecto se ubica en **Avenida Gran Bretaña, en Playa Ancha**, Valparaíso. El terreno posee una relación tanto con la ladera que forma parte como el barrio: lo rodean viviendas, a la vez que frente a él se ubica un barrio en menor nivel en Taqueadero.

Tras enfrentarse con este barrio próximo y el flujo vehicular de la avenida, la ciudad de Valparaíso es traída a presencia, posteriormente su mar y horizonte lejano. Por lo tanto, parte importante de este proyecto es mantener la **relación visual con la ciudad** en sus distintas instancias.

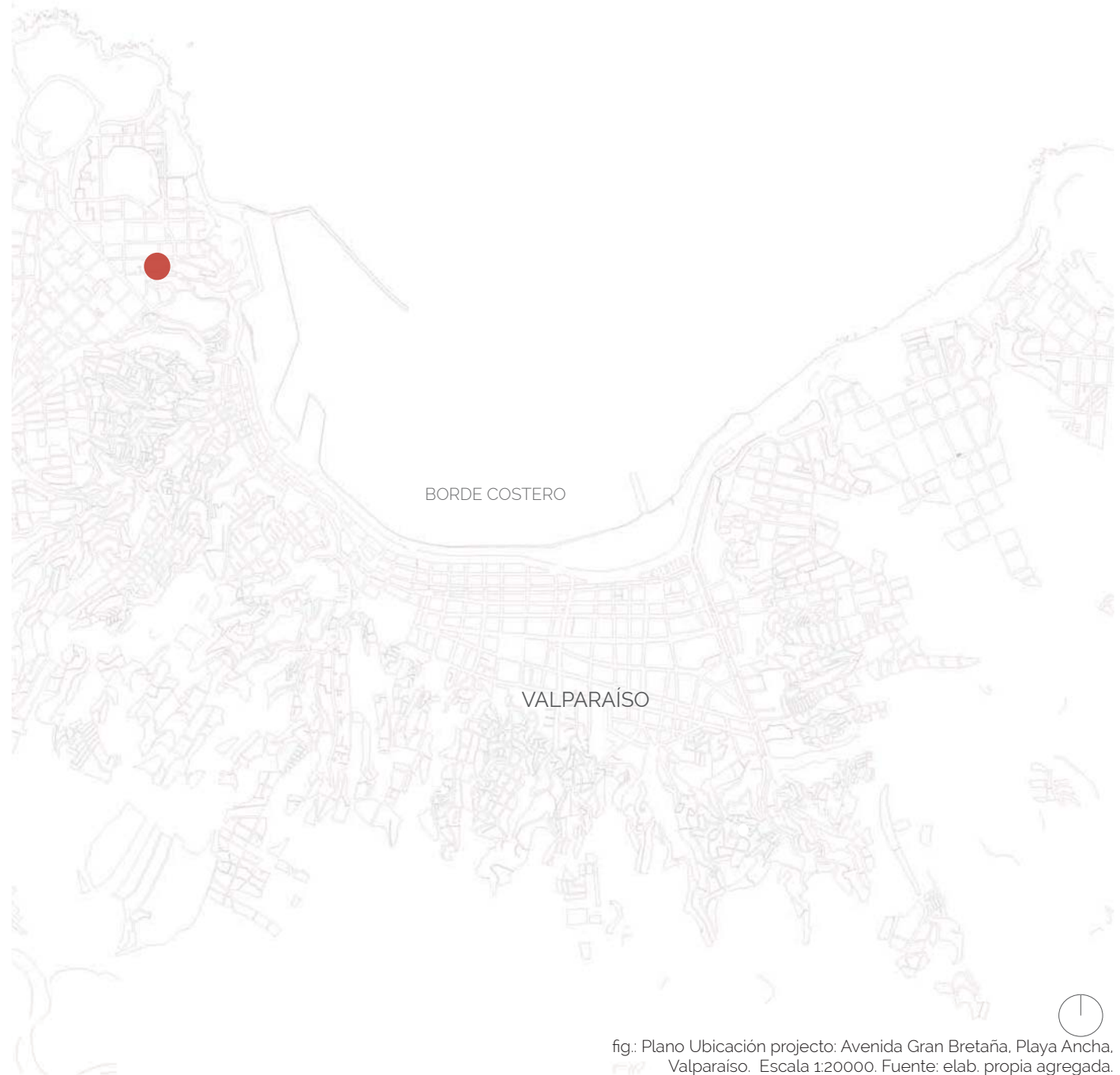


fig.: Plano Ubicación proyecto: Avenida Gran Bretaña, Playa Ancha, Valparaíso. Escala 1:20000. Fuente: elab. propia agregada.

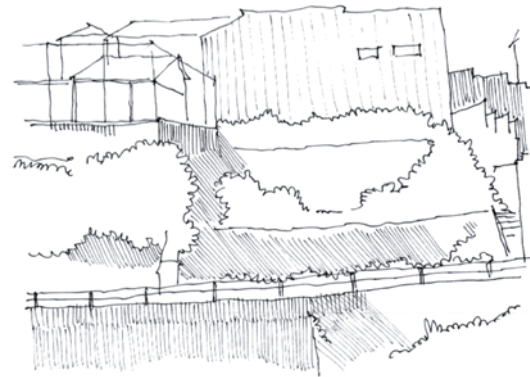
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

El terreno de complejo habitacional se ubica en **Avenida Gran Bretaña**, cercano a la intersección con Munizaga.

Posee un carácter de **vitrina**; se muestra como un frente, expuesto en su horizontal y vertical, y de esta forma inserto y expuesto en el espacio. Se construye en sobre posiciones desde la horizontal de la calle, se sobrepone construyendo una vertical, la cual es medio de su exposición.

Desde su exposición, el **horizonte de la ciudad se trae a presencia**, continuo en su horizontal a espacios más próximos, lo cual le da un orden consecutivo al espacio que se ve desde el terreno, construido en verticales sucedidas que dan forma a un grosor del horizonte. Además, este horizonte es referente de un espacio que en un principio es propio y se distancia hasta pertenecer a lo lejano, y que al formar parte de esta lejanía, también se hace presente en el habitar de lo próximo, dando origen a una **dualidad de proximidades en el habitar**.



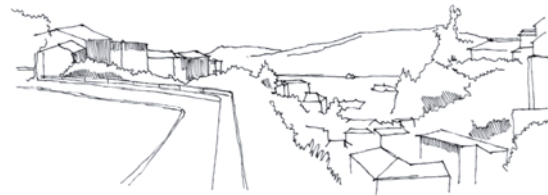
Croquis del lugar: Terreno Av. Gran Bretaña.

Obs.: El terreno posee un carácter de frente, como vitrina. Es todo expuesto en un vistazo. Los árboles de las casas continuas hacen del aparecer en un asomo entre frentes. En el terreno, el total de su vertical es expuesta, al igual que su ancho se muestra, se expone en el espacio. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Terreno Av. Gran Bretaña.

Obs.: Los techos de las casas próximas y el horizonte siguen una misma horizontal, que le dan un orden consecutivo al espacio, de una sucesión de verticales se forma un grosor de esta horizontal. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Terreno Av. Gran Bretaña.

Obs.: El espacio posee un carácter ascendente. Desde una horizontal, se da origen a sobre posiciones, que hacen de la vertical el medio en el cual el espacio se hace presente, en un frente que se expone, se muestra en la total de su vertical. Fuente: elab. propia, original de etapa.

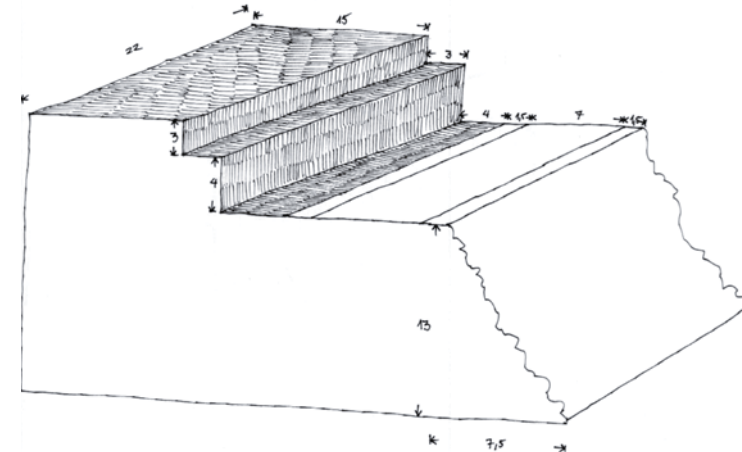


fig.: Esquema de aterrazamientos en el terreno del proyecto. Fuente: elab. propia, original de etapa.

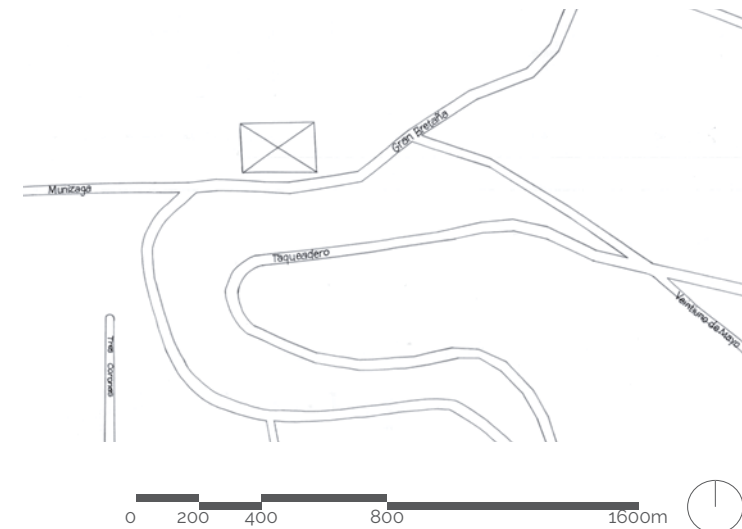


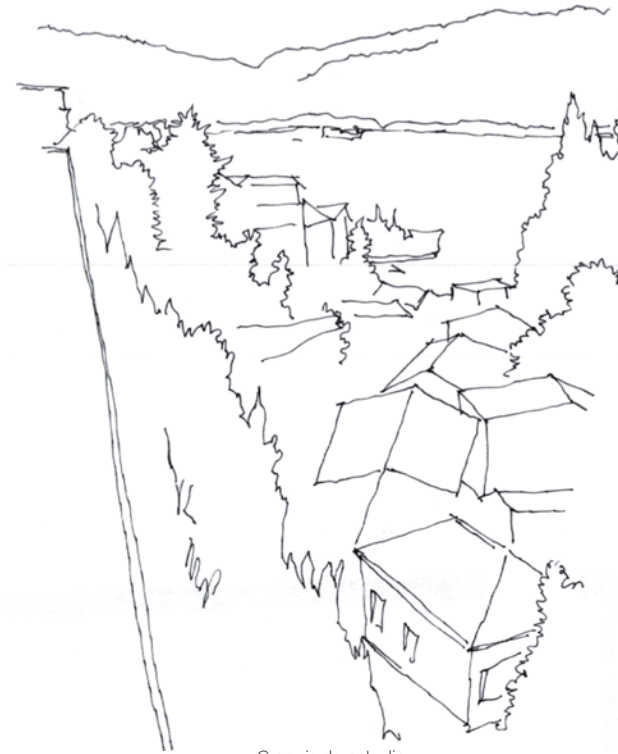
fig.: Plano de emplazamiento terreno Complejo Habitacional. Avenida Gran Bretaña, Playa Ancha, Valparaíso. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 2.2. Acto para el proyecto

### EXPONER Y TRAER A PRESENCIA DE UN TOTAL EN LA ABERTURA, QUE CENTRA EL ESPACIO Y EL HABITAR

El acto para el proyecto se propone en pos de exponer un espacio mediante la abertura de su vacío, en el cual se da un **unísono de proximidades** al traerlas a presencia, se **centra el espacio** y en ello le regala un borde que es distinto del habitar.

Este vacío da sostén al apropiamiento del habitar que lo fija en algo mayor, de forma que lo que sostenga el habitar también lo haga formar parte de sí. Por lo tanto, se propone un **vacío del espacio como centro y foco del habitar**.



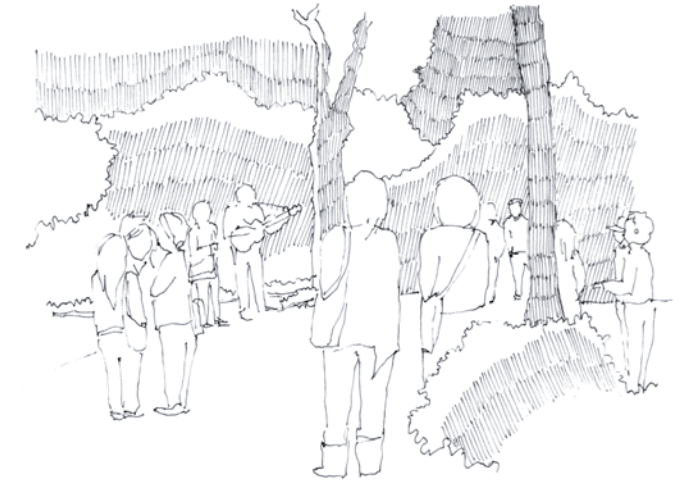
Croquis de estudio:

Obs.: El habitar se da en grupos, amparados estos en la proximidad con algo. El total se ampara en su fondo, la horizontal llenada en su vertical.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



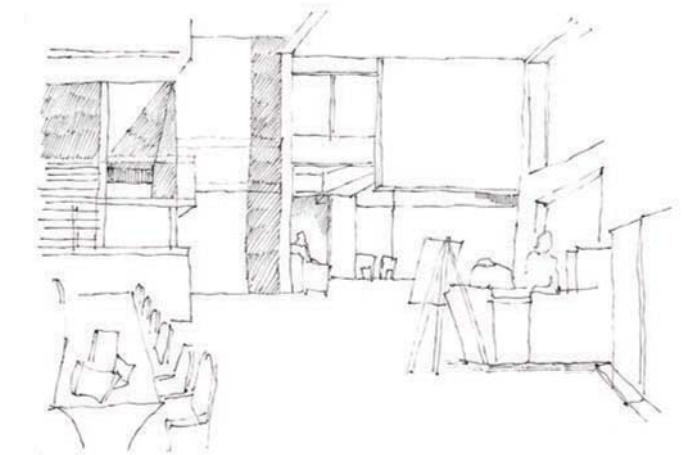
Croquis de estudio:

Obs.: Del contacto visual cerrado, el cuerpo se aparta del contexto, se forma el grupo, el cual se ubica e indica dentro del total.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El espacio se presenta como una altura de golpe, un vacío que nota la amplitud del espacio y lo centra. A partir de él el espacio se adentra hacia otras dimensiones, cuyos caracteres se diferencian del vacío central, siendo ramificaciones de este y distinguidas de él. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El horizonte aparece entre dos alturas, originadas en el suelo próximo. Marca un distinguo entre el espacio que comienza desde lo próximo y se aleja hasta distinguirse del lugar. Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3. PROYECCIÓN

#### 3.1. Forma

##### VACÍOS APROXIMADOS

La forma de la propuesta es dada en pos de **espacios traídos a presencia en un vacío centrado expuesto**, con referentes que realzan un total traído a presencia y que se aproxima junto a los otros espacios que le son siguientes.

Se define con el objeto de que en el habitar se esté frente a algo: el horizonte de lo lejano, y a partir de mantener la relación con él el espacio se abre, a la vez que se aproxima a sus distintas instancias de proximidad mediante el asomo.

Esto se daría en el proyecto al **centrar el espacio en un vacío**, este expuesto en el traer a presencia de un total de **posibilidades de paso**, de forma que en el habitar con él se da paso a los otros espacios. En el habitar del vacío central el cuerpo está en una **aproximación con los otros espacios**, de forma que el habitar se da en dos dimensiones a la vez.

#### 3.2. Proyecto: Comedor Abierto

##### DE LOS ESPACIOS COMUNES Y ENVOLVENTE

En el acceso al complejo habitacional se ubica un **alero**, el cual constituye una **primera instancia en su recorrido**. El alero es referente de una primera altura que luego asciende y va cerrando el total, el cual en su misma vertical se expone y hace que desde esta primera instancia el habitar se dé con lo may y lo siguiente.

Posterior a este primer momento, se proponen arbustos al fondo del **pasaje de acceso**, como **indicadores de un espacio que es siguiente** y que luego se muestra en su totalidad, sobrepuesto a la persona que habita. Además, la **envolvente** propuesta cierra este vacío a la vez que anticipa la vertical del total en una franja ascendente.

Del recorrido de los espacios comunes y el paso a la terraza, la envolvente le da alero y se abre a lo externo. Lo fija como parte del interior del conjunto, a la vez que nota en su abertura la relación con el horizonte que se trae a presencia. Por lo tanto, **la envolvente distingue el vacío** pertinente a los espacios comunes del complejo, desde el cual se traen a presencia las distintas proximidades del contexto.

##### DE LAS UNIDADES HABITACIONALES

Las unidades habitacionales se ubican como **volúmenes aproximados entre sí**, con el objeto de que del habitar en ellas se puedan ver entre sí en asomo o en su totalidad. Se propone con el objeto de que en el habitar se esté con otros en la altura, vista o luminosidad: que desde una instancia tal se traigan a presencia otras, por lo que también se propone que cada unidad posea una instancia de **aproximación con el horizonte**.

Mediante la distribución de las unidades habitacionales, se constituye un **vacío central** que es presentado al acceder al complejo habitacional, a partir del cual se da paso a las instancias siguientes en un habitar con lo contiguo, que va construyendo un total que gana algo de lo siguiente al aproximarse a ello, gracias a que está expuesto en el espacio y en un asomo con lo que lo rodea, a la vez que también trae a presencia lo distanciado.

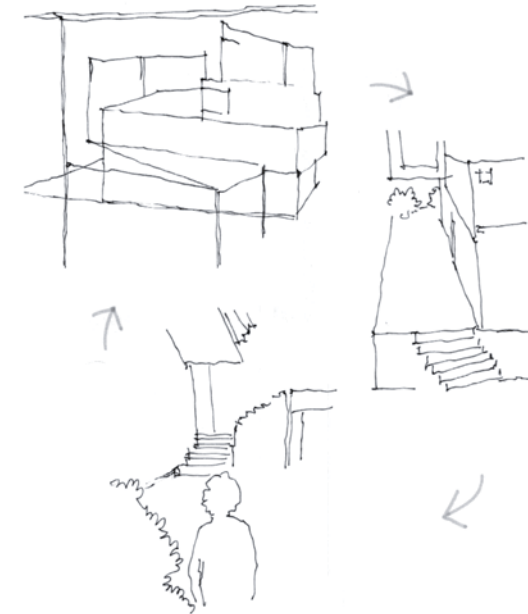


fig.: Esquema de espacios comunes en el complejo. (sup izq) Alero de acceso, (der) pasillo y asomo de arbustos, (izq inf) Asomo de instancias siguientes. Fuente: elab. propia, original de etapa.

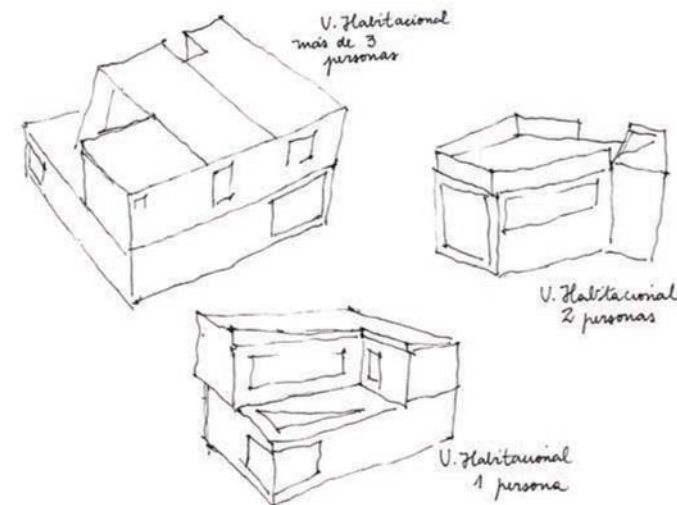


fig.: Esquema de unidades habitacionales separadas entre sí. Fuente: elab. propia, original de etapa.



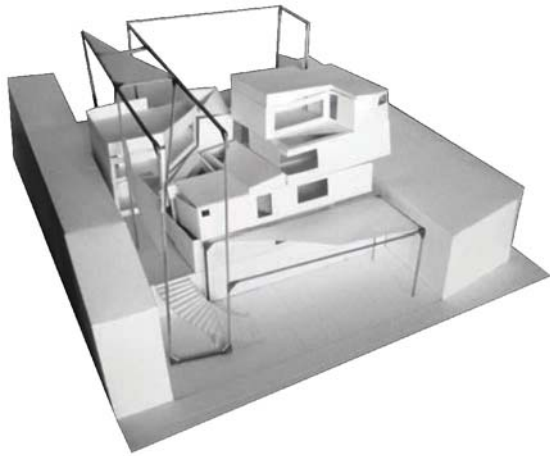
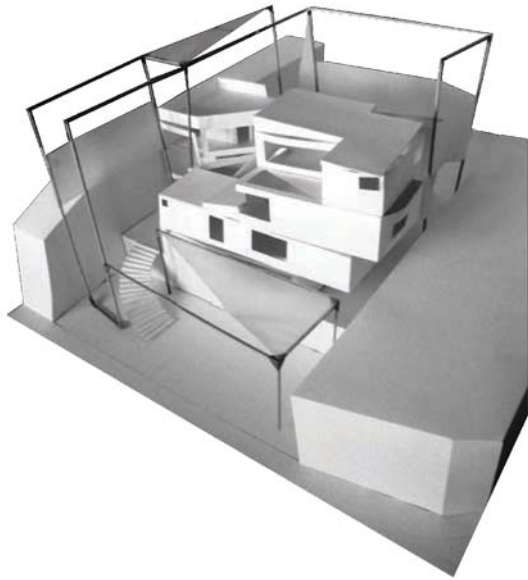


fig.: Maquetas de propuesta final de Complejo Habitacional. Zona marcada correspondía a envoltura propuesta.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

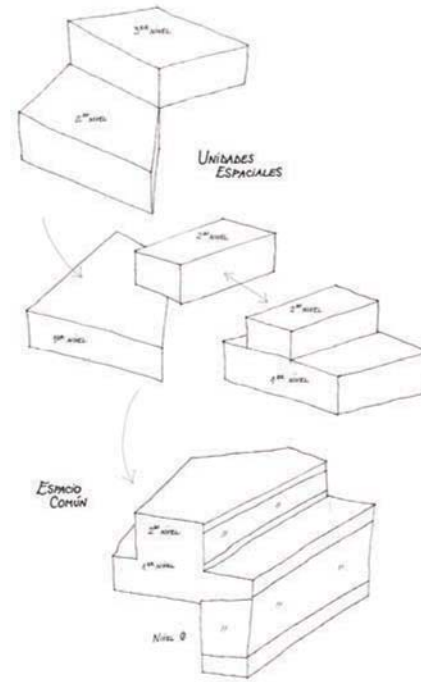


fig.: Esquema de primera propuesta de unidades habitacionales y complejo habitacional.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

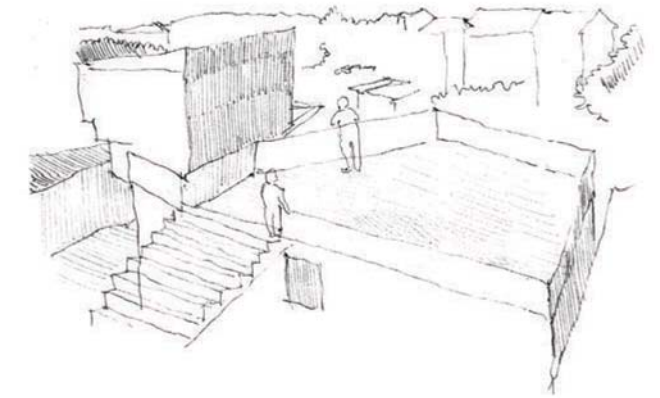
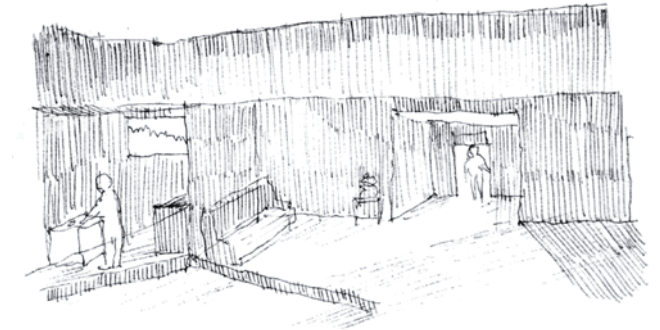
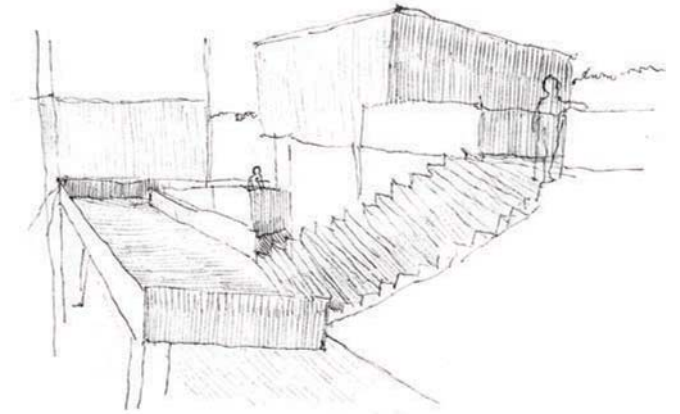


fig.: Vista de alero de acceso al complejo habitacional.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

fig.: (sup) Vista de accesos comunes a unidades, (cen) Vista de interior de unidad, (inf) Vista de terraza superior. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 4. PLANIMETRÍAS

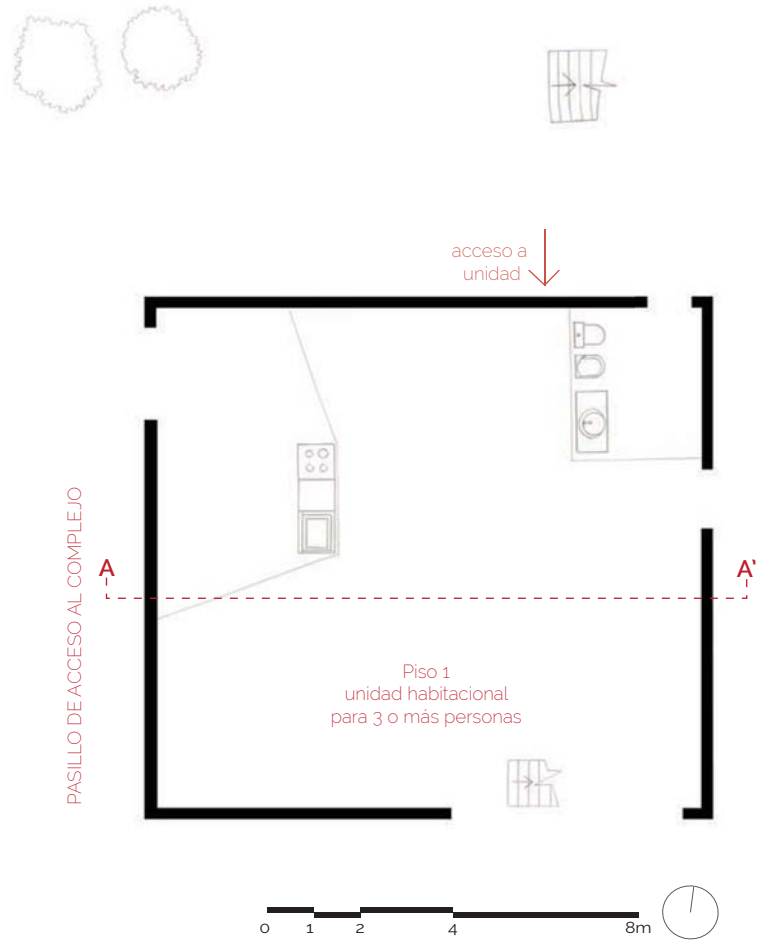


fig.: Plano general Nivel 1 Complejo Habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

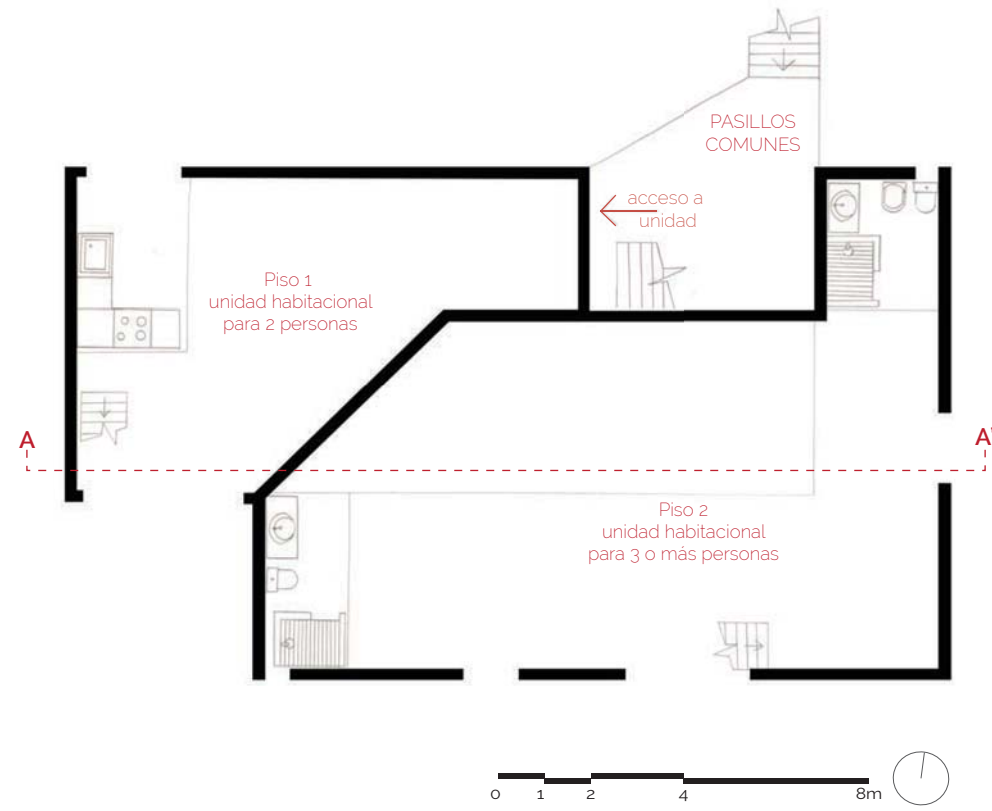


fig.: Plano general Nivel 2 Complejo Habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

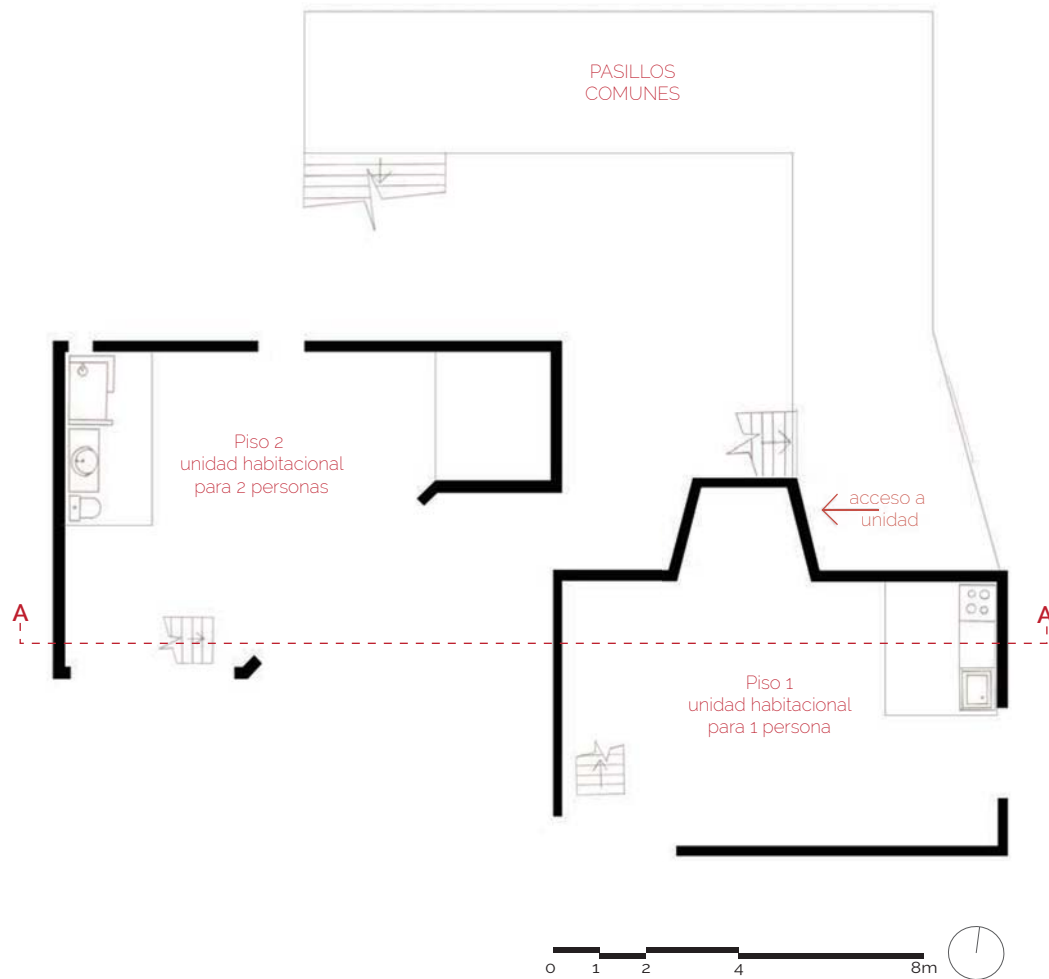


fig.: Plano general Nivel 3 Complejo Habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

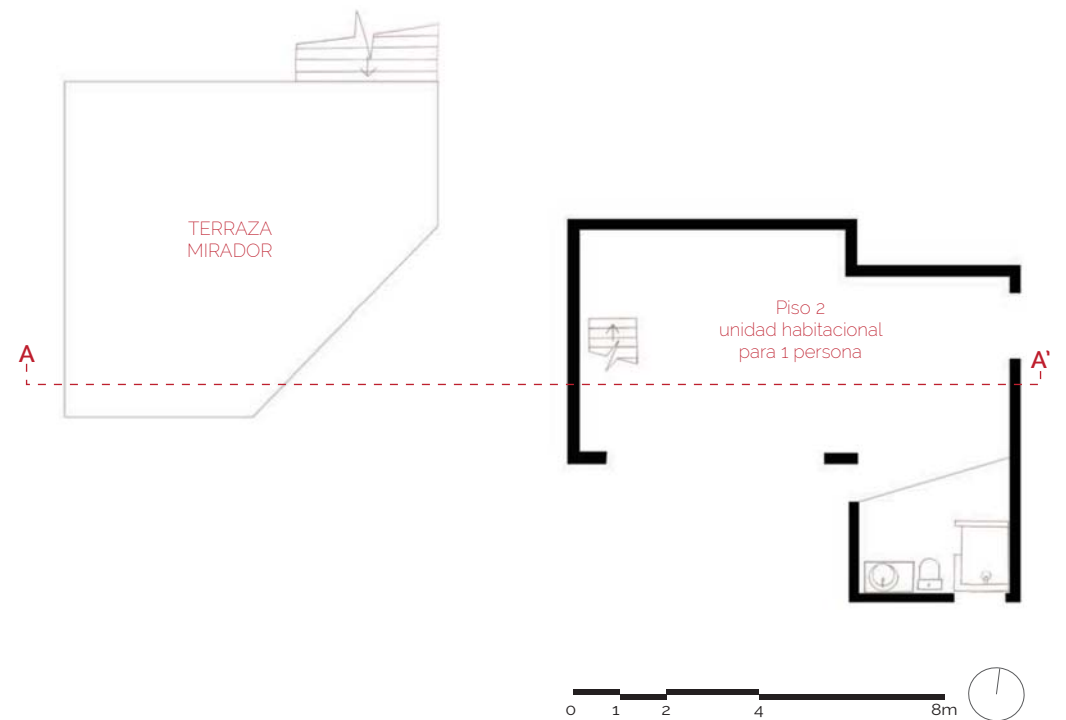


fig.: Plano general Nivel 4 Complejo Habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



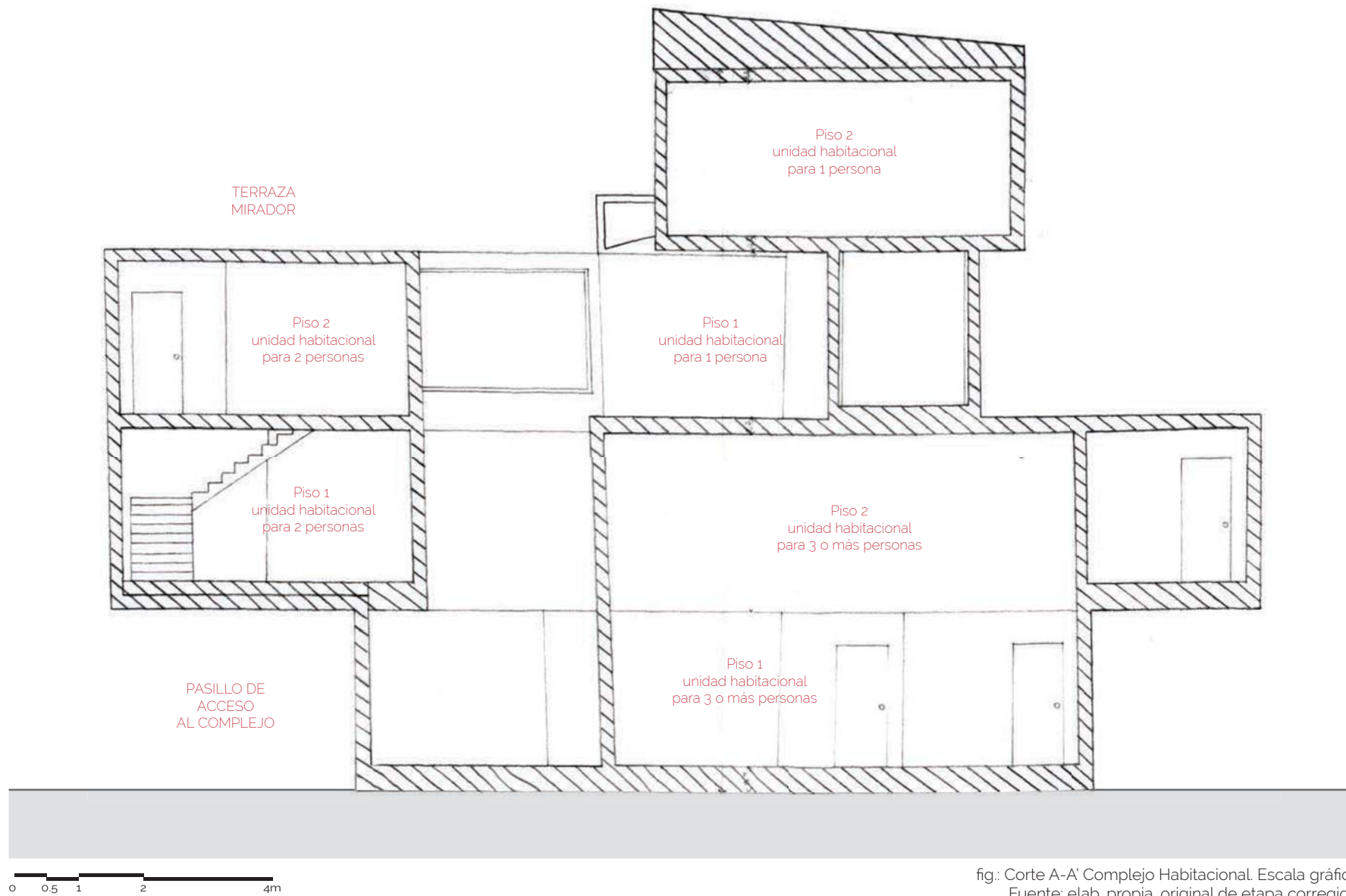


fig.: Corte A-A' Complejo Habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

## ETAPA 5

- **Nombre proyecto, año:**

Sede de festividad de barrio, 2014

- **Tema taller:** Sede social de emergencia

- **Profesores:** Rodrigo Saavedra, Óscar Andrade

- **Elaboración proyecto:** personal

- **Acto:** La festividad del barrio desplegada desde la continuidad expuesta que orienta el recogimiento del estar

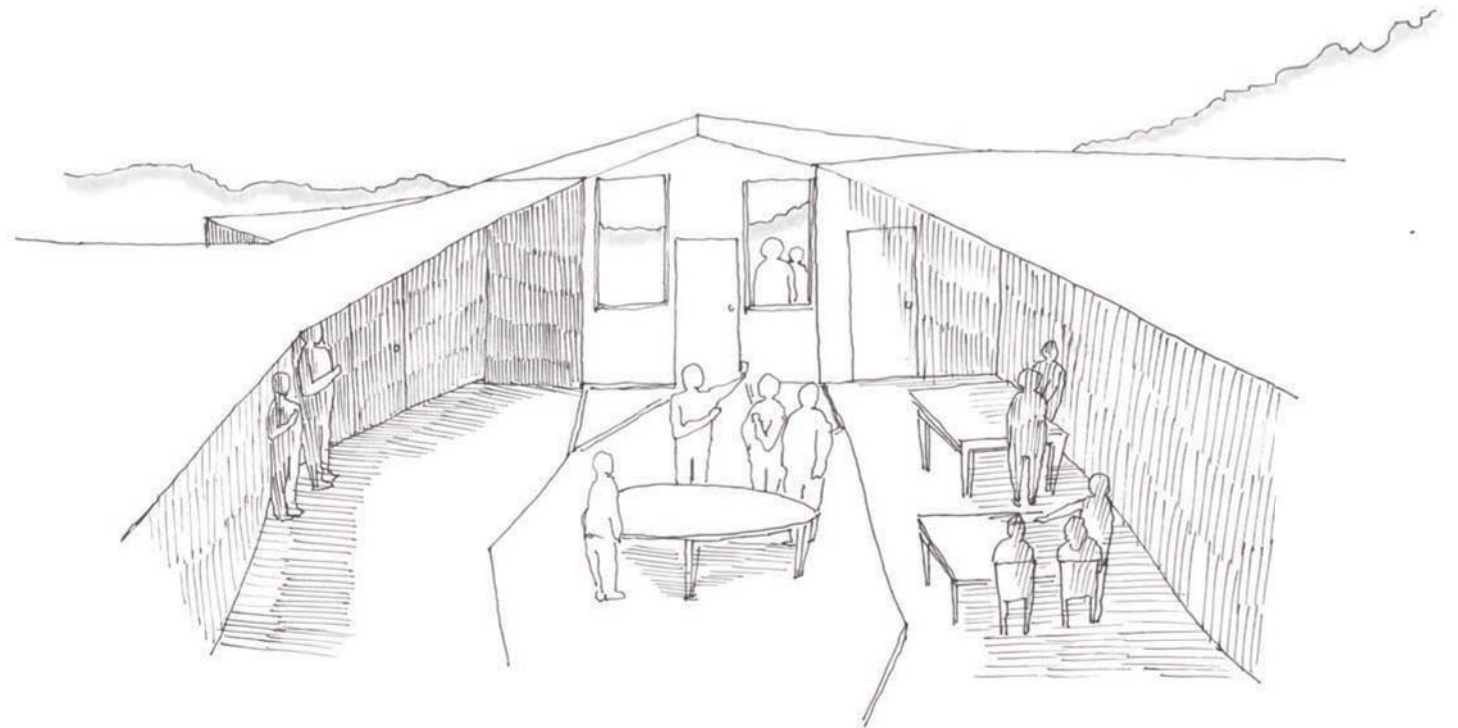
- **Forma:** Culminar gradual ascendente

- **ERE:** Salón de cruce afrontado (al exterior e interior traídos a presencia)

- **Ubicación:** Calle Padre Febres, Cerro Merced Valparaíso

### Resumen de etapa

Etapa en que se desarrolla el proyecto de una sede social de emergencia, dado el contexto del incendio de Valparaíso dado en el año 2014. Se realiza la propuesta con el objeto de que sea sede para realizar las labores necesarias para revitalizar el barrio, y posteriormente dé cabida a las instancias de celebración de la comunidad.



Croquis de obra habitada. Sede Social de Emergencia ubicada en calle Padre Febres, Cerro Merced, Valparaíso

## Bibliografía

- Iommi, G., Pedido, C., Balcells, J. B., Covarrubias, C., Girola, C., Iommi, G., & Marty, J. (1976). Carta del errante. Edición Taller Diseño Gráfico UCV Publicado en Internet: <http://www.amereida.ucv.cl>.

- Candia, C., Echiburú, P., Gamboa, P., Gazitúa, G., Prado, A., Rosero, J., & Zamorano, F. (2014). Política nacional de desarrollo urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. Editorial Full Service.  
- Seminario: Coloquio. La ciudad, sus catástrofes y sus resiliencias. Realizado en Casa central de PUCV.

- Palladio, A. (2008). Los cuatro libros de la arquitectura (Vol. 6). Ediciones Akal.

- Alberti, L. B. (1991). De re aedificatoria (Vol. 10). Ediciones Akal.

- Vignola, G. B. D., & Delegardette, C. M. (1981). Reglas de los cinco órdenes de arquitectura. La regla de las cinco órdenes de la arquitectura de Vignola. Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Pontevedra,.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se realiza un estudio del vacío dado en **templos**. Dado ello se define un acto y vacío del templo, el cual debe replicarse en una sede social de emergencia.

La **sede social de emergencia** es propuesta en el marco del **incendio en Valparaíso** del año 2014, como un lugar que da cabida a las actividades que son propias a una situación de emergencia, de reunión y organización, a la vez que también da cabida a una posible instancia de **celebración en el barrio**, una vez que este haya vuelto a su actividad normal.

Por lo tanto, se propone una sede social de emergencia que posee un vacío para la **reunión de personas**, en distintas instancias definidas dada su relación con el exterior o como interior mismo, con el objeto de que en ella se realicen las gestiones para la revitalización del barrio y posteriormente sea espacio para la celebración de la comunidad.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El proyecto se emplaza en la calle Padre Febres, ubicada en **Cerro Merced**, Valparaíso.

Tras el incendio de Valparaíso del año 2014, la calle ni sus edificaciones fueron afectadas. Sin embargo, se encuentra a menos de dos cuadras de áreas afectadas por el incendio. Por ello, se ubica en una posición idónea para la **gestión de la revitalización del barrio**, a la vez que posee una privilegiada vista de cerros aledaños y del horizonte del mar.

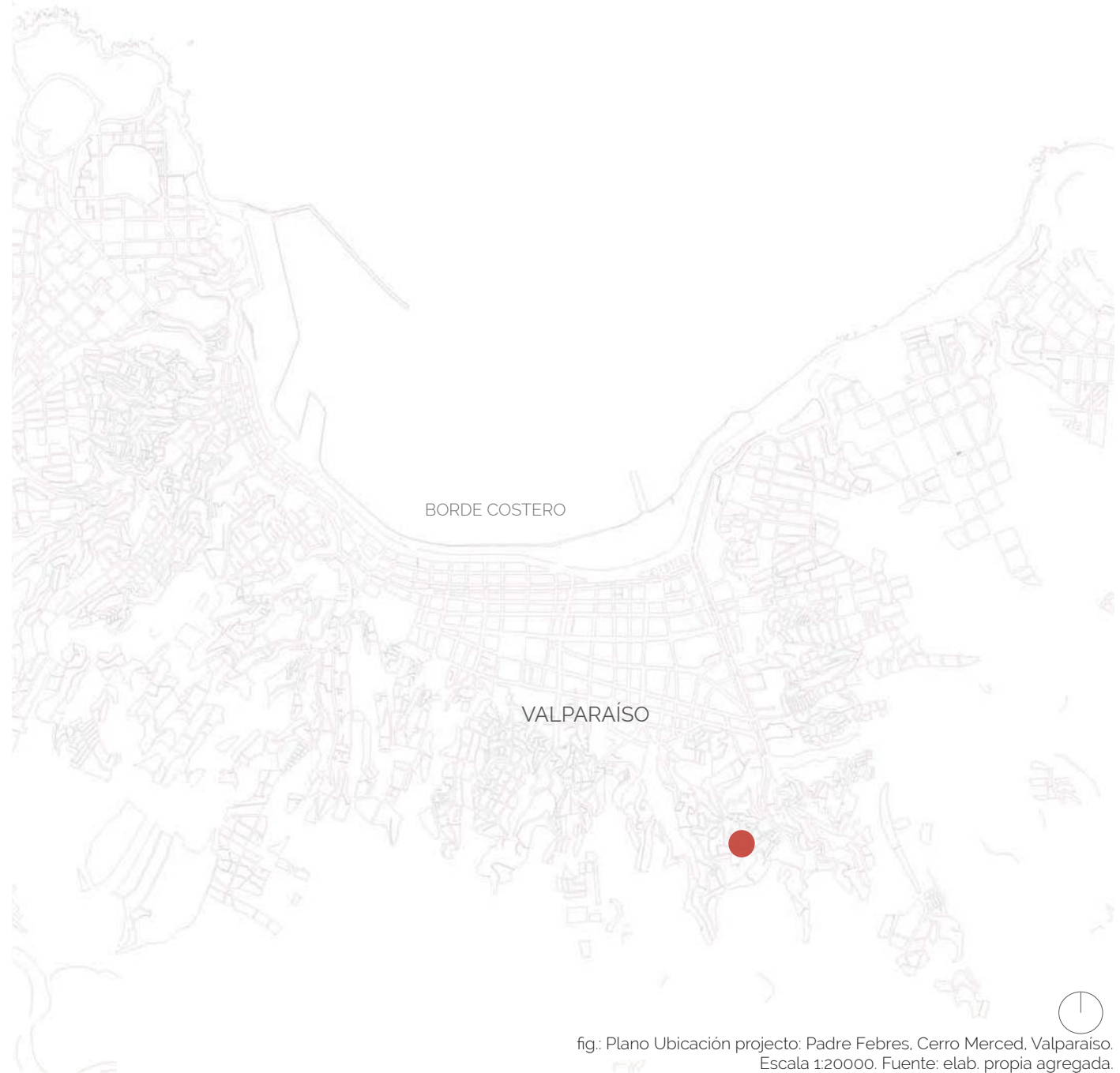


fig.: Plano Ubicación proyecto: Padre Febres, Cerro Merced, Valparaíso.  
Escala 1:20000. Fuente: elab. propia agregada.

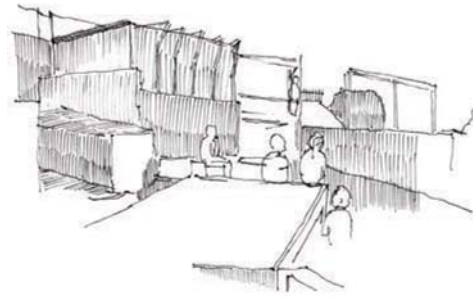
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

#### EL DESPLIEGUE CONTINUO DE LO PRÓXIMO ACERCADO A LA LEJANÍA ABARCADA EN UN AVISTAR INMEDIATO

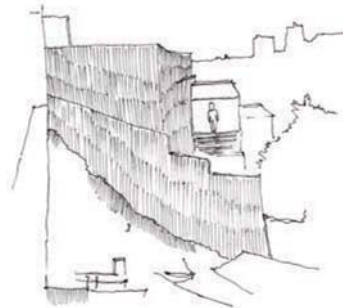
Del lugar se define un acto y forma. El acto es dado por una "continuidad expuesta", mientras que la forma es dada por "proximidades aproximadas en avistar inmediato".

El lugar es definido como una **continuidad expuesta**, la cual es constituida por distintas **proximidades aproximadas** y traídas a presencia en un **avistar inmediato**. En él se define una luminosidad que abre el espacio y lo hace continuo con lo distanciado, haciéndolo parte de una envolvente dada por ello. Además, se da un avistamiento inmediato de lo lejano, que lo trae a presencia y aproxima, mientras que lo próximo se presenta como asomos entre sus distintas instancias.



Croquis del lugar: Terreno Padre Febres.

Obs.: Distintas proximidades se sobreponen y traen a presencia en el lugar que se da por una horizontal que lo hace continuo, dada en el límite de lo sombrío y lo luminoso, emergiendo de ello como aquí y abierto a lo lejano en lo que está bajo este límite.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

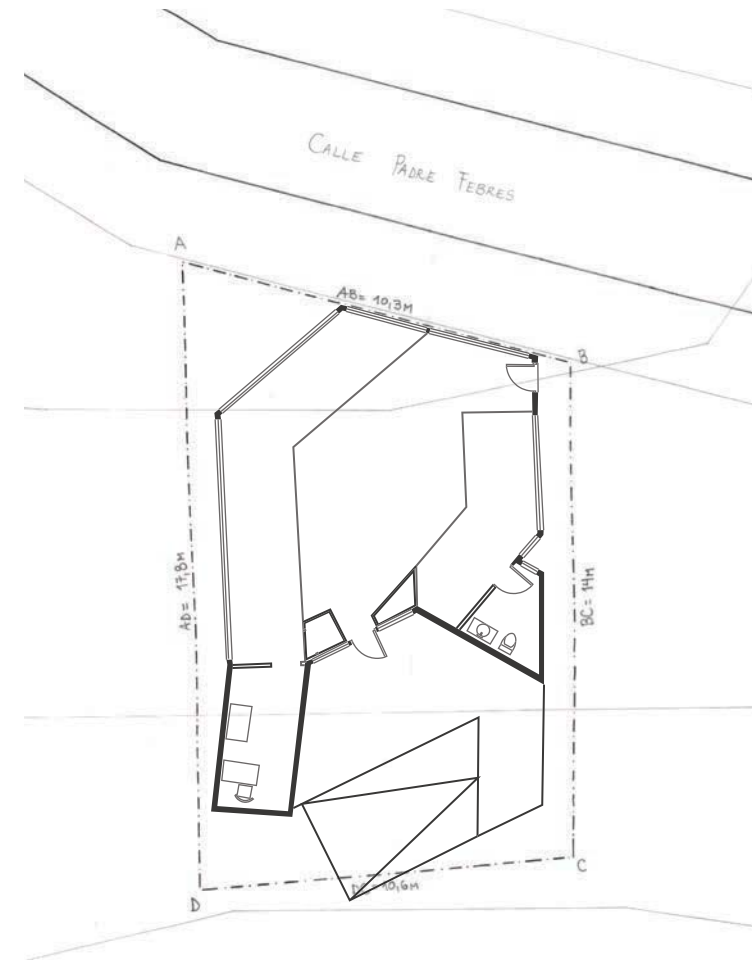


Croquis del lugar: Terreno Padre Febres.

Obs.: La luz ubica al terreno ante lo que se distancia, a la vez que la horizontal hace de una continuidad en que lo cercano se acerca a lo lejano en un avistar que se da casualmente en un inmediato. Fuente: elab. propia, original de etapa.



fig.: Esquema explicativo de fundamento del lugar.  
Fuente: elab. propia, original de etapa



0 1.25 2.5 5 10m

fig.: Plano emplazamiento Sede social Cerro Merced Valparaíso. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.



## 2.2. Acto para el proyecto

### LA FESTIVIDAD DEL BARRIO DESPLEGADA DESDE LA CONTINUIDAD EXPUESTA QUE ORIENTA EL RECOGIMIENTO DEL ESTAR

El acto de la sede de emergencia es definido en pos de dos instancias: un pre acto dado por el estudio de templos y la festividad de barrio como objeto de la propuesta.

El pre acto constituido desde el estudio de templos es el "recogimiento respaldado por asomos sobrepuestos de lo próximo". Este es definido por tres ejes: el recogimiento, el respaldo y el asomo sobrepuesto.

- El **recogimiento** se define como una instancia orientada por la continuidad expuesta afrontada, en que se da un recogimiento graduado por cuán aproximado esté el estar a la continuidad expuesta de la lejanía abarcada. La aproximación es dada por el avistar de lo lejano, que se da al traerlo a presencia como total en continuidad.

- El **respaldo** posiciona el estar en una instancia anterior a lo lejano, pero como un anterior que es primera instancia del despliegue de la continuidad expuesta de lo lejano.

- El **asomo** sobrepuesto es dado por situación dada al sumar la sombra con la vista de cerros próximos. Se conforma una densidad de lo próximo en las casas y espacios que se sobrepone.

Por otra parte, la **festividad de barrio** es definida por las distintas instancias que se reordenan en la instancia festiva, la cual ordena el espacio como eje ordenador y abarcador de total. Esto es dado en la sede de emergencia en el **salón de cruce** que se abre al resto de la sede, que obvia las divisiones dadas por el programa y hace que los espacios se orienten a él, con una luminosidad que se despliega al resto del espacio y lo conforma como total.



Croquis de estudio:

Obs.: La luz del vacío central se encuentra entre dos luces traídas de lo externo, nota con eso el espacio distinguido del exterior, que ampara en la sombra un habitar dado para un recogimiento propio centrado en el cuerpo, insistido esto en la luminosidad que se centra en lo cercado al cuerpo y no en los topes de la vertical.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



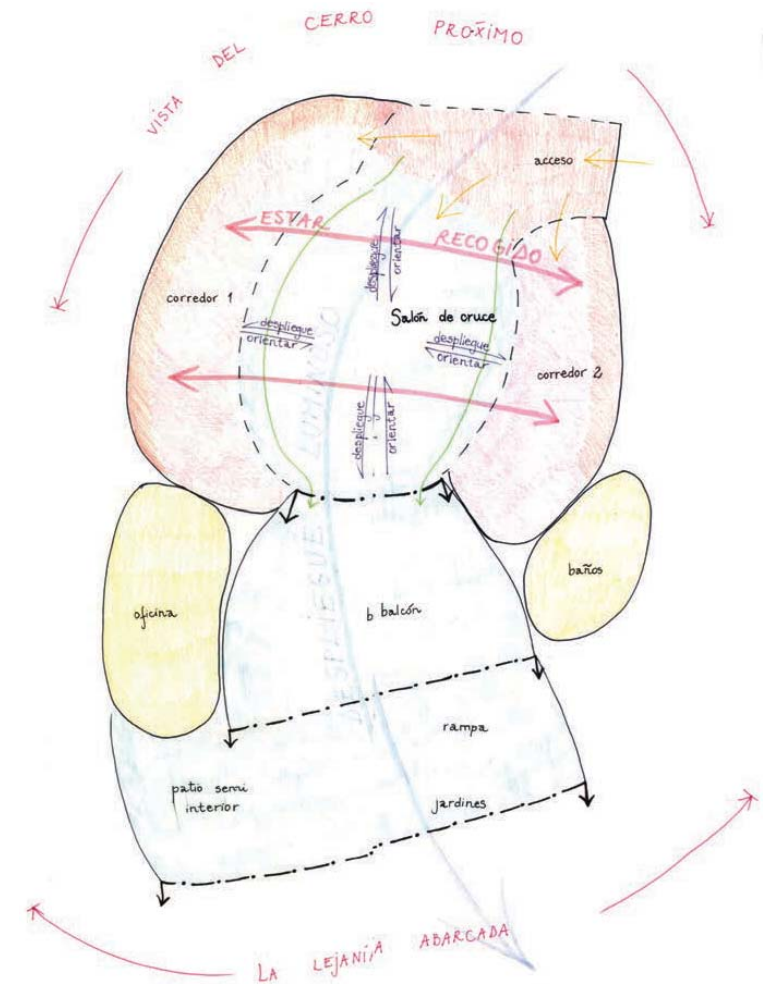
Croquis de estudio:

Obs.: El cuerpo se irgue en pos del foco que hace de su habitar colectivo con los otros, o se recoge en pos de apropiarse de un vacío y hacer de su estar personal, como unidad dentro de esta colectividad, identificable en ella al hacer un distingo de un estar que es semejante entre los habitantes. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio:

Obs.: El altar, como el lugar más iluminado, es hacia donde se dirige al habitar y el orden de las cosas. La iglesia se estrecha en dirección suya; le da dirección al interior, una intención en el habitar que es en pos de un vacío notado por la luz. Fuente: elab. propia, original de etapa.



- vista al cerro como respaldo
- estar recogido en la sombra
- afrontar de lejanía expuesta (luz-sombra)
- luminosidad sobrepuesta y/o relación visual con lo lejano (apartar de la continuidad expuesta)
- transitar con lo desplegado
- los espacios permeables
- afrontar de lo lejano

fig.: Organismo existencial explicativo del acto para la estación náutica. Fuente: elab. propia, original de etapa.



# 3. PROYECCIÓN

## 3.1. Forma

### CULMINAR GRADUAL ASCENDENTE

Del estudio de los templos se define un vacío pertinente a él: culminar gradual ascendente. En él el espacio se centra y abre a partir de una luz alta propia que se distingue en el total y se aparece al cuerpo, enmarcada por los accesos que conforman una transversal abierta a lo externo, en la que se da una continuidad dada por un patrón graduado de luz que evidencia la profundidad del espacio y que además gradúa el estar. La luz propia del espacio se aparece y trae a presencia al cuerpo, al ser alcanzada por la vista y no el cuerpo, lo cual enfatiza el distingo entre lo que habita el cuerpo y lo aparecido que se contempla.

Dado este vacío, se abstrae mediante un curso del espacio, en pos 3 de ejes principales:

- **Dos momentos de profundidad del espacio**, una que se adentra al interior y otra abierta y expuesta a lo externo.
- **Transversales luminosas**, de cuyo cruce lo externo se trae a presencia a la vez que lo interno es expuesto.
- Se rodea el interior mediante caras, las que lo enmarcan y conforman como una **unidad contenida** desde la que a la vez se **despliega a lo externo**.

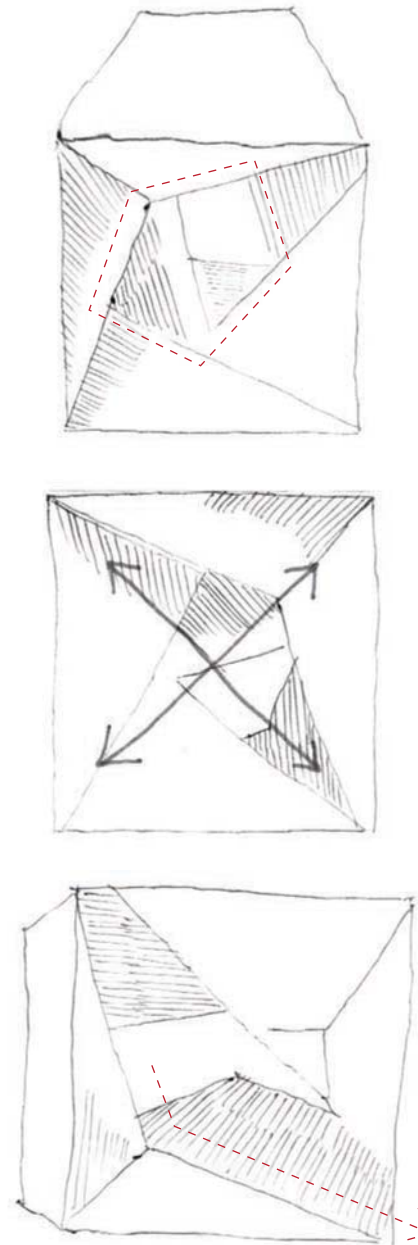
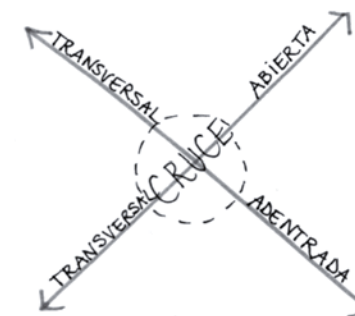
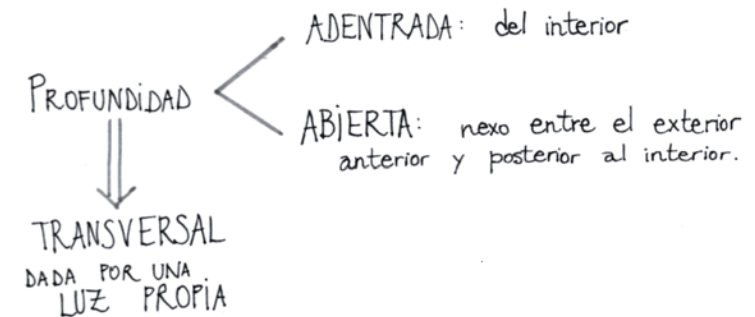
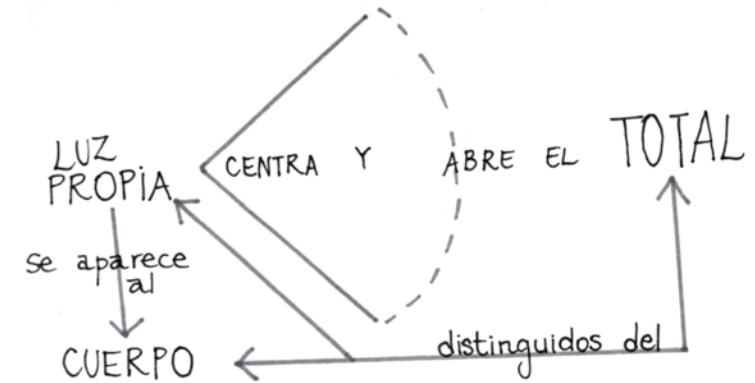


fig.: (sup) Interior contenido en curso del espacio. (cen) Transversales luminosas en curso del espacio. (inf) Interior desplegado al exterior en curso del espacio. Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.



**CRUCE:**  
EN ELLO SE DAN EL EXTERIOR E INTERIOR TRAÍDOS A PRESENCIA EN UN UNÍSONO QUE CENTRA EL ESPACIO.

fig.: Esquemas explicativos de forma definida para el proyecto. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 3.2. ERE

### SALÓN DE CRUCE AFRONTADO (AL EXTERIOR E INTERIOR TRAÍDOS A PRESENCIA)

El ERE es dado como una ante-propuesta a la sede social de emergencia, de la cual se abstraen distintos ejes ordenadores.

Se definen **corredores adentrados del estar**, de cuyo cruce se da el **salón de cruce afrontado**, desde el cual lo externo se trae a presencia junto a lo interior, momento en que el espacio se centra y se abre a lo exterior e interior.

El acceder se enfrenta al cruce de dos **transversales luminosas**, a partir de las cuales lo exterior e interior se aparecen al cuerpo, el cual se sobrecoge por una luz que distingue espacios de estar y de tránsito. El cuerpo se enfrenta a un **exterior traído a presencia** y por ello, amparado en la sombra que lo respalda y centra en sí mismo, se recoge en pos de hacer una intimidad dada por el apropiamiento del vacío de lo más próximo al cuerpo.

Además, se definen instancias del ERE, dadas por: (ver figura a la derecha)

(1) **Topes de la transversal adentrada**: lo destinado a lo íntimo, con una luminosidad sobrepuesta que centra el espacio y lo expone en unidad con el habitar, apartado de la relación visual con el exterior.

(2) **Salón de cruce afrontado**: desde él se trae a presencia el exterior contenido y el interior de los corredores.

(3) **Corredores de estar y transitar**: lo sombrío ampara el estar, y lo luminoso expone el habitar y lo condiciona para el tránsito.

(4) **Exterior atrapado**: se contiene un espacio exterior para la sede social, el cual hace de umbral anterior a la extensión que envuelve la sede social.

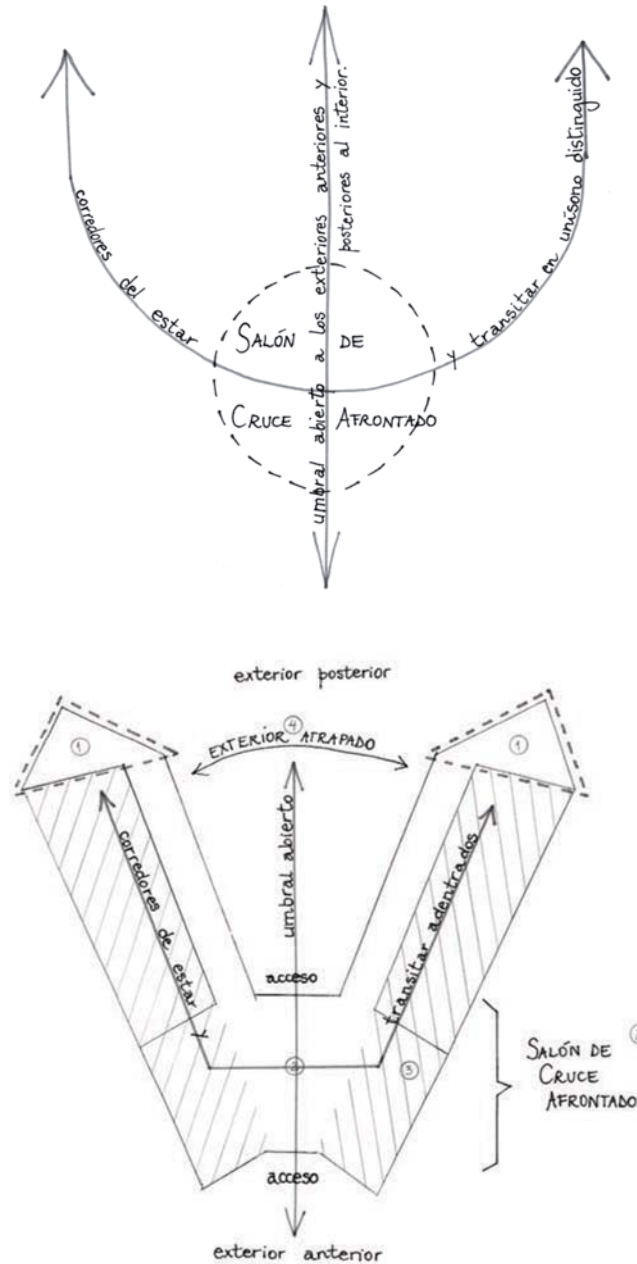


fig.: Maquetas de ERE. Fuente: elab. propia, original de etapa.

fig.: Esquemas de elementos definidos en ERE. Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3.3. Proyecto: Sede Social de Emergencia

La sede social es propuesta en pos de ejes constituidos desde de su acto:

- El **vacio sobrepuesto al cuerpo** que hace de un estar plural que se acoge en ello: el interior de la sede social es enmarcado por una penumbra que se sobrepone al cuerpo y posiciona un plural en una instancia anterior al horizonte de lo lejano: la sede anterior a una lejanía que la abarca y rodea.
- El espacio se centra a partir de un **vacio luminoso que centra el estar** en un aquí anterior a lo distanciado: el espacio posee un aquí dado en una unidad del espacio interior, que lo posiciona anterior al horizonte lejano, pero con la luz y vista que llevan al interior parte de lo que caracteriza al exterior.
- El **unisono de distintas instancias** del estar en un vacío que se trae a presencia como total: el espacio se extiende como unidad en la que las distintas instancias del habitar se dan distinguidas entre sí, en un unisono que hace que el interior sea abarcable.
- El estar con la **lejanía traída a presencia**, se sobrepone al cuerpo y lo expone: la situación de exterior se da con un alero inicial de sombra, a partir del cual la lejanía se abre y presenta al cuerpo en un inmediato que hace del estar en exterior con una lejanía aproximada al abarcarla en una vista inmediata.

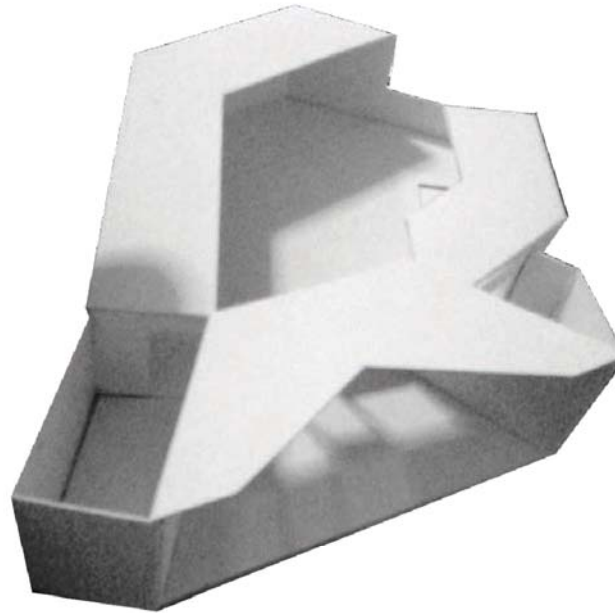
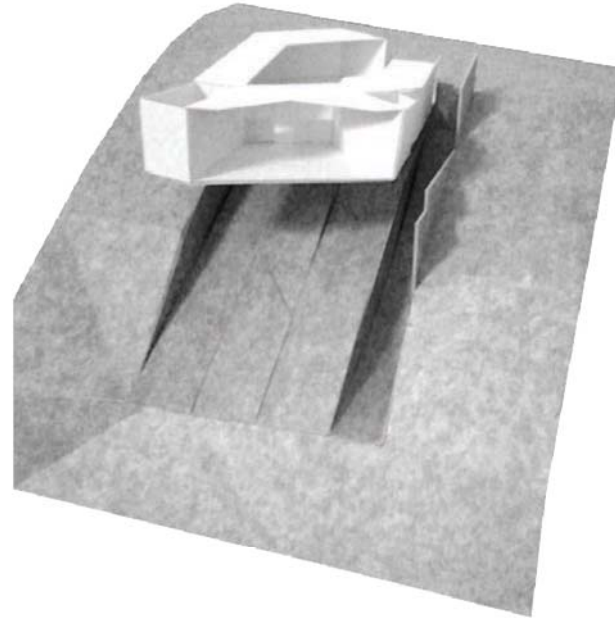


fig.: (sup) Maqueta de sede social en su emplazamiento. (inf) Maqueta de sede social. Fuente: elab. propia, original de etapa.

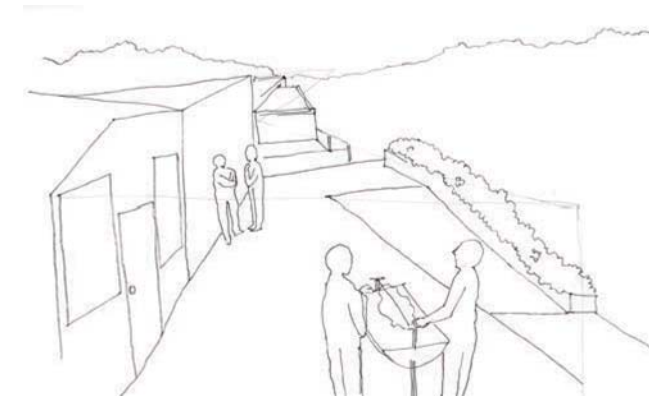
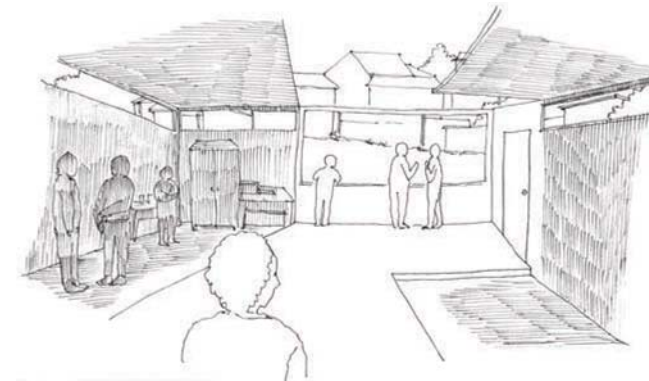
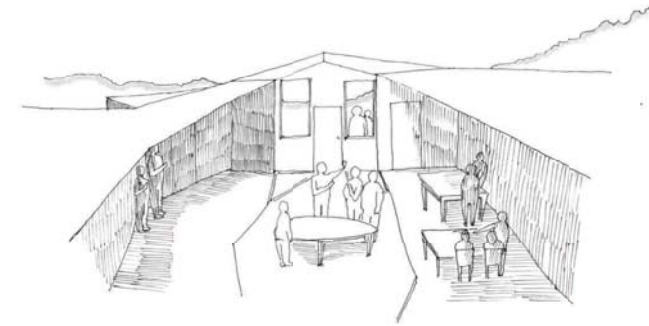


fig.: (sup) Vista de salón de cruce central de la sede social. (cen) Vista de salón de cruce central de la sede social. (inf) Vista de terrazas de la sede social. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 4. PLANIMETRÍAS

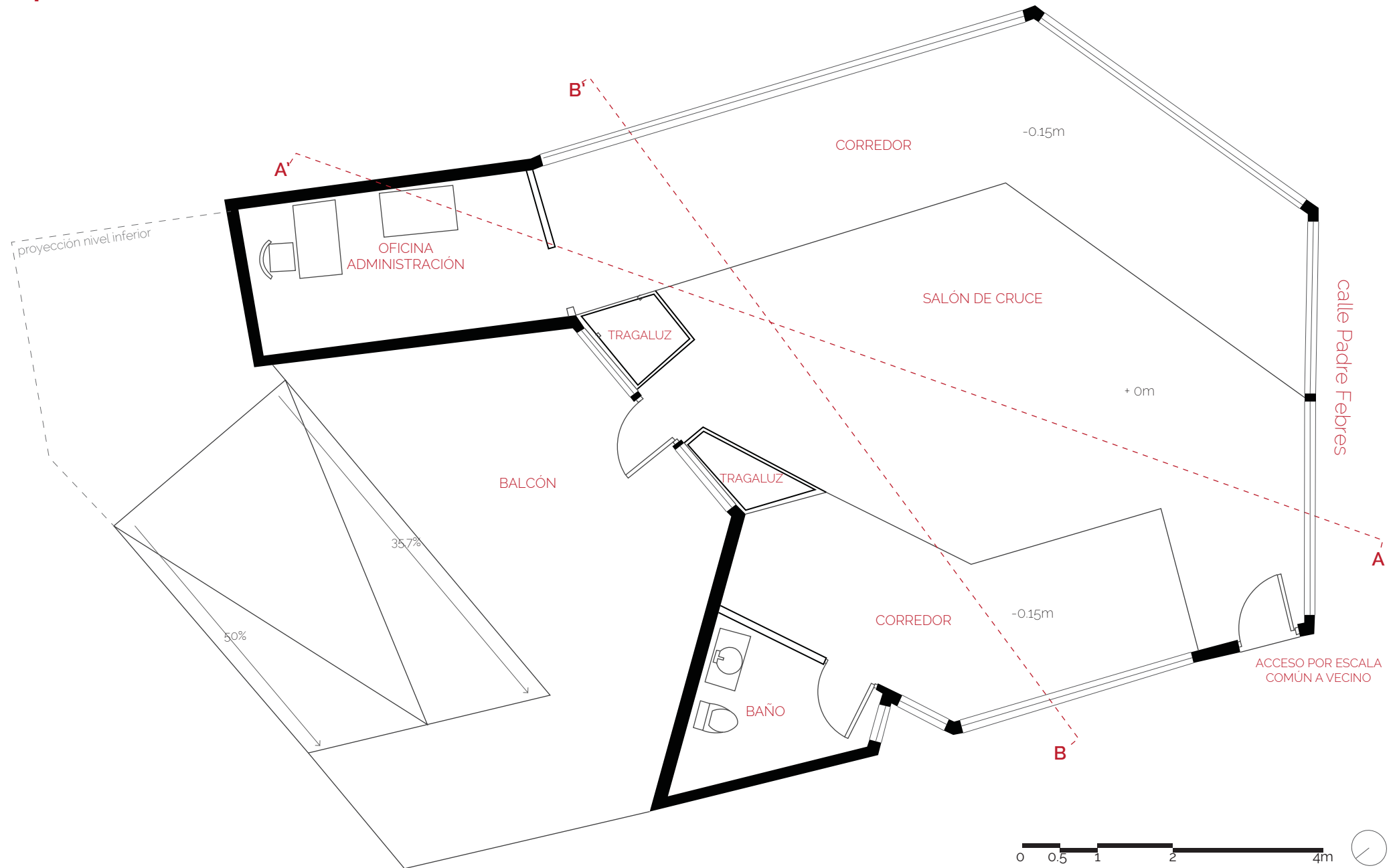


fig.: Plano general del Nivel 1 de Sede social de emergencia. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.

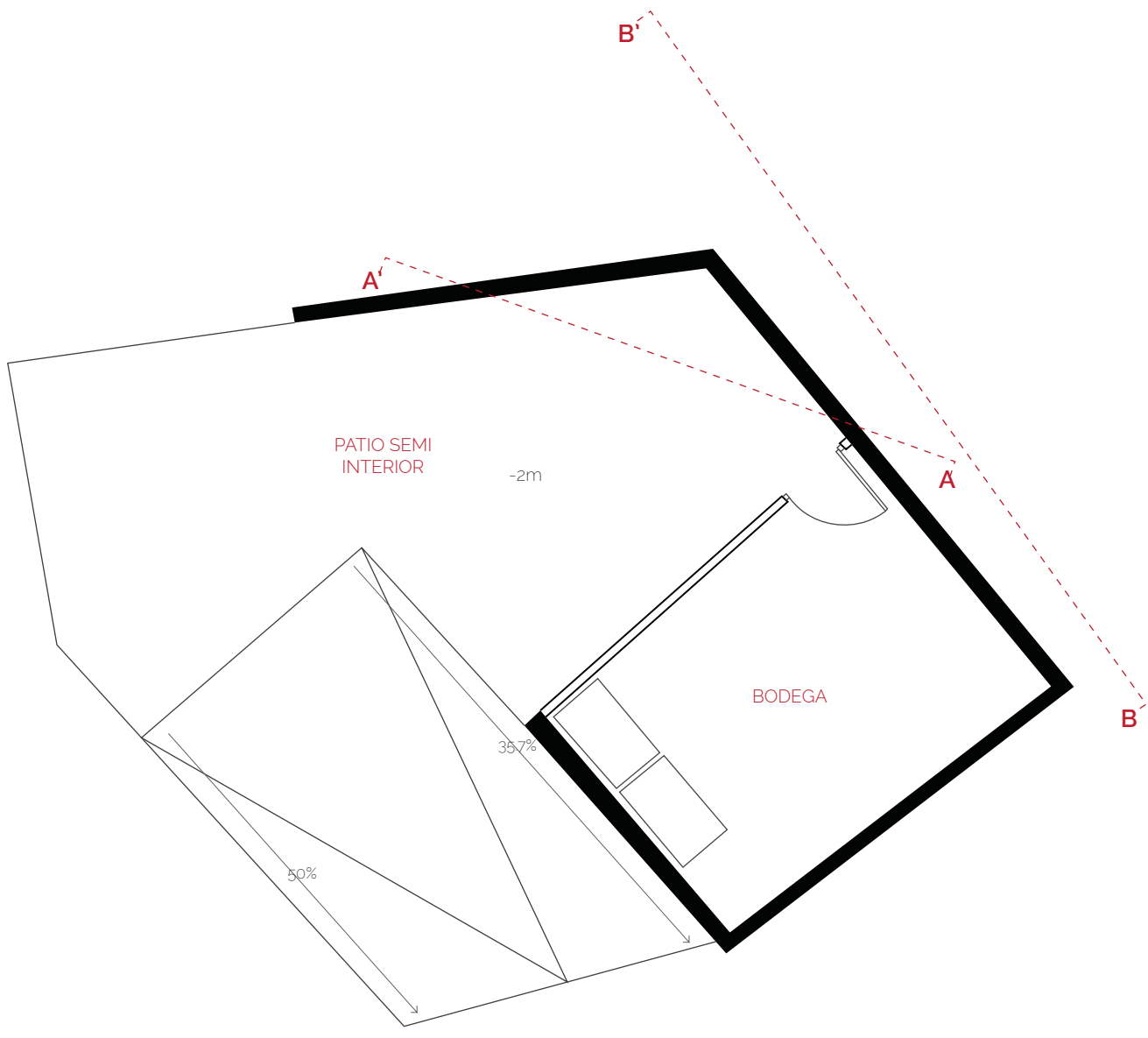


fig.: Plano general del Nivel -1 de Sede social de emergencia. Escala gráfica.  
 Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.

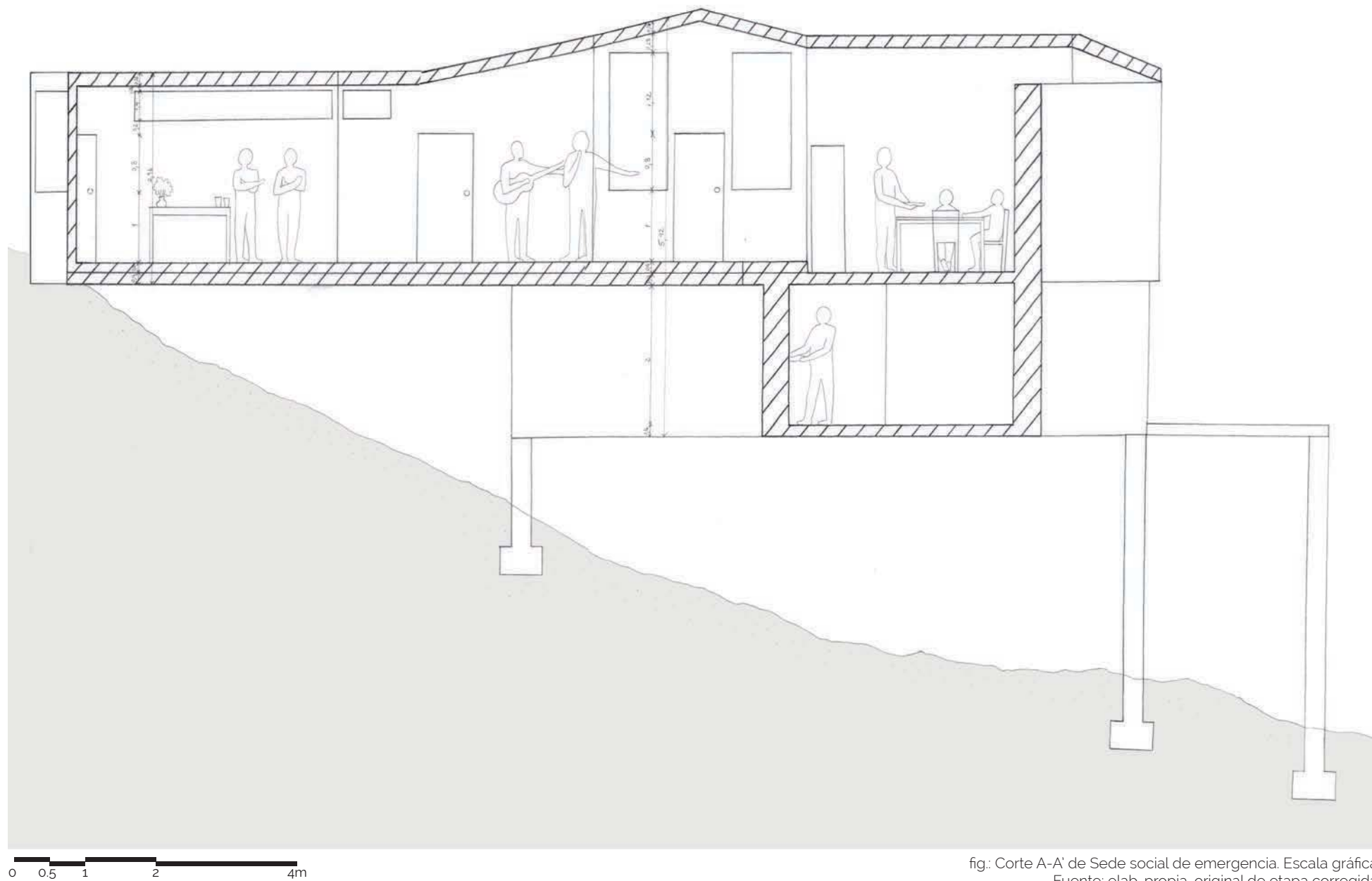


fig.: Corte A-A' de Sede social de emergencia. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.



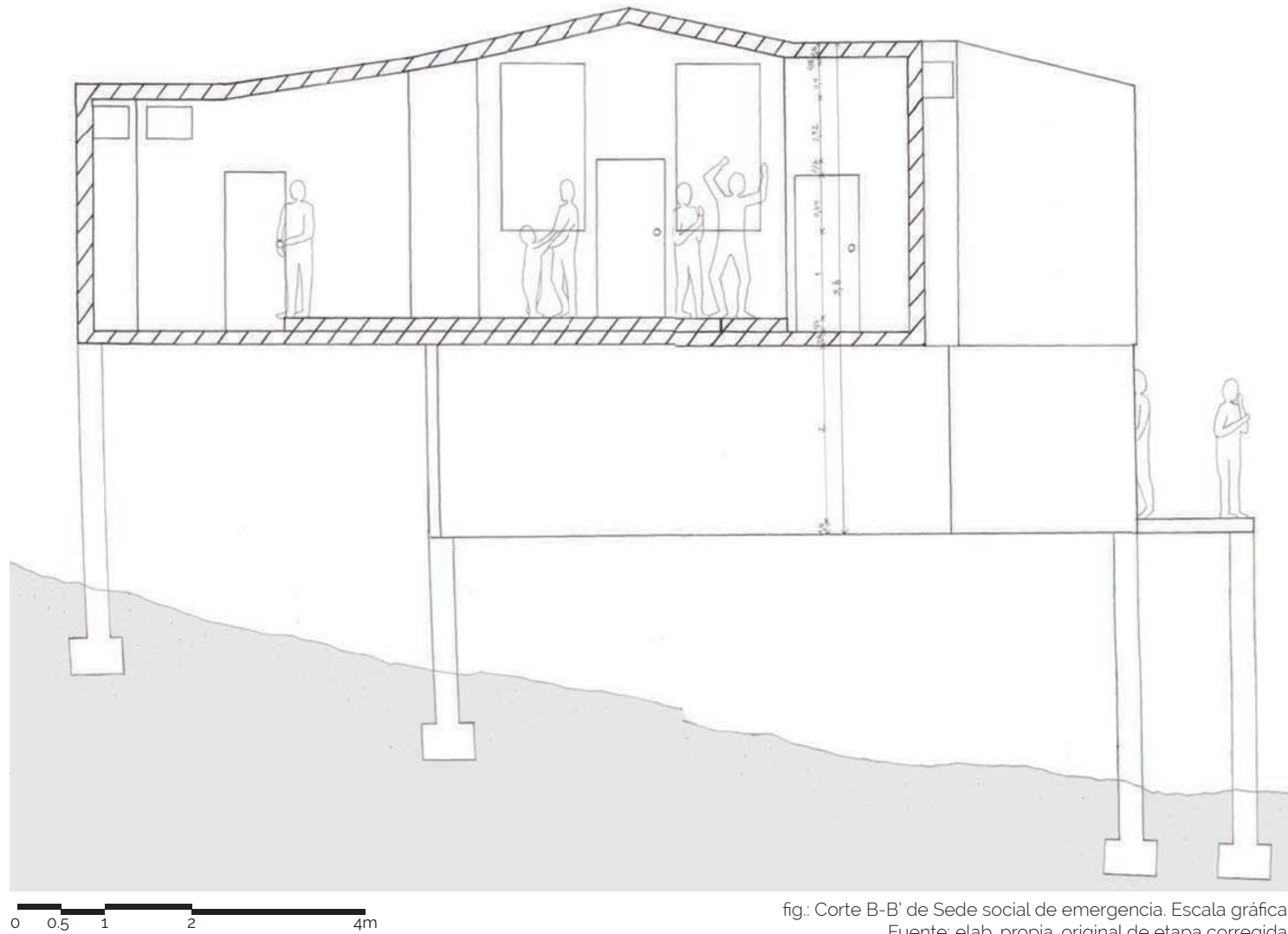


fig.: Corte B-B' de Sede social de emergencia. Escala gráfica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregida.

## ETAPA 6

- **Nombre proyecto, año:**

Estación Náutica Puerto Valparaíso

- **Tema taller:** Estación Náutica

- **Profesores:** Rodrigo Saavedra, Óscar Andrade

- **Elaboración proyecto:** personal

- **Acto:** Apropio permeable a envolventes marítima y terrestre en respaldo y abertura

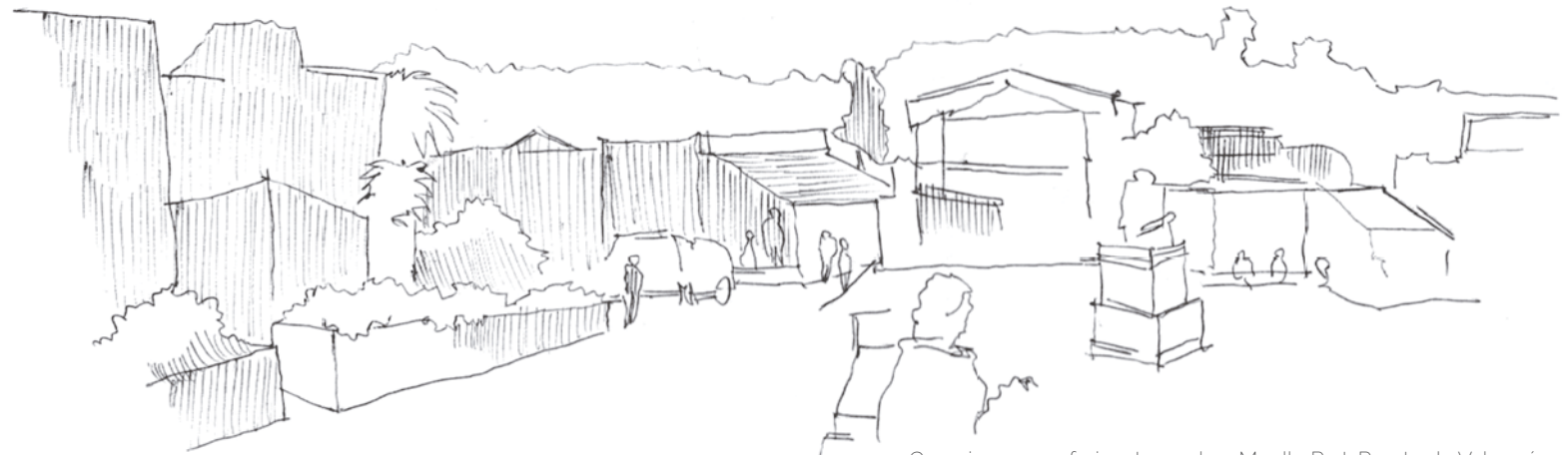
- **Forma:** Borde permeable y en abertura

- **Ubicación:** Muelle Prat, puerto de Valparaíso

### Resumen de etapa

En esta etapa se desarrolla el proyecto de una Estación Náutica en Muelle Prat, Valparaíso, con distintos enfoques en la intermodalidad: lo terrestre, peatonal y marítimo, tanto de forma turística como para recorrer grandes distancias.

Por otra parte, se busca definir una intención para la estación, dada en las actividades a las que le da cabida y de qué forma.



Croquis paseo y feria artesanal en Muelle Prat, Puerto de Valparaíso.

## Bibliografía

- Iommi, G., Pedido, C., Balcells, J. B., Covarrubias, C., Girola, C., Iommi, G., & Marty, J. (1976). Carta del errante. Edición Taller Diseño Gráfico UCV Publicado en Internet: <http://www.amereida.ucv.cl>.

- Candia, C., Echiburú, P., Gamboa, P., Gazitúa, G., Prado, A., Rosero, J., & Zamorano, F. (2014). Política nacional de desarrollo urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. Editorial Full Service.  
- Seminario: Coloquio. La ciudad, sus catástrofes y sus resiliencias. Realizado en Casa central de PUCV.

- Palladio, A. (2008). Los cuatro libros de la arquitectura (Vol. 6). Ediciones Akal.

- Alberti, L. B. (1991). De re aedificatoria (Vol. 10). Ediciones Akal.

- Vignola, G. B. D., & Delegardette, C. M. (1981). Reglas de los cinco órdenes de arquitectura. La regla de las cinco órdenes de la arquitectura de Vignola. Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Pontevedra,.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se realizan estudios para definir la habitabilidad en **la espera**: paraderos de bus, trolebús, metro tren, andenes de abordaje de lanchas. Posteriormente, se estudia el caso particular de **Muelle Prat**, en pos de su programa, formas de habitar y cómo este se relaciona con su entorno próximo y lejano.

Por otra parte, se presenta una embarcación tipo, en torno a la cual se debe proponer una **Estación Náutica**. Esta embarcación recorrería las caletas del borde costero de Valparaíso, Viña del Mar y Concón, con el objeto de expeditar el recorrido interurbano.

Por lo tanto, se propone una Estación Náutica que considera tanto las formas de habitar del peatón y la relación con el lugar, a la vez que se dimensiona en pos de una embarcación tipo y de las lanchas y embarcaciones típicas de los paseos del lugar.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El proyecto se emplaza en Muelle Prat, en el puerto de Valparaíso. El lugar se caracteriza por su condición de mirador, desde el cual se trae a presencia la actividad de los paseos en lancha, la presencia de grandes embarcaciones, el paseo mismo y el horizonte del mar.

Su principal actividad es dada por el turismo, potenciada por sus miradores, paseos en lancha y feria artesanal.

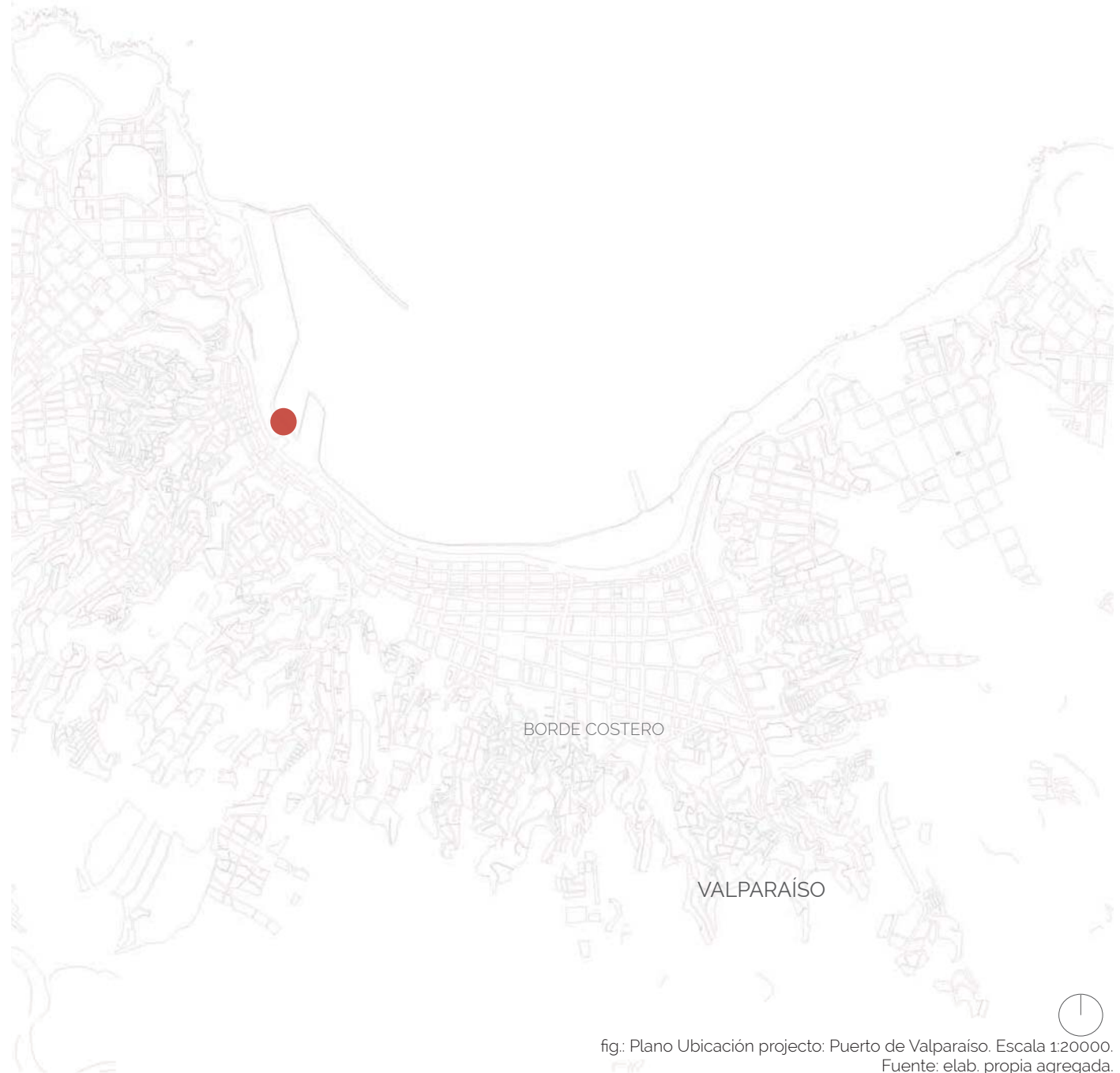


fig.: Plano Ubicación proyecto: Puerto de Valparaíso. Escala 1:20000.  
Fuente: elab. propia agregada.

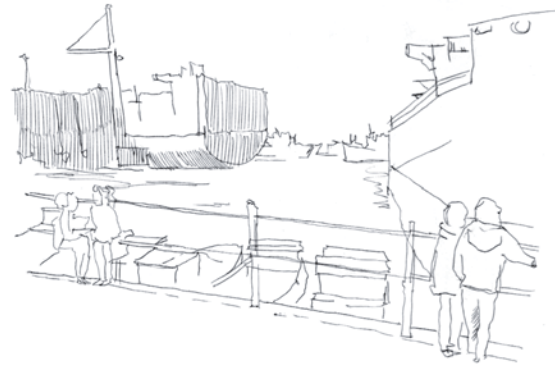
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

#### ENVOLVENTE CERRADA EN HORIZONTE DE CERCANÍA

El lugar de proyecto es dado por **Muelle Prat**, en el Puerto de Valparaíso. En él se definen dos instancias de habitar: **en borde aproximado y en amplitud envuelta**.

El habitar en borde aproximado es dado en el borde terrestre hacia el mar, en el cual se traen a presencia las distintas instancias de su actividad, distinguidas entre sí. El habitar en amplitud envuelta es dado en el interior del mar, sobre una embarcación. En él se constituye un unisono de lo marítimo y lo terrestre, envuelto y cerrado por el horizonte lejano.



Croquis del lugar: Muelle Prat.

Obs.: El borde se ocupa en la máxima aproximación posible al mar, el cual es extensión que se alcanza con la vista y se abre posteriormente al cuerpo, siguiendo a él pero conformado como una unidad desde la que es más próxima a lo más lejano. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: Muelle Prat.

Obs.: El muelle de lo próximo. Hay una amplitud envuelta, que se da para las personas y se rodea de una envolvente que toma en un unisono lo terrestre y lo marítimo, haciendo el estar al borde, entre estas dos instancias que se dan a la par y a un mismo alcance, una misma proximidad. Fuente: elab. propia, original de etapa.

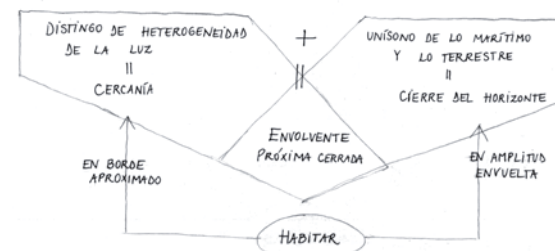


fig.: Esquema explicativo de fundamento del lugar. Fuente: elab. propia, original de etapa

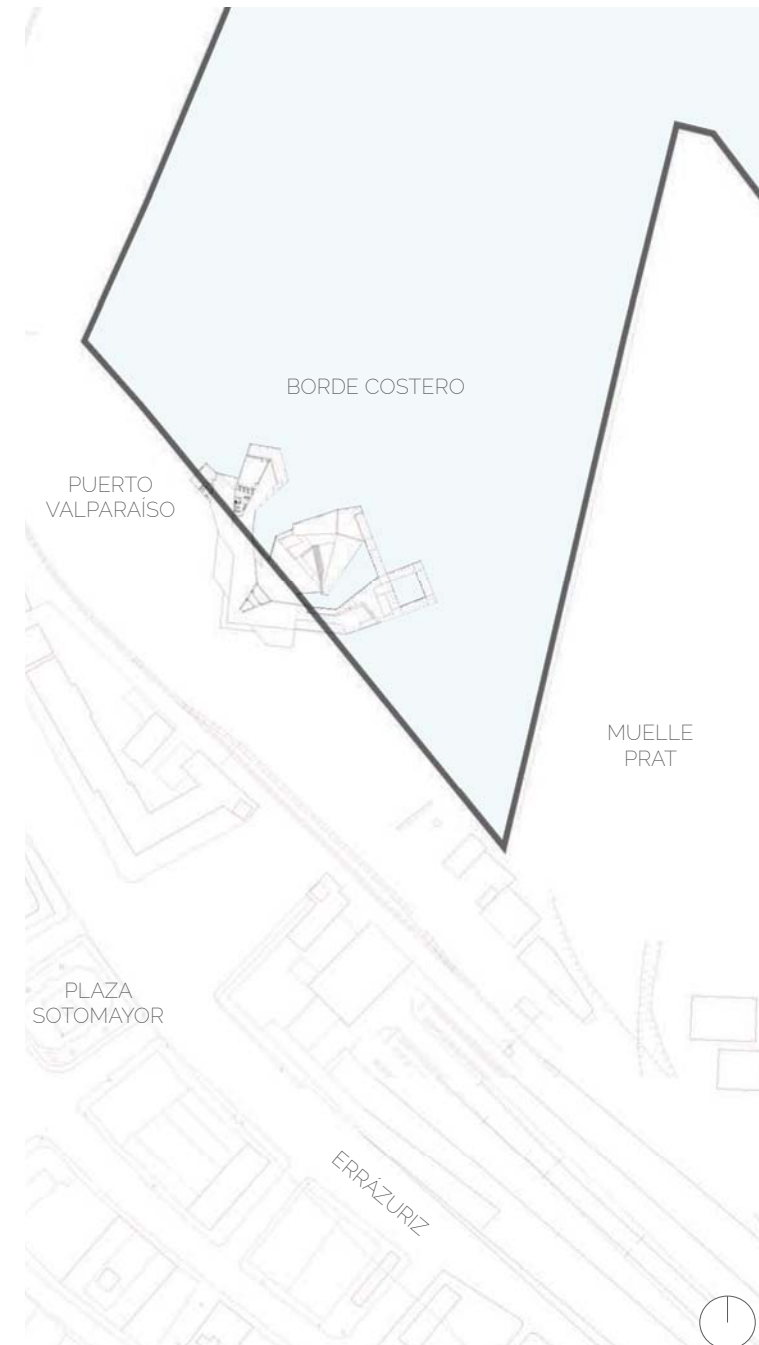


fig.: Plano emplazamiento Proyecto Estación Náutica Puerto Valparaíso. Escala 1:2500. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 2.2. Pre - Acto para el proyecto

### APROPIO PERMEABLE Y ORIENTADO A LA ABERTURA DE LA ENVOLVENTE

Del estudio de paradas, paraderos y la movilidad misma, se definen instancias dadas en la espera del medio.

La instancia de espera se define como un **apropio**, en el que se está en un **borde aproximado a una abertura** que es siguiente, en una instancia permeable a la envolvente. Esta envolvente es constituida por una densidad de **distintas proximidades traídas a presencia**, las que se aproximan al borde dado en la espera. La abertura es dada a partir de la **permeabilidad de la envolvente**, desde la cual el horizonte del lugar se trae a presencia gradualmente hasta constituir un total.



Croquis de estudio:

Obs.: El mar se rodea por una envolvente de lo próximo que hace que lo más lejano sea desapercibido, en un aparecer de ello entre lo próximo como si formara parte de ello.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 2.3. Acto para el proyecto

### APROPIO PERMEABLE A ENVOLVENTES MARÍTIMA Y TERRESTRE EN RESPALDO Y ABERTURA

Del calce de la virtud del lugar, dada como una "envolvente cerrada en horizonte de cercanía" con el pre acto dado en el estudio de paraderos "apropio permeable y orientado a la abertura de la envolvente", se define un acto para la estación náutica, el cual se constituye en pos de un **apropio**, dado este por un **habitar envuelto por la estación**, y desde el cual se **traen a presencia las distintas proximidades** de la envolvente del lugar, hasta dar con su horizonte más lejano.



Croquis de estudio:

Obs.: La estación crea un momento intermedio apartado del contexto, a la vez que es permeable visiblemente a él, hay una luz que uniformiza el total en su homogeneidad.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



fig.: Esquema explicativo del acto para la estación náutica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



### 3. PROYECCIÓN

#### 3.1. Forma

##### BORDE PERMEABLE Y EN ABERTURA

Para la definición de la forma del proyecto, se trabaja con un curso del espacio, en el cual se abstraen las principales instancias definidas para el proyecto.

- Se constituye un **frente y fondo enmarcados**, los cuales permiten **entrever lo exterior** a la vez que lo contienen. Esto sería dado en la estación mediante el entrever del lugar de emplazamiento y del mar, en una continuidad que permitiría que a partir de una instancia tal, ambos puedan traerse a presencia. La vertical de este enmarcado permitiría **contener la amplitud del horizonte** del mar y traerla a presencia al habitar en la estación.

- Se define un **vértice en sombra**, como instancia inicial permeable al contexto terrestre y que es anterior al borde desde el cual el mar se trae a presencia.

- Se define un **borde intermedio**, permeable al contexto y abierto a la extensión del mar: desde él el mar se aproxima y abre. Se da como instancia intermedia desde la cual se entrevén las otras que envuelven la estación.

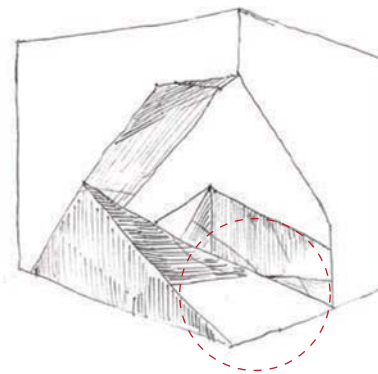
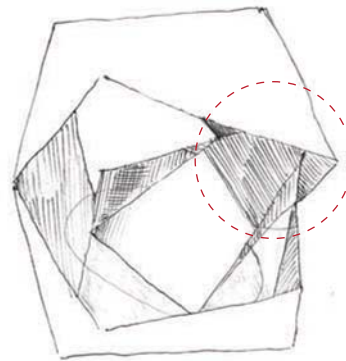
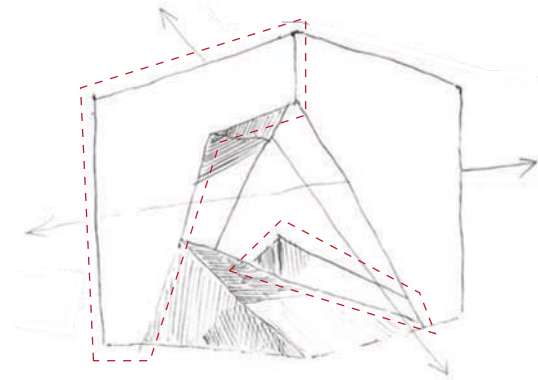


fig.: (sup) Esquema de frente y fondos enmarcados en curso del espacio. (cen) Esquema de vértice en sombra en curso del espacio. (inf). Esquema de borde intermedio en curso del espacio.

Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

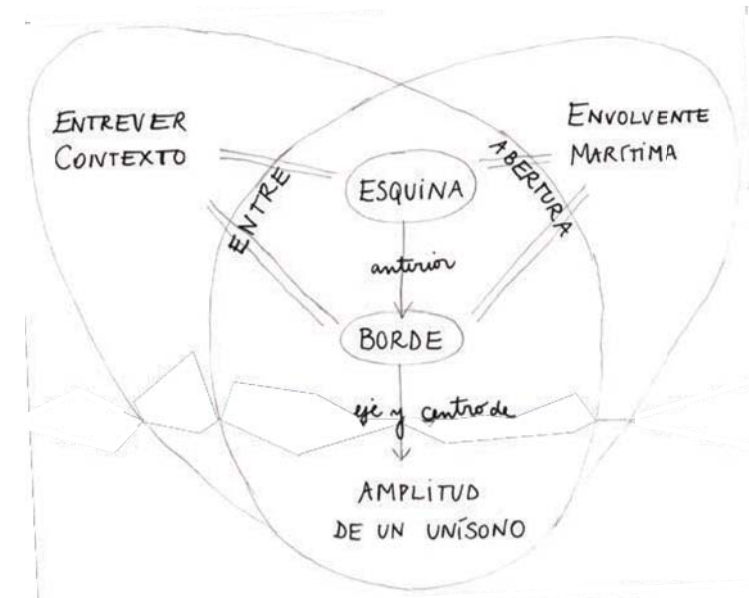


fig.: Esquema explicativo de relaciones para la forma. Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3.2. Proyecto: Estación Náutica

La estación náutica se propone en pos de 3 Instancias definidas, las cuales se definen en pos de su relación con el lugar: **vértice inicial**, **borde** y **entrever**.

El vértice es dado como punto inicial de paso al borde, instancia de **entrever del contexto y lo marítimo en unísono** y como punto inicial de abertura al vacío de la estación. En él se da el **acceso a la estación**, además de que se ubican la boletería de la estación, estacionamiento y paradero terrestre.

En el momento de borde se ubica un salón de espera, feria artesanal, servicios higiénicos y bodegas. En esta instancia el **habitante es expuesto a la amplitud** del lugar al ubicarse en una proximidad máxima con el borde mar.

En el momento de entrever se ubica parte de la feria artesanal, los andenes de abordaje para paseos en lancha y de las naves, miradores y un café. Mediante los miradores se propone constituir una **identidad** para la estación, dada en la "**celebración de recibir en el borde**", como instancia más próxima al borde mar y su extensión, a la vez que también se puede **traer a presencia** el total de las actividades de la estación misma.

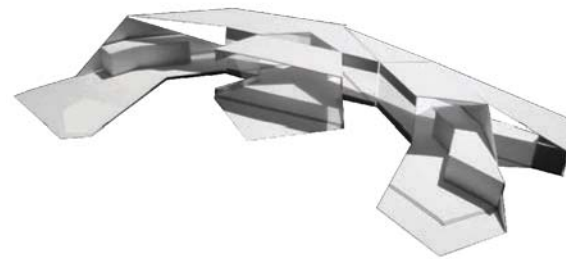
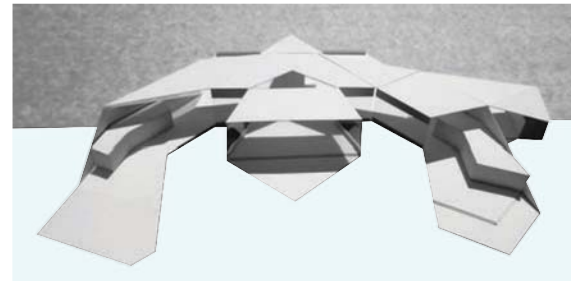
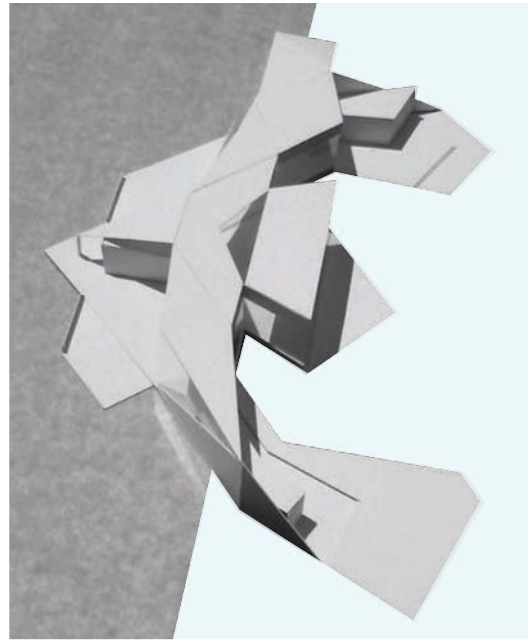


fig.: Maquetas de Estación Náutica. Obs.: El área gris se refiere a su posicionamiento en tierra.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

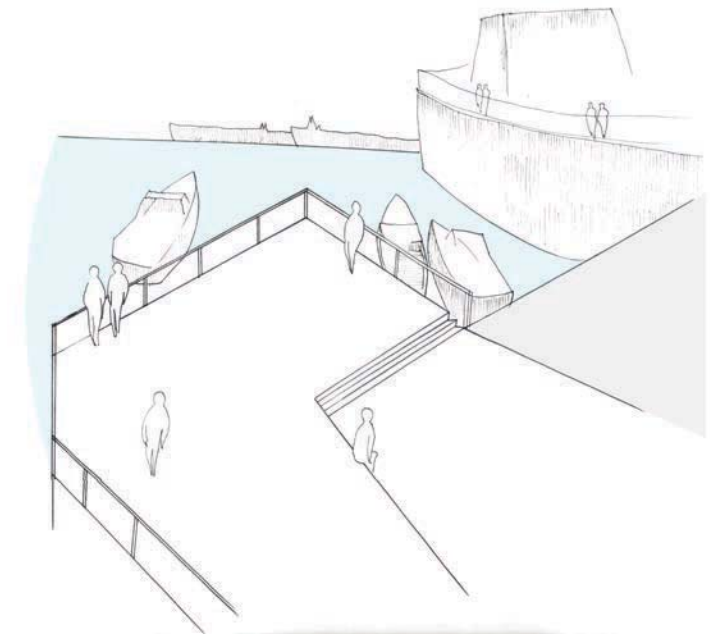
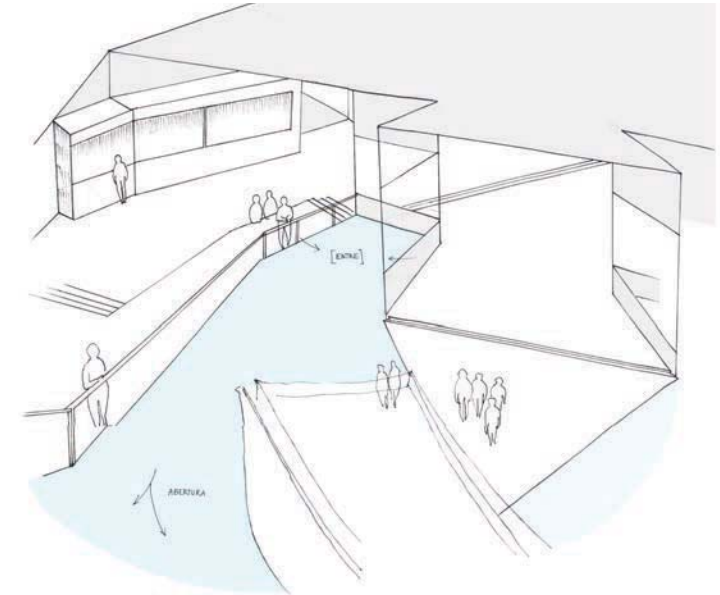
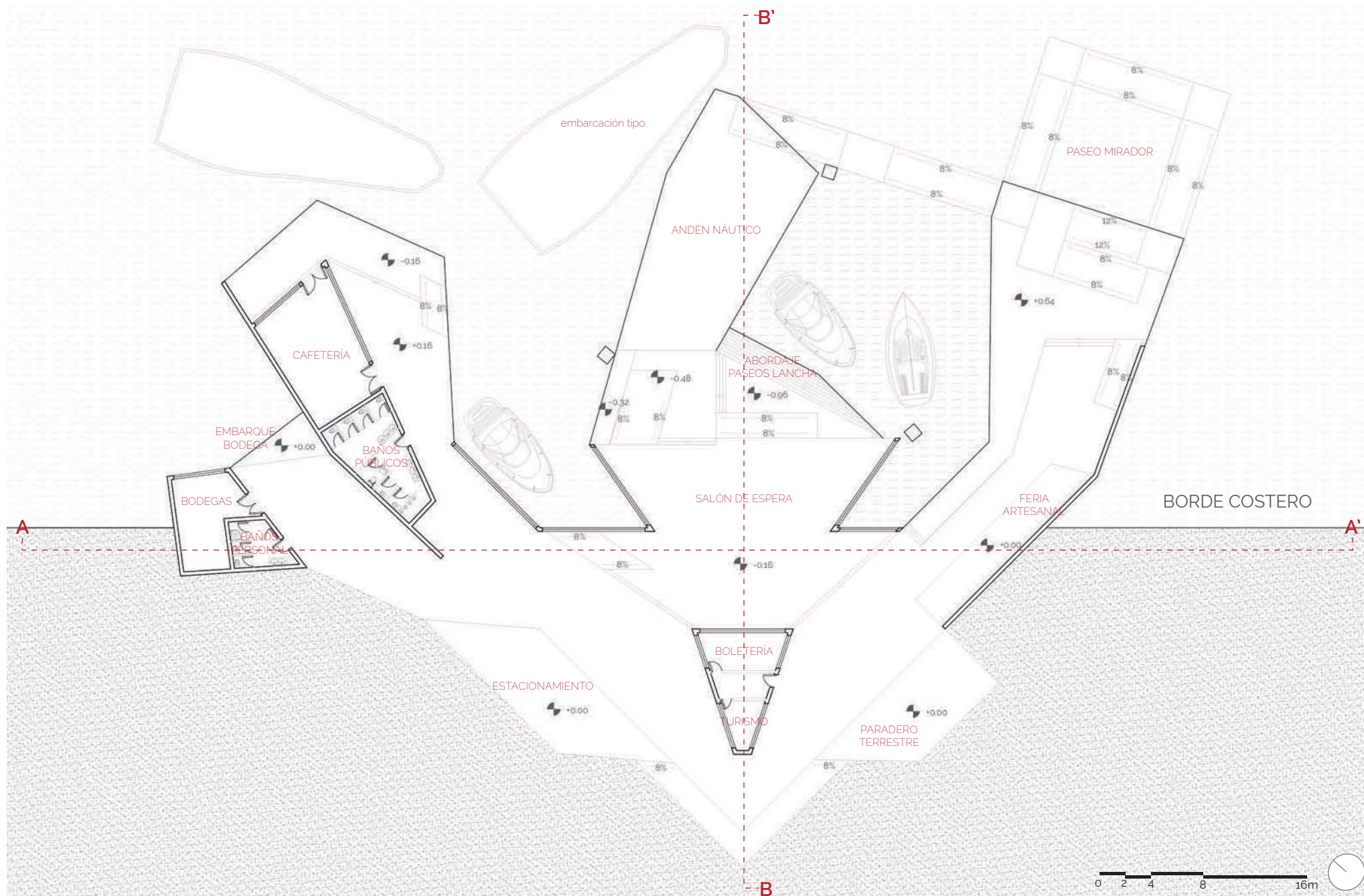


fig.: (sup) Vista de feria artesanal y andenes de la Estación Náutica. (inf) Vista de mirador anexo a café en Estación Náutica.  
Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

## 4. PLANIMETRÍAS



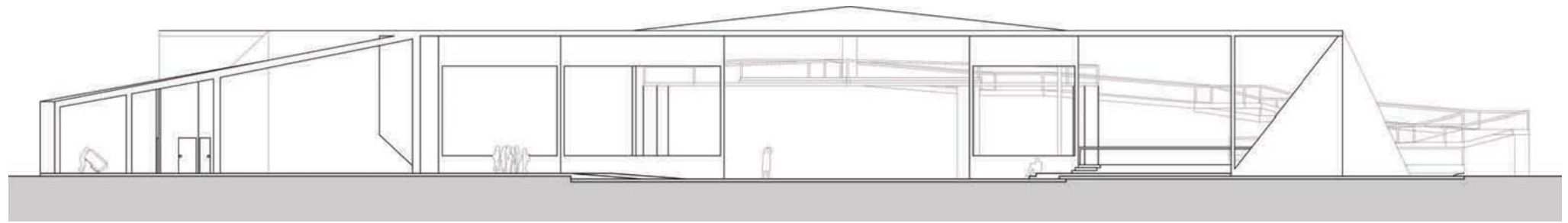


fig.: Corte A-A' Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

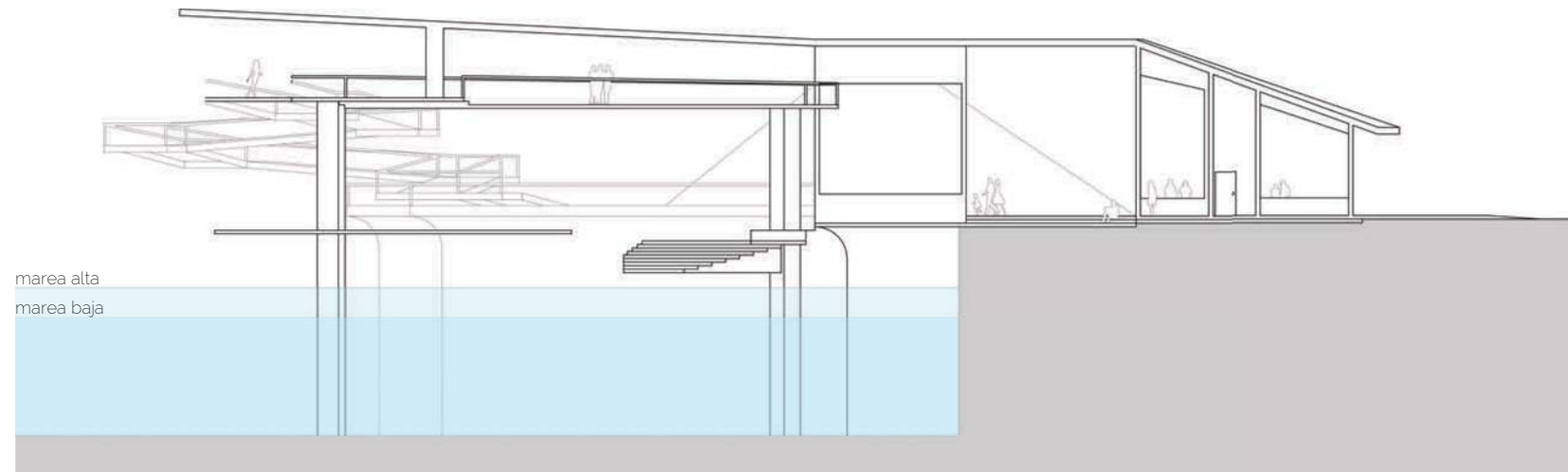


fig.: Corte B-B' Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



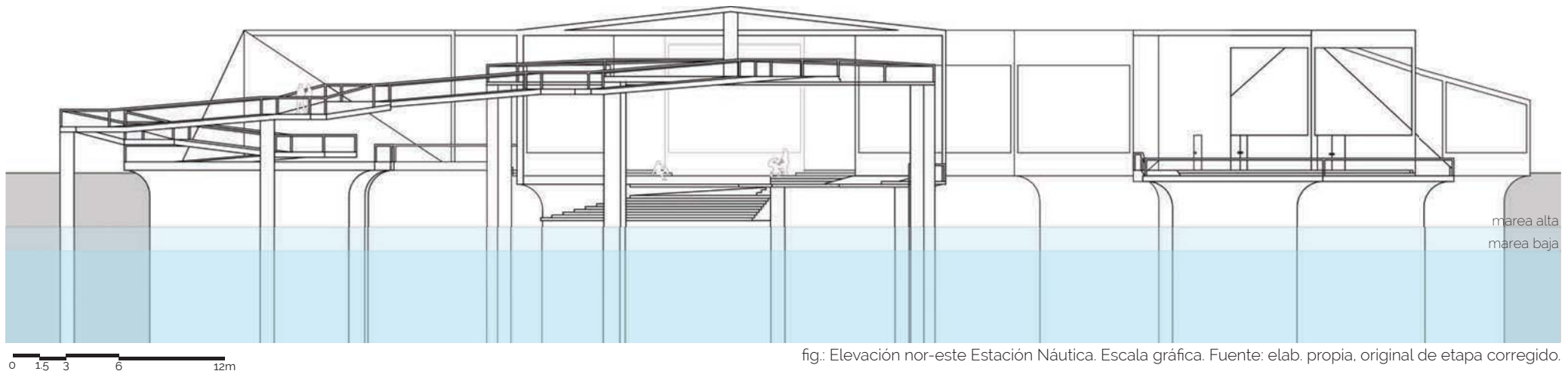


fig.: Elevación nor-este Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

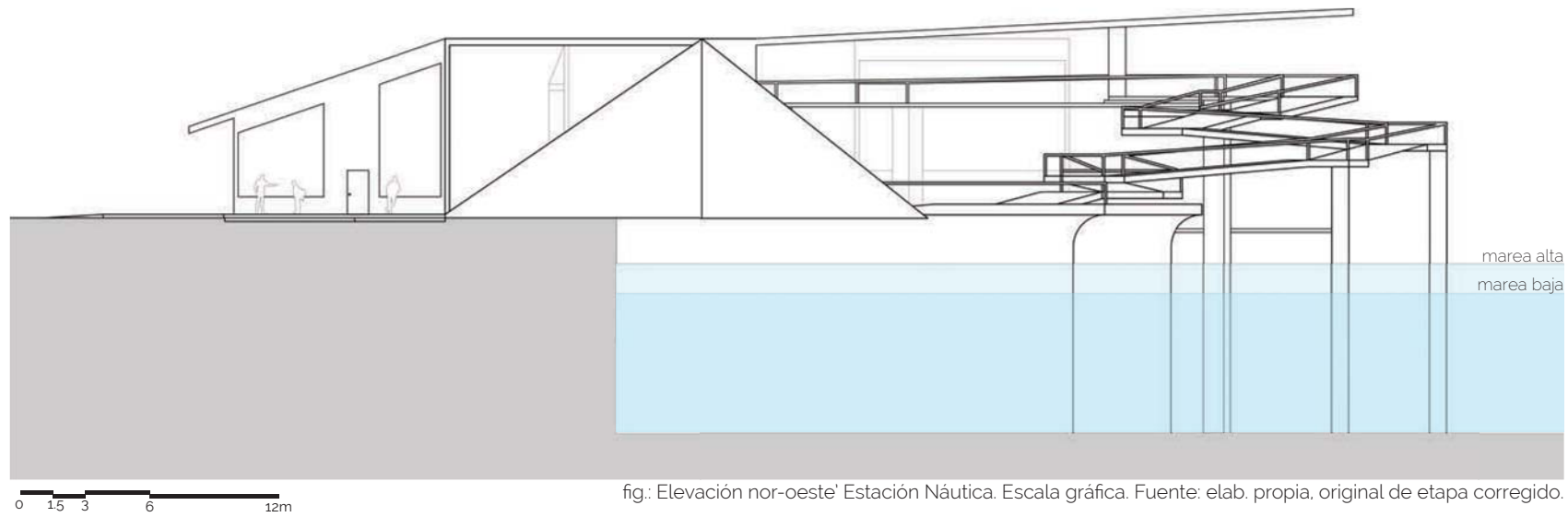
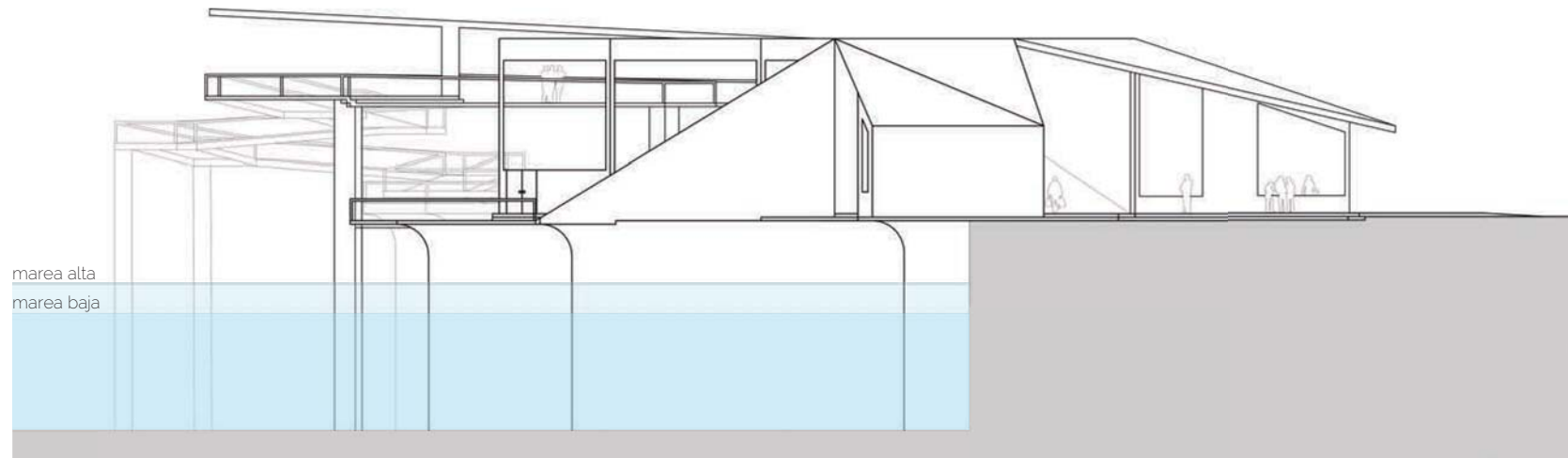
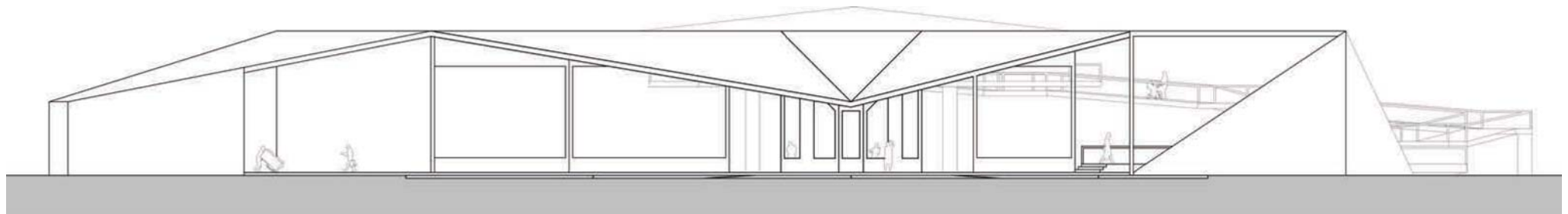


fig.: Elevación nor-oeste Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



0 1.5 3 6 12m

fig.: Elevación sur-este Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.



0 1.5 3 6 12m

fig.: Elevación sur-oeste Estación Náutica. Escala gráfica. Fuente: elab. propia, original de etapa corregido.

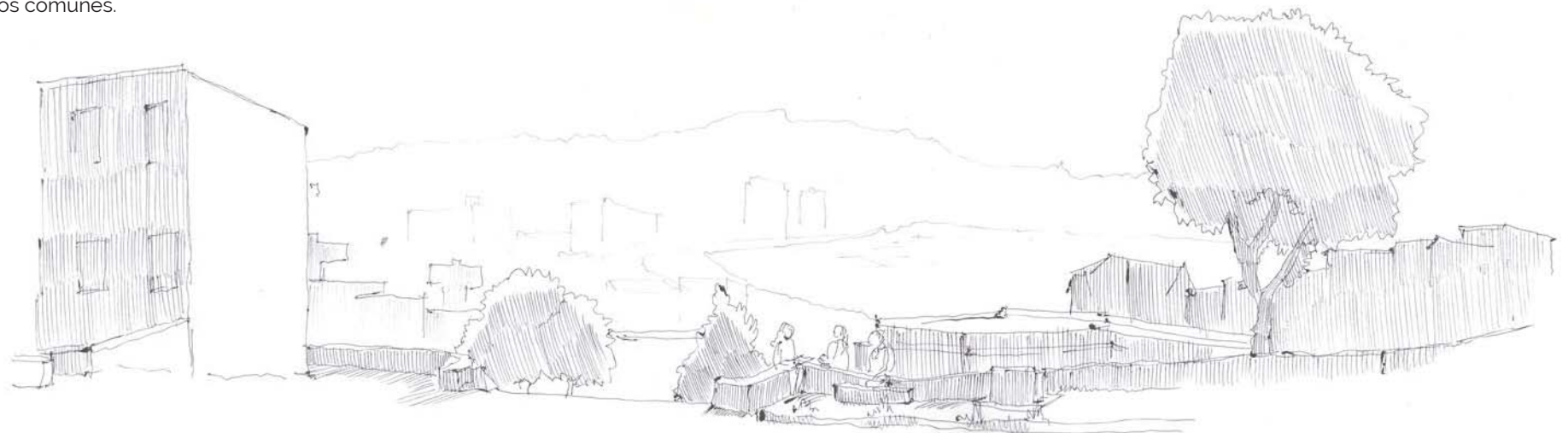


## ETAPA 7 y 8

- **Nombre proyecto, año:**  
Conjunto habitacional SODAPH, 2015
- **Tema taller:** Conjunto habitacional y espacio público
- **Profesores:** Andrés Garcés, Iván Ivelic
- **Elaboración proyecto:** grupal
- **Acto:** Reunir contenido en distancias distinguidas
- **Forma:** Mirador aterrazado que contiene y se abre a la ciudad
- **ERE:** Contención en abertura
- **Ubicación:** Cerro Ex Cárcel, Valparaíso

### Resumen de etapa

Tras estudiar casos referentes de conjuntos habitacionales significativos en Valparaíso y Viña del Mar, se propone un conjunto en Cerro Ex Cárcel, con el objeto de que de cabida a la vida de barrio en sus espacios comunes.



Croquis espacios comunes en Conjunto Habitacional Ignacio Zenteno, ubicado en Cerro Barón, Valparaíso

## Bibliografía

- Jacobs, J., & Abad, Á. (1973). Muerte y vida de las grandes ciudades. Península.
- Korn, A., & Korn, A. (1963). La historia construye la ciudad (No. 711.4 (091)). EUDEBA,.
- OGUC (2014). Ordenanza general de urbanismo y construcciones.
- Ministerio de Educación & Consejo de Monumentos Nacionales (2016). Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas 2016. Alvimpress Impresores.
- MINVU (1997). Ley 19.537 de Copropiedad Inmobiliaria.
- Garcés, A., & Ivelic, I. (2015). Los hechos de la vivienda colectiva. Material complementario del taller de arquitectura cuarto año.
- MINVU (1984). Plan Regulador de Valparaíso.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se realiza un estudio de distintos **casos de Conjuntos Habitacionales**, tras lo cual se definen tres momentos en el traspaso desde lo privado de la habitación a lo público de la ciudad: **lo privado, lo común y lo público**.

De estas tres instancias, **lo común hace de nexo entre lo privado y lo público**: en su recorrer se traen a presencia los encuentros dados en la ciudad, pero adecuados a un ritmo y tamaño propios del barrio: se hacen espacios que dan cabida a encuentros, los cuales son envueltos por la realidad de barrio próxima y la ciudad lejana que se trae a presencia.

El espacio común se define como un **vacío intermedio**: está distanciado de los accesos a lo privado, mientras que es contenido por los edificios que hacen de una primera envolvente del conjunto, y posteriormente por el horizonte de la ciudad que es traído a presencia. Hace una **relación de mirador con la ciudad**: desde una instancia contenida, la ciudad se trae a presencia de forma graduada según lo que permita la apertura del espacio con ella.

A partir de esto, se busca conformar un conjunto habitacional en un terreno ubicado **frente a la Ex – cárcel de Valparaíso**, con importancia en su **relación visual con la ciudad y la revitalización del barrio**.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El emplazamiento del Conjunto Habitacional propuesto es un terreno baldío ubicado frente a la Ex Cárcel de Valparaíso, en Cerro Ex cárcel. El terreno posee un **estanque** utilizado anteriormente para servicios de agua, el cual propone revitalizarse en la propuesta, sumado al **aterrazamiento** propio del terreno, que permite darle la condición de mirador al proyecto.

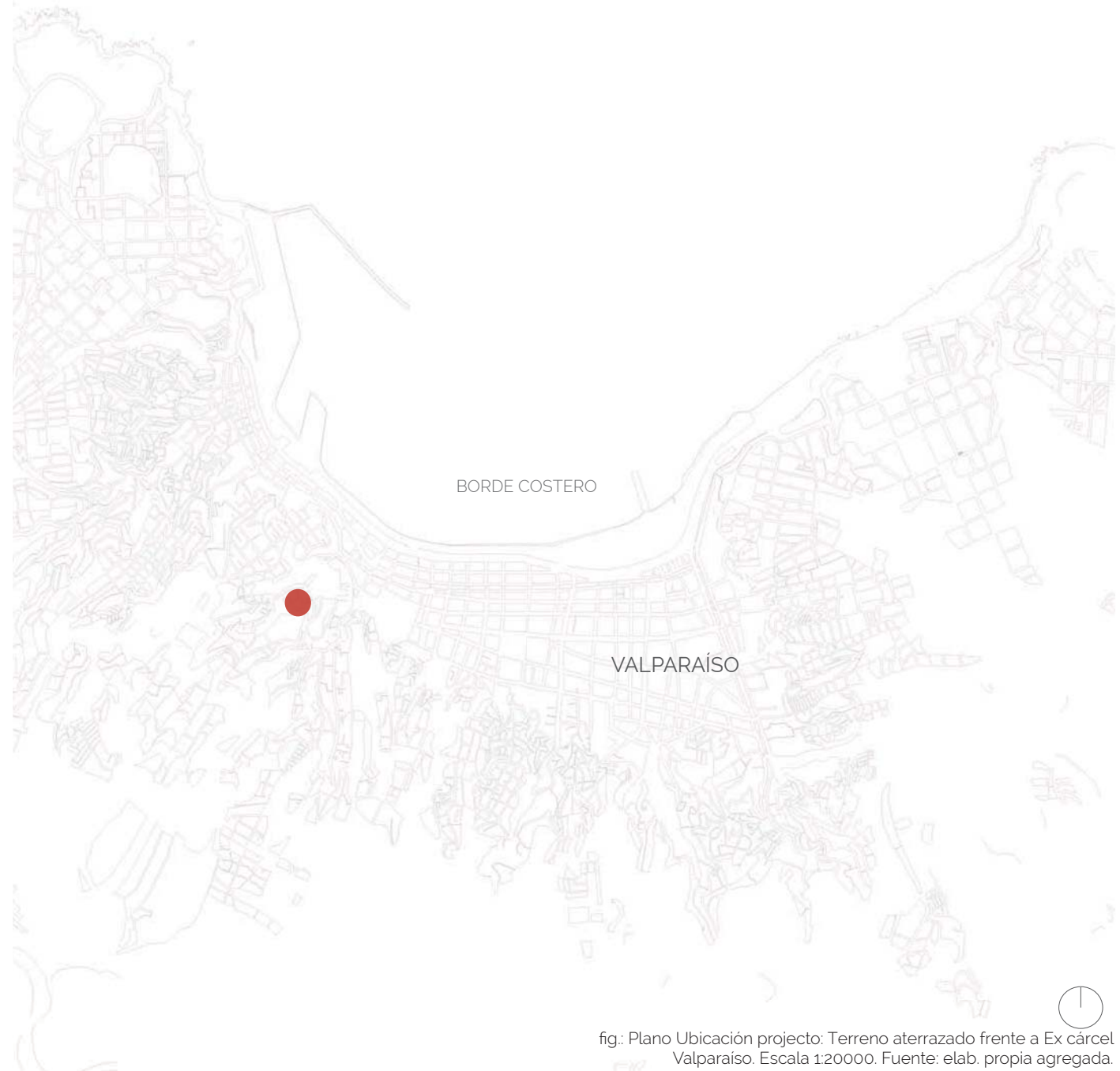


fig.: Plano Ubicación proyecto: Terreno aterrazado frente a Ex cárcel Valparaíso. Escala 1:20000. Fuente: elab. propia agregada.

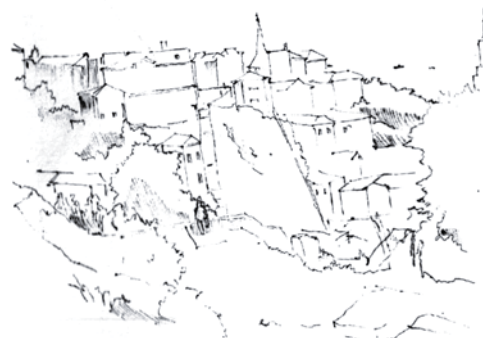
## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

El terreno se define como un espacio que se relaciona con la ciudad de dos formas, dadas estas en su acceso desde la Plaza El Descanso y en su cima.

Desde la plaza El Descanso, el habitante es **inmerso** para luego pasar a una **apertura** que **revela la ciudad gradualmente** hasta llegar a la cima. Es en esta instancia que el terreno pasa a darse como un **mirador**, desde el cual se trae a presencia tanto el barrio como cerros próximos, y posteriormente la ciudad.

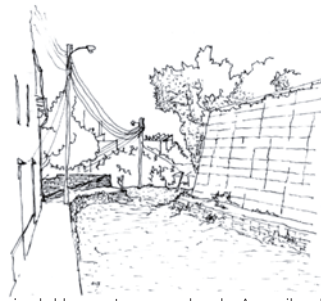
Se distingue la potencialidad del terreno como posible instancia que **revitalice el recorrido** desde la plaza El Descanso hasta la Ex Cárcel.



Croquis del lugar: terreno del proyecto.  
Obs.: El lugar se ubica en una apertura hacia la ciudad, en que los ruidos de ella y las casas vecinas se aproximan intercalados, como una instancia de proximidad doble a lo privado y lo público.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis del lugar: terreno desde plaza Ex Cárcel.  
Obs.: Ambos espacios son casi una continuación. El parque cultural se convierte en un borde que se conecta solo por la calle hacia la plaza, dejando a este terreno como limite que no se traspasa. Fuente: elab. Sofia López, integrante grupo.



Croquis del lugar: terreno desde Aquiles Reed  
Obs.: La vegetación le otorga un carácter rural al espacio, la cual se antepone y de su entrever aparece el lugar.  
Fuente: elab. Phillip Bosshart, integrante grupo.

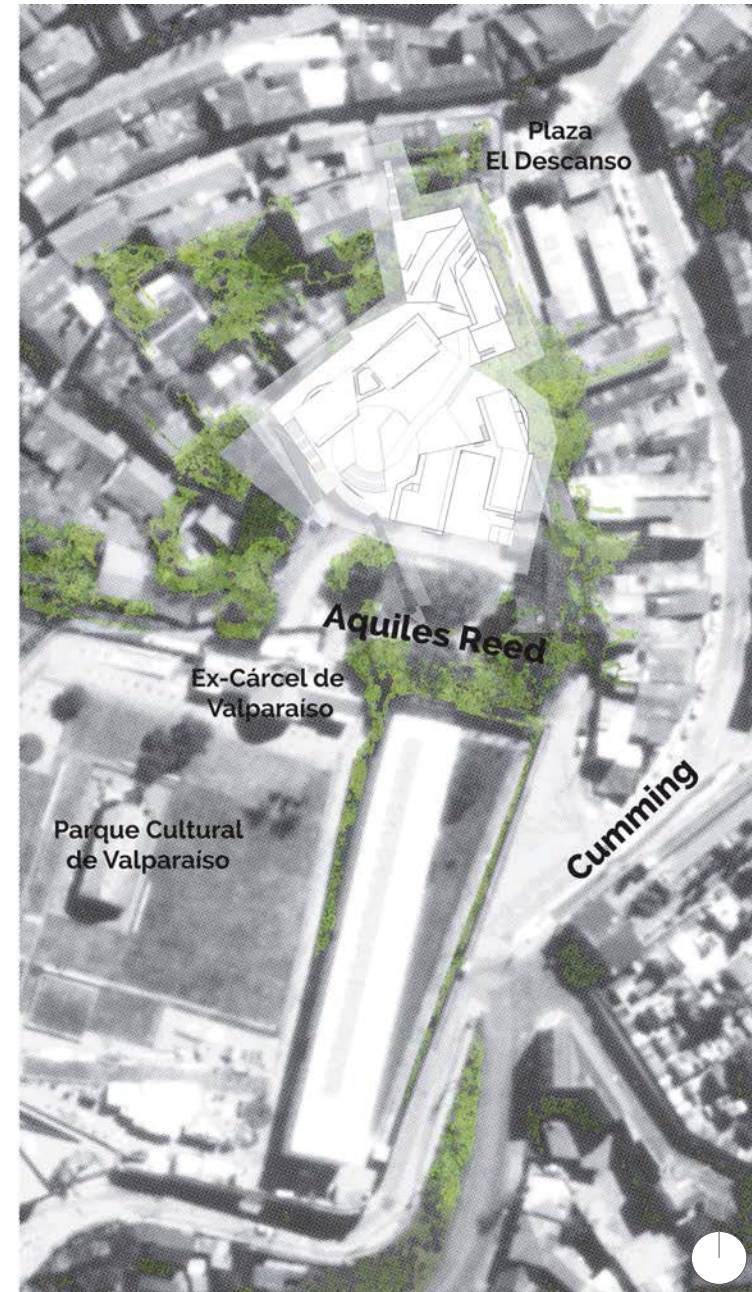


fig.: Plano Plano emplazamiento Proyecto Conjunto Habitacional SODAPH.  
Cerro Ex cárcel Valparaíso. Escala 1:2000.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

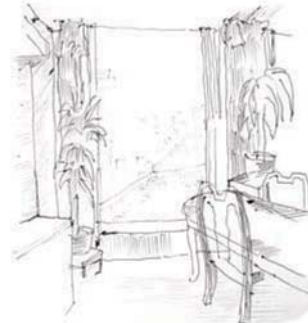


## 2.2. Acto para el proyecto

### REUNIR CONTENIDO EN DISTANCIAS DISTINGUIDAS

El habitar en los espacios comunes del conjunto es contenido por una envolvente próxima, a la vez que posee una relación visual con lo distanciado.

El reunir es contenido por el vacío originado entre bloques, con aberturas que traen a presencia tanto al conjunto mismo como lo lejano: las distancias entre los espacios comunes del conjunto son distinguibles y próximas al cuerpo, lo cual justifica la detención y reunir en instancias de mirador hacia el conjunto y la ciudad.



Croquis de estudio, Población Ignacio Zenteno.

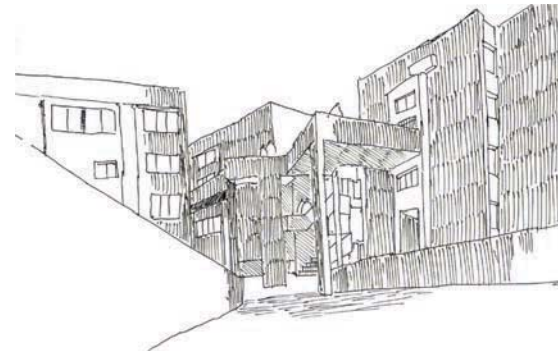
Obs.: Con la abertura de las cortinas el interior se abre. El exterior se despliega al interior al traerse a presencia, y se convierte en eje del estar: desplaza el centro dado por la envolvente interior a lo exterior que se ve a través de los ventanales. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio, Población Ignacio Zenteno.

Obs.: De la ciudad al lugar se extiende un vacío de lo luminoso que los hace continuos, además de la horizontalidad del lugar que se reafirma en el horizonte lejano. Se hace de una envolvente mayor con lo lejano y el lugar en sus similitudes, haciendo del estar y el transitar con la ciudad a pesar de estar distanciado de sus quehaceres.

Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio, Población Zenteno.

Obs.: El vacío que se crea entre los edificios propicia la distancia necesaria para que se dé la vida privada, esta permeable entre los distintos habitantes: los sonidos se mezclan, las personas se cruzan en el entretreído de pasillos que dan continuidad al lugar.

Fuente: elab. Sofia López, integrante grupo.



Croquis de estudio, Colectivo Favero.

Obs.: El espacio se presenta como una abertura, que da al paso de, como inicio de una envolvente mayor, la cual requiere un apartarse para formar parte de ella, como un margen, borde entre el espacio privado y lo público de la ciudad. Fuente: elab. propia, original de etapa.

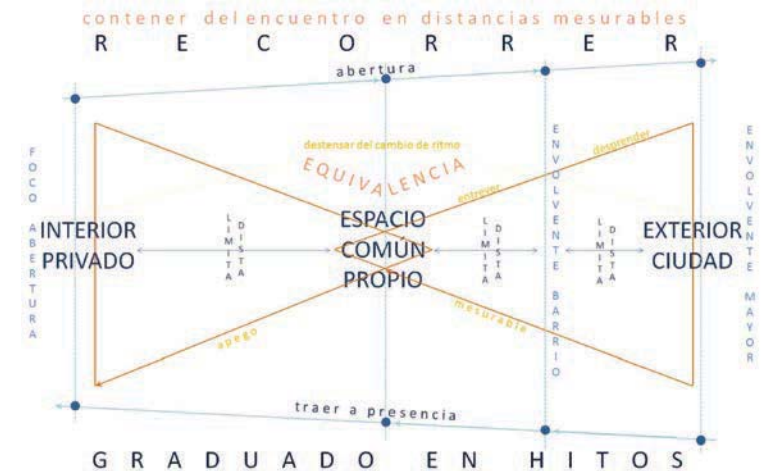


fig.: Polígono de relaciones para Acto del proyecto.

Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3. PROYECCIÓN

#### 3.1. ERE

##### CONTENCIÓN EN ABERTURA

El campo de abstracción propone un **vacio central contenido y definido por volúmenes**, desde el cual lo exterior al volumen se **entrevé**, constituyendo un sentido y dirección intencionados de la mirada con la envolvente lejana.

Al calzar esta propuesta con el lugar de emplazamiento, se definen dos **ejes del lugar: el estanque y el mirador a la ciudad**, por lo que los volúmenes de las edificaciones se disponen para contener el estanque y mantener despejada la vista a la ciudad.

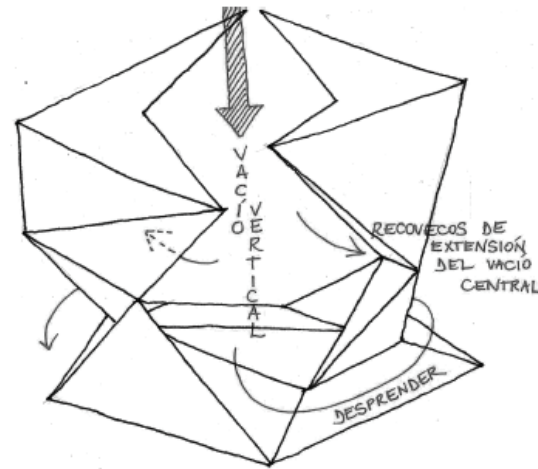


fig.: Esquema campo de abstracción. Fuente: elab. propia, original de etapa.

#### 3.2. Forma

##### MIRADOR ATERRAZADO QUE CONTIENE Y SE ABRE A LA CIUDAD

El espacio común del conjunto habitacional se da en **terrazas**, las que permiten una relación graduada del habitante del conjunto con el exterior público, debido a la contención desde la cual la ciudad se trae a presencia.

Por otra parte, la **ciudad traída a presencia** también significa una distancia que se evidencia: lo privado se ampara de ello al antecederse por los espacios comunes que son propios al lugar.



fig.: Maqueta de ERE en lugar de emplazamiento. Fuente: elab. grupal, original de etapa.

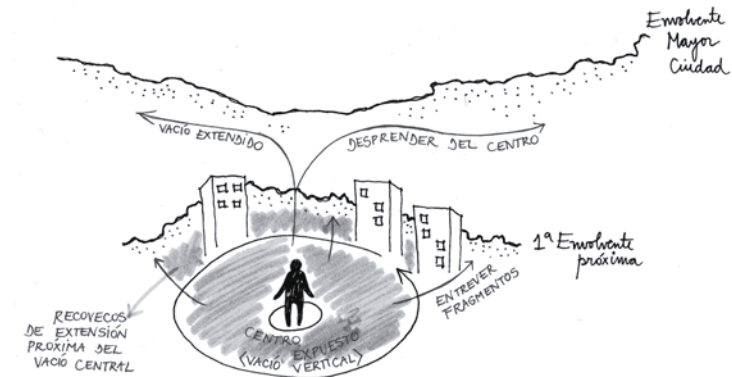


fig.: Esquema de relación entre el habitante y envolventes del lugar: conjunto habitacional, cerros, Valparaiso. Fuente: elab. propia, original de etapa.

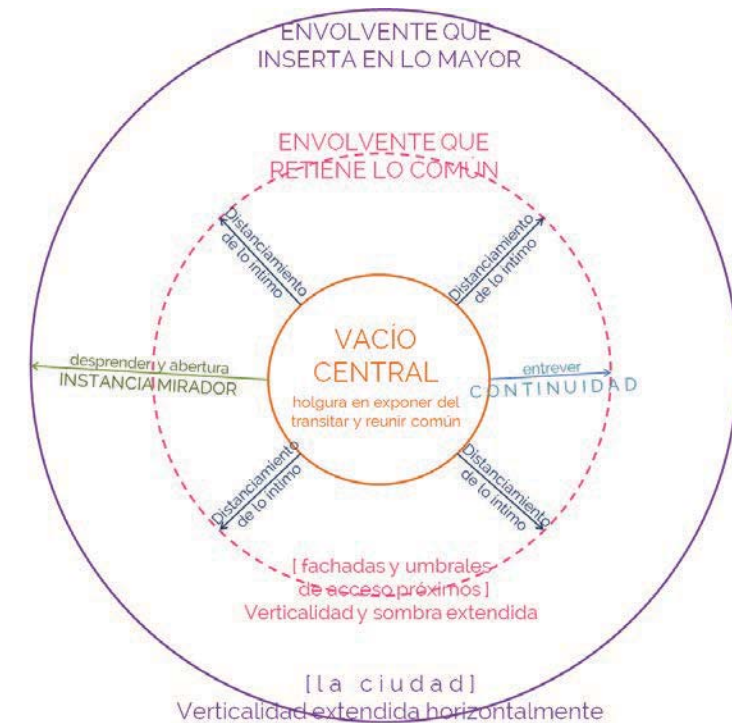


fig.: Esquema de relaciones dadas en la forma propuesta. Fuente: elab. propia, original de etapa.



### 3.3. Proyecto: Conj. Habitacional

#### IDENTIDAD DE CIUDAD EN FRANJA ARTICULADORA-REVITALIZADORA

El conjunto habitacional se plantea como una franja articuladora y revitalizadora de barrio en **apertura hacia y desde el mirador**: los espacios comunes se plantean como miradores, desde los cuales la ciudad de **Valparaíso se trae a presencia** a la vez que el habitar es respaldado por la vertical del conjunto.

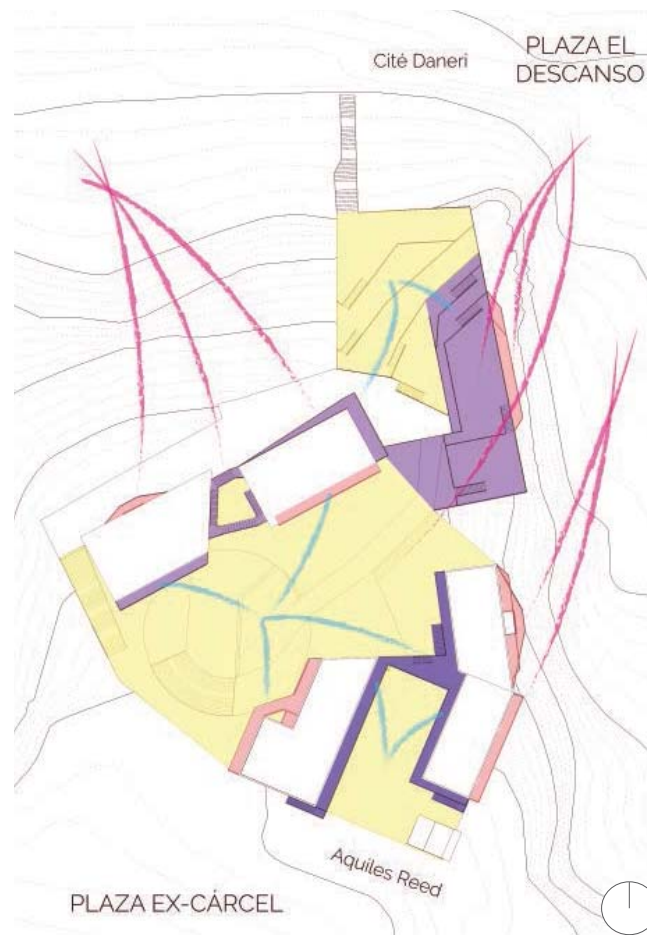
La franja se desarrolla para revitalizar el tránsito a ese sector como **punto de encuentro y de sustento de necesidades básicas** propias a una comunidad, sumado a esto una característica que le es inherente a la ciudad y al terreno en sí: la cualidad de mirador.

#### ESPACIOS COMUNES

El conjunto habitacional se propone en pos de los espacios comunes a generar entre sus edificaciones, y el impacto que ellos tengan en la población del conjunto y del barrio.

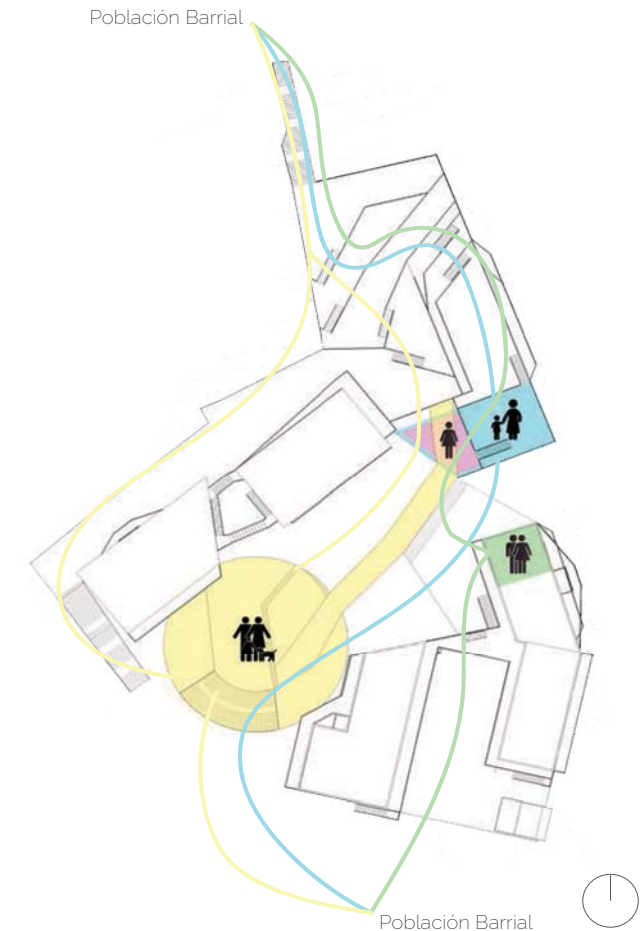
El proyecto se propone en torno a un espacio común como **medio de integración de la comunidad del conjunto habitacional y la del barrio**, constituyendo el espacio público como eje de reunión y recorrido. Se define una identidad del lugar en la vista del horizonte de la ciudad, identidad dada en los espacios comunes concebidos como mirador graduado, ya que contemplan tanto el conjunto como la ciudad de Valparaíso, y de esta forma ubican al habitante en el conjunto y la ciudad.

El programa del conjunto habitacional es constituido por: parques, locales y recintos propios y efectivos con la necesidad de la población familiar joven en la cual se enfoca el proyecto, lo cual haría del proyecto un lugar que sea propio tanto a la comunidad de barrio como la local en la solución de sus **necesidades comunes**.



- Flujo peatonal público en espacios exteriores comunes
- Flujo peatonal privado en balcones
- Flujo peatonal público en balcones/terrazas
- Relación visual desde terrazas/balcones hacia espacios exteriores comunes
- Relación visual desde terrazas/balcones hacia cerros y horizonte de Valparaíso

fig.: Esquema de sectorización de espacios públicos y privados y de relaciones visuales con el lugar.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



- Jardín Infantil
- Sede Social
- Parque/Paseo
- Minimarket
- Accesos barriales a Jardín Infantil
- Accesos barriales a Minimarket
- Accesos barriales a Parque/Paseo
- Población adulta
- Población familiar
- Población infantil y adulta
- Población adulta femenina

fig.: Esquema de programa del conjunto habitacional, poblaciones a las que se orienta y principales circulaciones.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

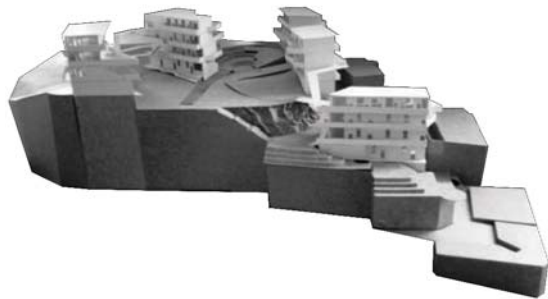


fig.: Maquetas primera propuesta Conjunto Habitacional  
Fuente: elab. grupal, original de etapa.

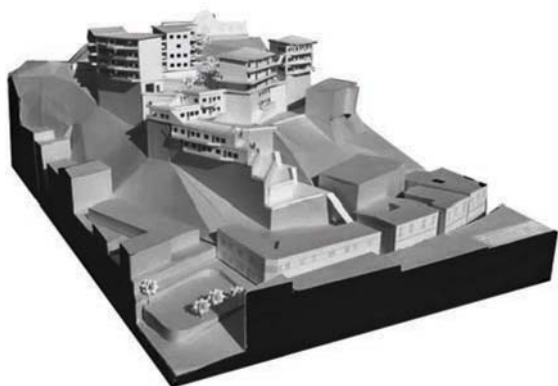


fig.: Maquetas propuesta final Conjunto Habitacional  
Fuente: elab. grupal, original de etapa.



fig.: Vista a vuelo de pájaro de conjunto habitacional en cerro Ex cárcel. Fuente: elab. Tanya Castillo, integrante grupo.



fig.: Vista conjunto habitacional desde miradores públicos  
Fuente: elab. Sofía López, integrante grupo.



fig.: Vista conjunto habitacional desde pasarelas y accesos a los departamentos. Fuente: Sofía López, integrante grupo.



fig.: Vista espacios comunes y edificaciones del conjunto habitacional. Fuente: elab. propia, original de etapa.



fig.: Vista conjunto espacios comunes, edificaciones y miradores del conjunto habitacional. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 4. PLANIMETRÍAS

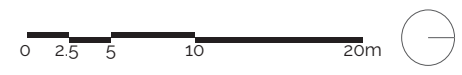


fig.: Plano general de proyecto conjunto habitacional. Escala gráfica.  
Fuente: elab. grupal, original de etapa corregido.





fig.: Corte A-A' Escala gráfica. Fuente: elab. grupal, original de etapa.

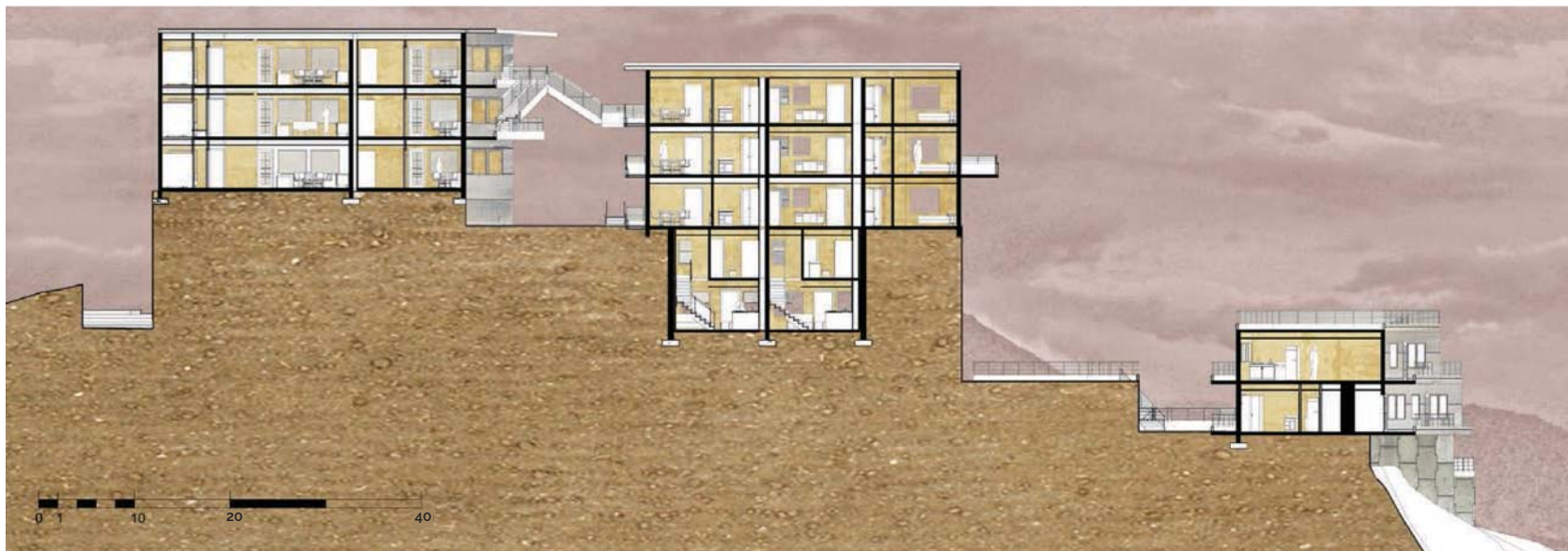


fig.: Corte B-B' Escala gráfica. Fuente: elab. grupal, original de etapa.

## ETAPA 9

- **Nombre proyecto, año:**

Paseo en altura y estación de trolebús, 2016

- **Tema taller:** Movilidad urbana

- **Profesores:** David Luza, Constanza Jara

- **Elaboración proyecto:** grupal

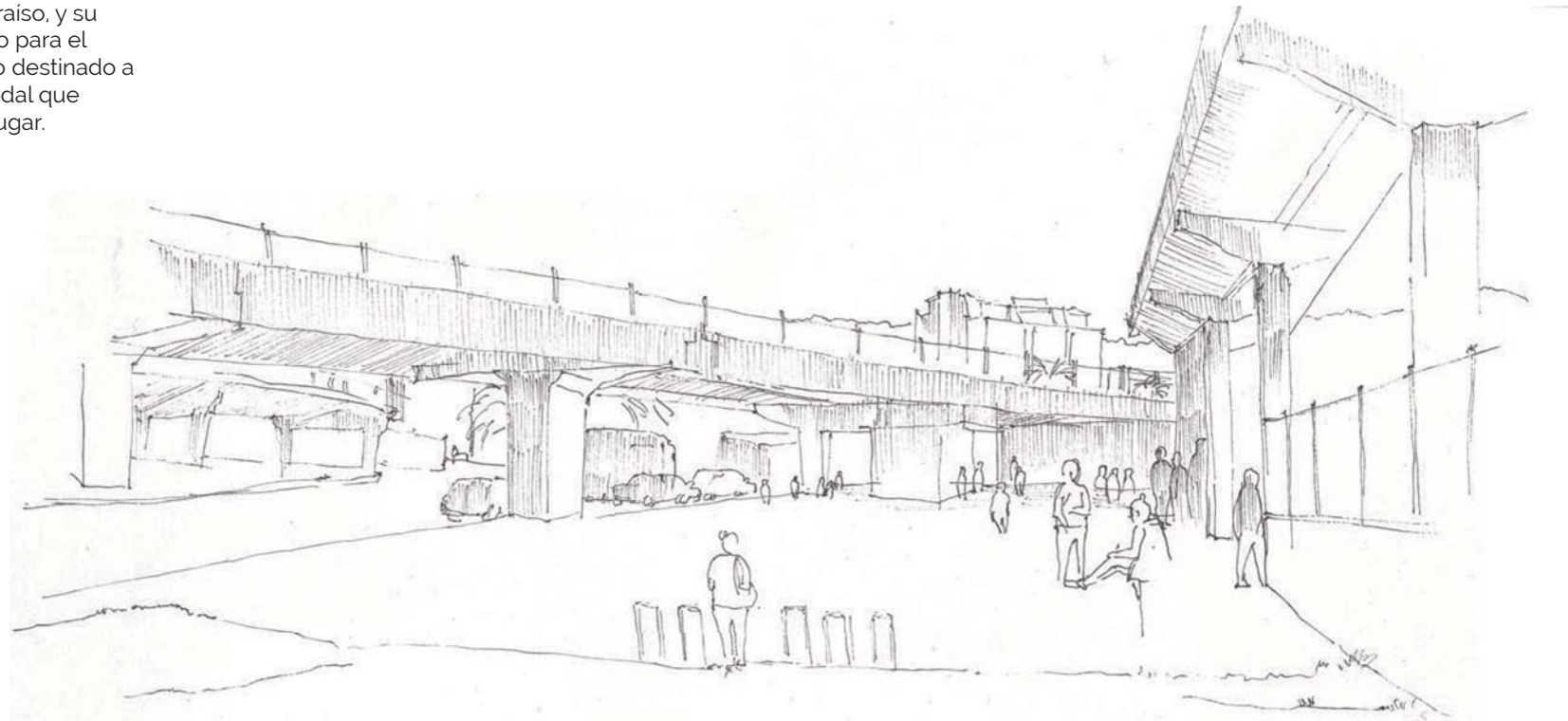
- **ERE:**

Paseo de contemplación en altura, umbral que distingue el habitar (estación)

- **Ubicación:** Barón, Valparaíso

### Resumen de etapa

Tras estudiar el Nodo Barón de Valparaíso, y su carencia de un espacio de uso público para el peatón, se busca proponer un espacio destinado a ello, vinculado a una estación intermodal que revitalizaría los flujos peatonales del lugar.



Croquis emplazamiento del proyecto, Nodo Barón, Valparaíso

## Bibliografía

- Boudeguer, A., Prett, P. & Squella, P. (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Gobierno de Chile.
- Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (Vol. 18). Reverté.
- Pozueta, J., Lamiquiz, F., & Porto, M. (2009). La ciudad paseable. Madrid, España: CEDEX.
- Candia, C., Echiburú, P., Gamboa, P., Gazitúa, G., Prado, A., Rosero, J., & Zamorano, F. (2014). Política nacional de desarrollo urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. Editorial Full Service.
- MINVU (1984). Plan Regulador de Valparaíso.
- Ábalos, I. (2009). Naturaleza y artificio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos. Barcelona: Gustavo Gili.
- MINVU (2002). Plan Regulador Comunal de Viña del Mar.



# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

En una primera instancia, se realiza un estudio de lugar, que permite reconocer al **Nodo Barón** como un **vértice de acceso y salida de Valparaíso**, pero que solo da cabida a lo vehicular y no a lo peatonal.

Por otra parte, se conoce el proyecto de la empresa de Trolebús Valparaíso que busca extender sus catenarias hasta Estación Barón, por lo que se hace necesaria la propuesta de una **estación intermodal de trolebús** en el lugar.

De esta forma, se conforma una propuesta que busca consolidar el **Nodo Barón** como un **espacio para el peatón**, que además de recibir a los habitantes que llegan a Valparaíso, genera un **espacio de recreación y ocio** para ellos, vinculados a la estación intermodal de trolebús propuesta.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

El lugar de estudio es dado por el **nodo Barón**, cuya movilidad está constituida por la estación de metro tren, el ascensor Barón, la autopista elevada y el paso hacia las circulaciones propias de la ciudad.

Dados estos límites del lugar, se distinguen dos momentos en él: un tramo de la espera en borde a la movilidad, y un segundo tramo del atravesar del ritmo de la ciudad.

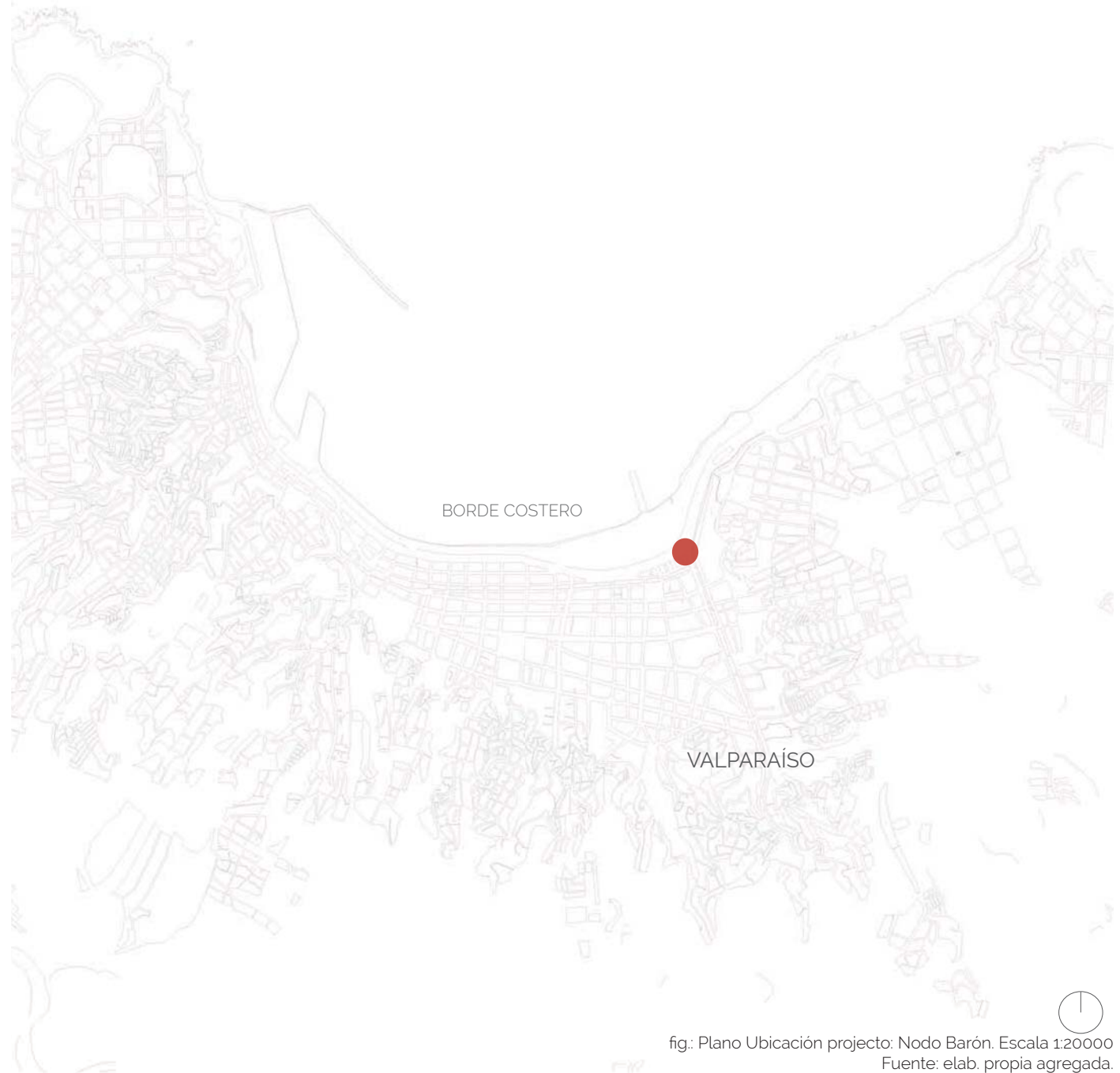


fig.: Plano Ubicación proyecto: Nodo Barón. Escala 1:20000  
Fuente: elab. propia agregada.

## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

#### Espera en borde a la movilidad y atravesar del ritmo de la ciudad

Del Nudo Barón se distinguen dos momentos: uno de la espera en borde a la movilidad, y otro del atravesar del ritmo de la ciudad.

El primer tramo de la **espera en borde a la movilidad** define un habitar que se da de dos formas: tránsito y espera. En el tránsito, existe un vacío central que lo expone, y en la espera, el habitante se ubica en un borde desde el cual se expone el espacio y la movilidad misma. Ambas instancias se dan continuas entre sí.

El segundo tramo del **atravesar del ritmo de la ciudad** contempla la relación dada entre el peatón y lo vehicular, en la que el tránsito vehicular constituye un ritmo dado, el cual se presenta como vacío central, desde cuyos bordes el peatón espera y cruza. El ritmo del peatón es condicionado por el vehicular, por lo que no se dan fluidamente entre sí.

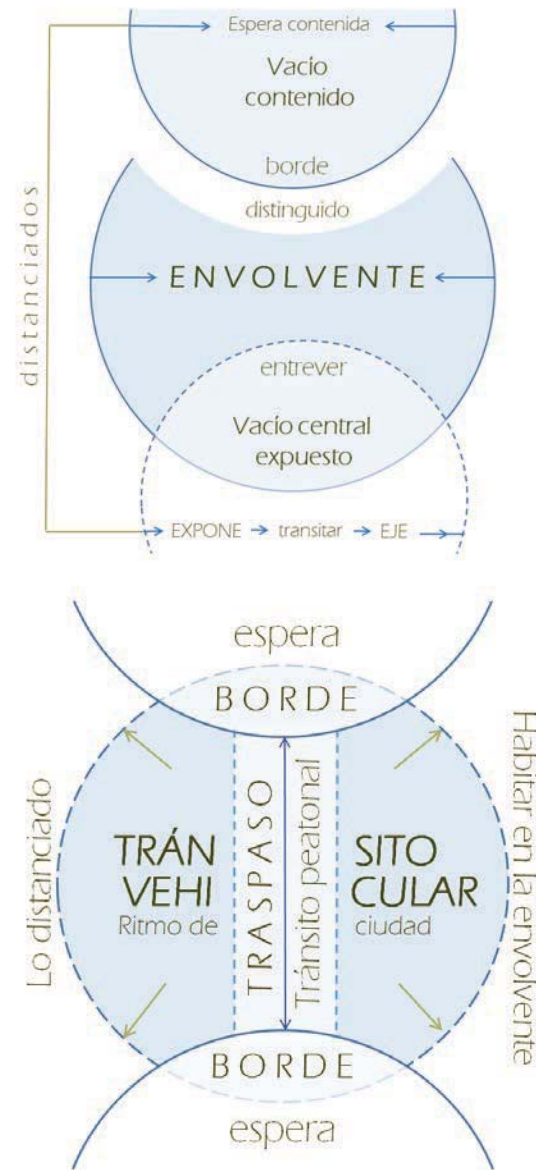
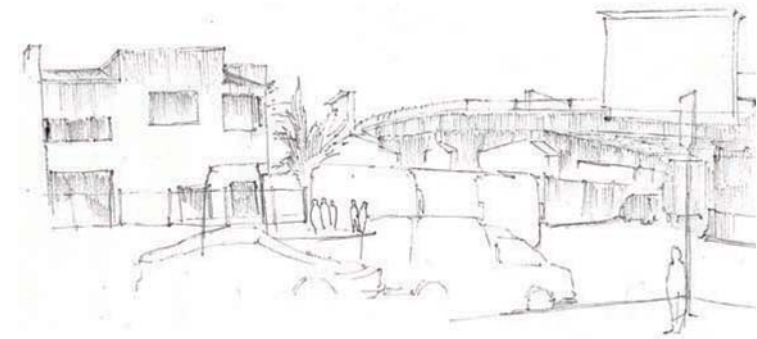


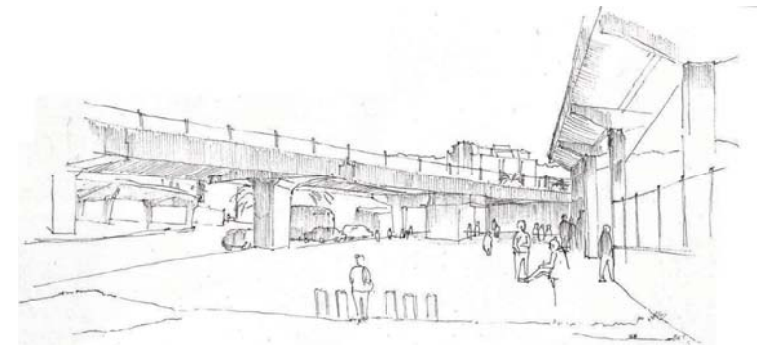
fig.: (sup) Esquema de tramo de espera en borde a la movilidad. (inf) Esquema de atravesar del ritmo de la ciudad. Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis Nudo Barón.

Obs.: El tránsito vehicular es eje del lugar; condiciona tanto el aparecer del mismo y de lo que es más distanciado, como las personas que habitan el lugar. El habitante se ubica en un borde, desde el cual especta la actividad del lugar y desde el cual, en instancias determinadas, atraviesa el espacio para volver a formar parte de otro borde.

Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis Nudo Barón.

Obs.: Hay un vacío expuesto del cual dista el tránsito. El recorrer se da con otros, en una proximidad con los lugares que son focos de este espacio: el arribo desde otros sectores o donde se tomaría locomoción. Ellos distan de este vacío expuesto, el cual yace apartado, en una instancia distinta a la actividad del lugar, ya que no posee un sentido con el habitar, sino que es centro del exponer de este habitar y de la envolvente del lugar.

Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3. PROYECCIÓN

#### 3.1. Forma Paseo Peatonal

##### PASEO DE CONTEMPLACIÓN EN ALTURA

El paseo en altura conforma su recorrido al definir **hitos relacionados al lugar** en que se emplaza, los cuales se enfocan en la contemplación de los elementos determinantes del lugar: estación de metro tren, estación de trolebús propuesta, borde costero, cerro Barón, ascensor Barón.

#### 3.2. Forma Estación de Trolebús

##### UMBRAL QUE DISTINGUE EL HABITAR

La estación se propone como el **punto intermedio de lo público y lo propio**, definidos estos como el habitar en el paseo y con la estación, respectivamente. Se conforma como umbral entre el habitante público y el usuario, que los distingue entre sí en sus instancias de habitar distinguidas.

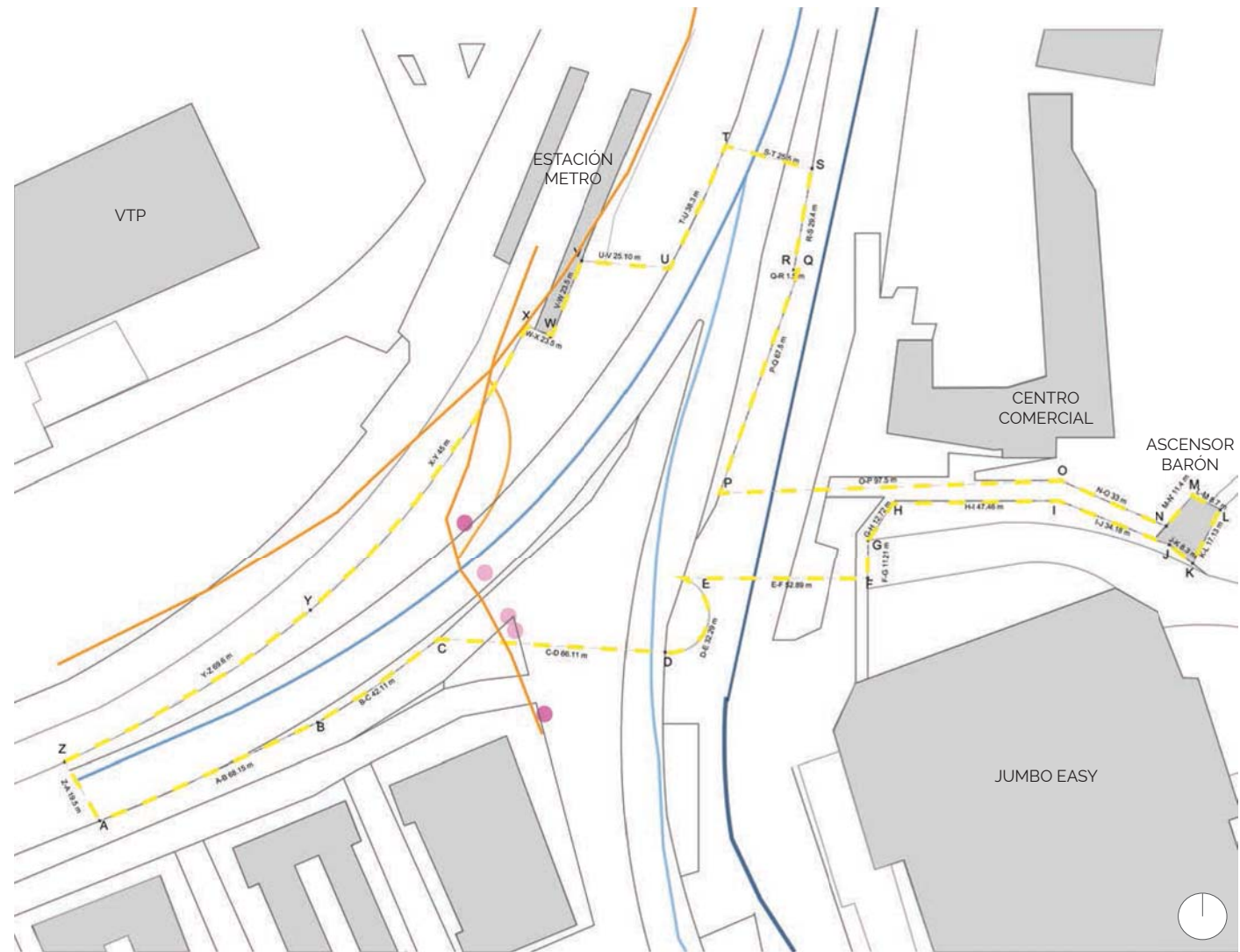


fig.: Plano Emplazamiento proyecto: Nodo Barón. Escala 1:1700  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



### 3.3. Proyecto: Paseo en Altura

El proyecto propone un paseo en altura ubicado en el Nodo Barón, que relaciona los elementos determinantes del lugar (estación de metro tren, estación de trolebús propuesta y ascensor Barón).

Su programa es dado por: informaciones turísticas, partes del paseo dadas para el paso y el estar, parques y la estación de trolebús. Se definen 5 tramos/momentos en el paseo:

- 1) **Recorrer ascendente:** desde el inicio del paseo hasta la escala de acceso, prioriza el paso por sobre el estar.
- 2) **Estar:** desde la escala de acceso hasta el umbral de paso, y desde el umbral hasta la estación de trolebús. Se da cabida al estar en el paseo, con circulaciones que atraviesan estas instancias.
- 3) **Umbral de paso:** punto central vinculante del paseo.
- 4) **Bordes mirador:** nodos de estar, en relación visual con el mar y la ciudad.
- 5) **Parque inferior:** dado desde la escala de paso a la estación de trolebús hasta ella, como instancia anterior a la estación revitalizadora del espacio.

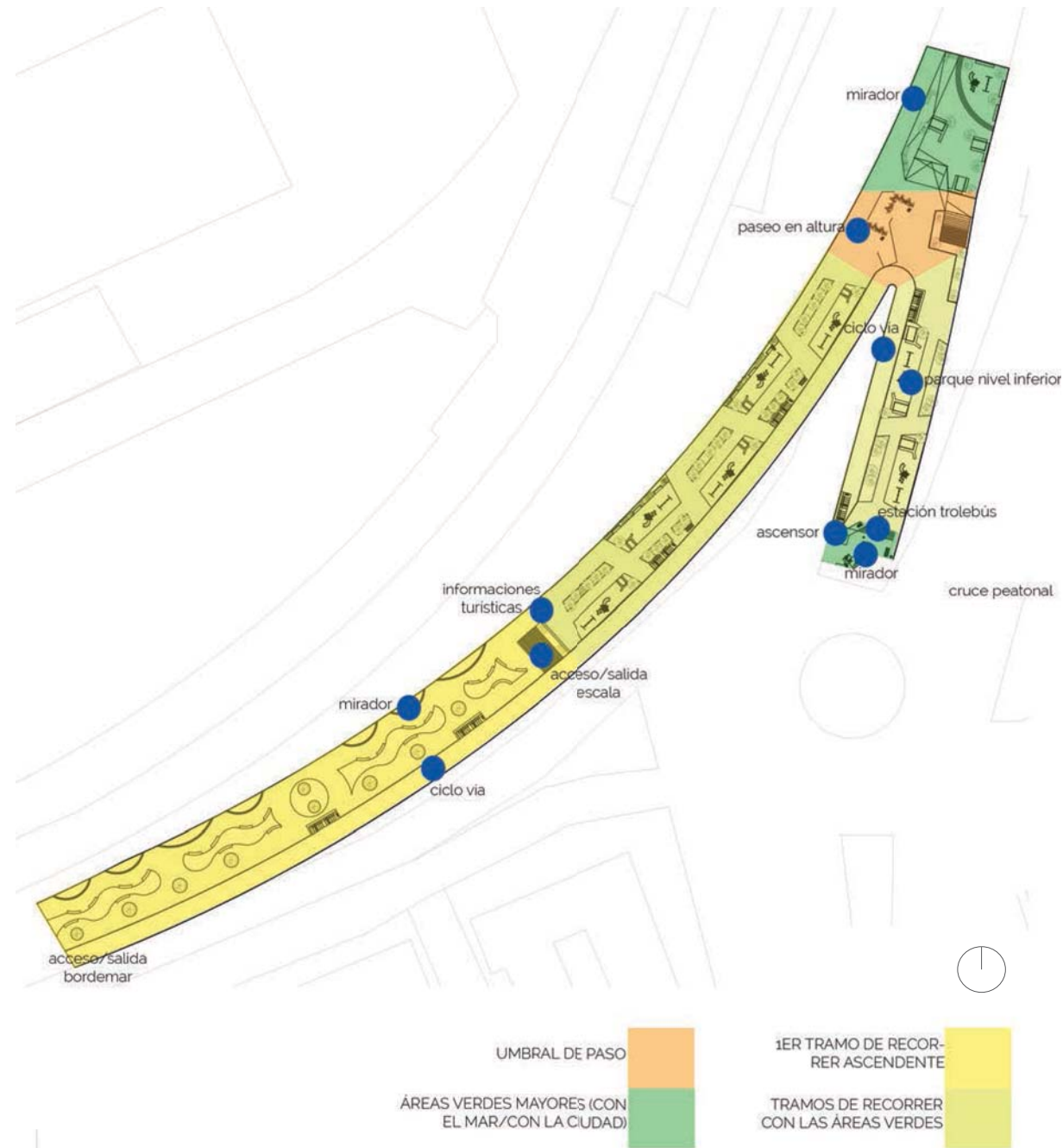


fig.: Esquema tramos de paseo en altura. Escala 1:1650  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 3.4. Proyecto: Estac. de Trolebús

En el culmine del paseo en altura se propone la Estación de trolebús: constituye un nuevo eje de tránsito en el lugar, además de que revitaliza las islas bajo el paseo con los parques que la antecedan.

La estación de trolebús se propone como el **conjugado de lo público y lo propio en un interior**, en la cual ocurre el traspaso a los andenes que conectan con los trolebuses, lo cual es dado por la boletería.

En ella se hace un **umbral** entre el habitante público y el usuario de la estación: el distingo final entre el habitante que recorrió el paseo en altura en pos de la dispersión y el que realizaría un intercambio modal.



fig.: Modelo estación de trolebús  
Fuente: elab. Sofia López, integrante grupo-



fig.: Esquema de programa estación de trolebús.  
Fuente: Sofia López, integrante grupo.



fig.: Vista interior de estación de trolebús  
Fuente: Sofia López, integrante grupo.

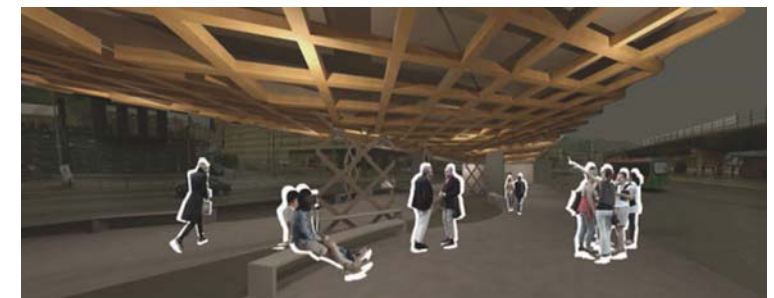


fig.: (sup) Vista paseo en altura, parte superior, (inf) Vista paseo en altura parte inferior, islas. Fuente: Sofia López, integrante grupo.



## 4. PLANIMETRÍAS

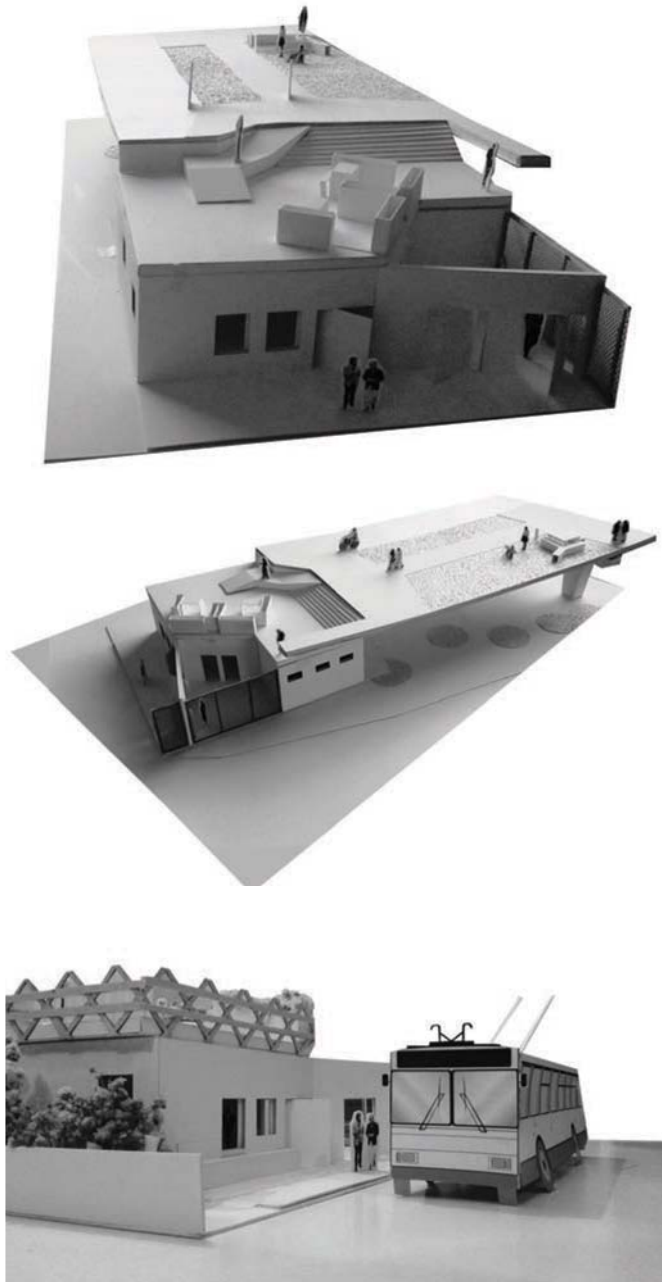


fig.: Maqueta estación de trolebús y fragmento paseo en altura  
Fuente: elab. grupal, original de etapa.

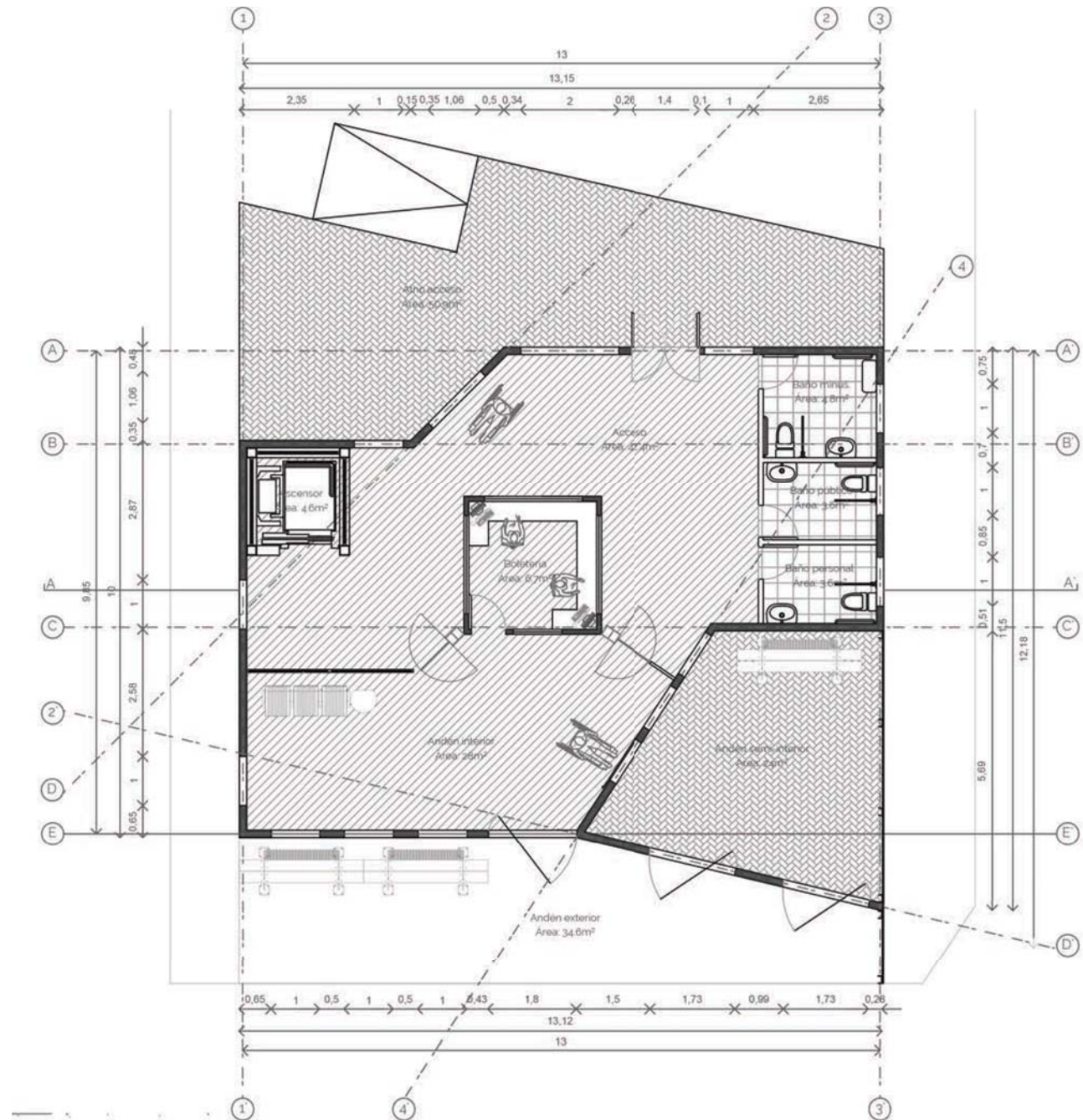


fig.: Plano estación de trolebús. Escala 1:130. Cotas en metros. Fuente: elab. grupal, original de etapa.



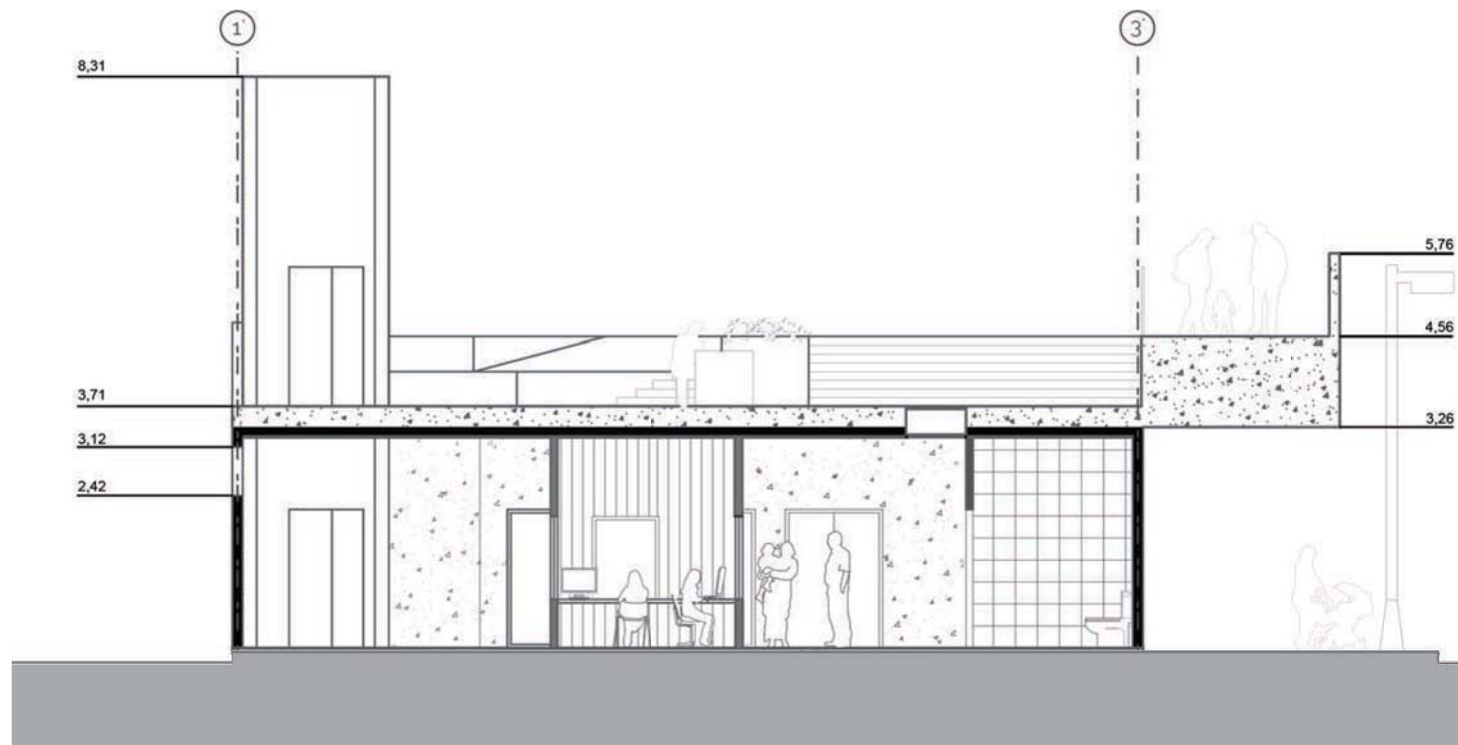


fig.: Corte A-A' Estación de trolebús. Escala 1:100. Cotas en metros.  
Fuente: elab. Sofia López, integrante grupo.

# ETAPA 10

- **Nombre proyecto, año:**

Plan Maestro paño Las Salinas y microseccional, año 2016

- **Tema taller:**

Plan Maestro, barrio, edificación compleja

- **Profesores:** Mauricio Puentes, Felipe Iguatt

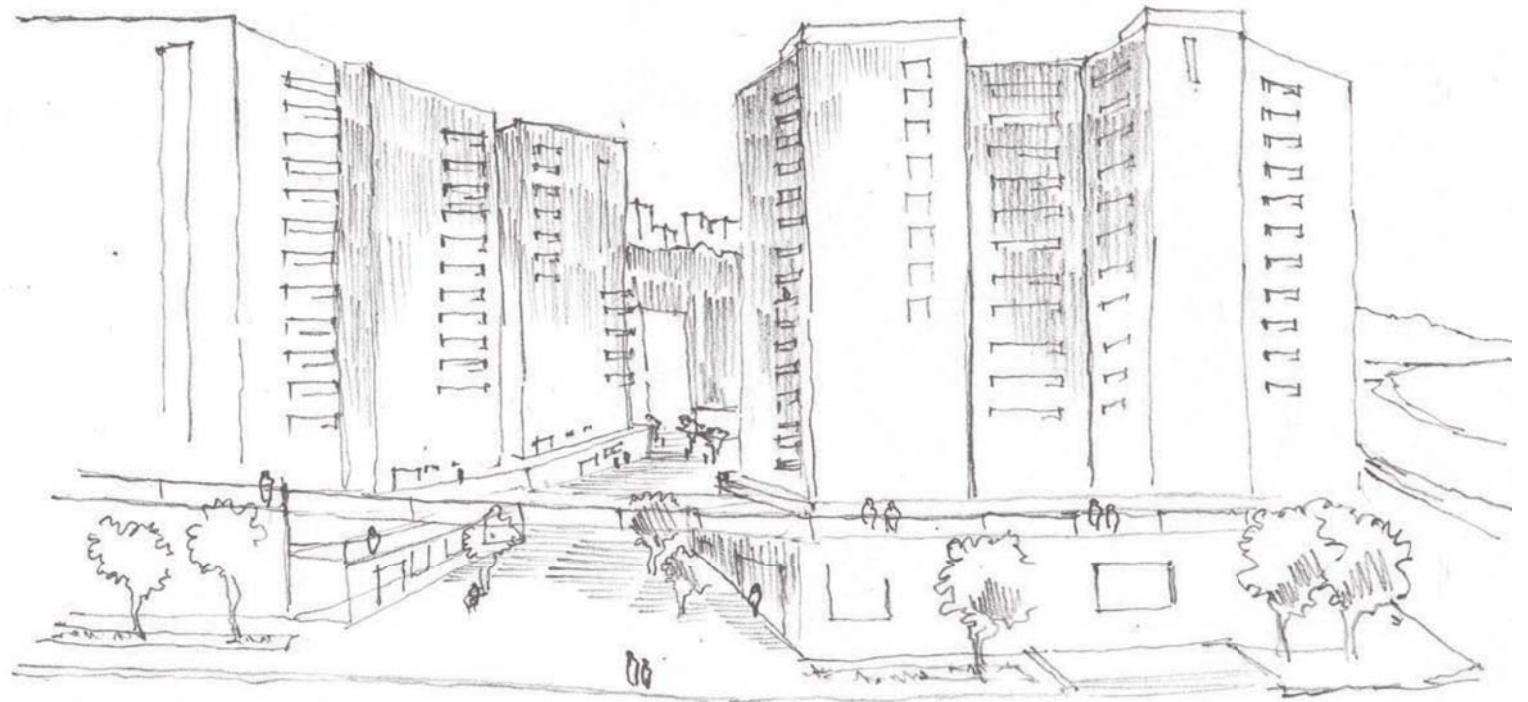
- **Elaboración proyecto:** grupal (Plan Maestro) e individual (Microseccional y edificación)

- **Acto / ERE:** circular orientado vinculante (plan maestro), circular fluido conducente (microseccional) / transitar en S, acercarse y alejarse simultáneos (plan maestro), despliegue orientado al hito (microseccional)

- **Ubicación:** Paño Las Salinas, Viña del Mar

## Resumen de etapa

Etapa en que, en una primera instancia, se trabajó grupalmente para proponer un plan maestro a Las Salinas, y posteriormente dar paso al trabajo individual en pos de un microseccional del paño y una edificación dada.



Croquis de obra habitada de Proyecto Microseccional y edificaciones. Paño Las Salinas, Viña del Mar

## Bibliografía

- Boudeguer, A., Pretti, P. & Squella, P. (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Gobierno de Chile.
- Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (Vol. 18). Reverté.
- Pozueta, J., Lamiquiz, F., & Porto, M. (2009). La ciudad paseable. Madrid, España: CEDEX.
- Candía, C., Echiburú, P., Gamboa, P., Gazitúa, G., Prado, A., Rosero, J., & Zamorano, F. (2014). Política nacional de desarrollo urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. Editorial Full Service.
- MINVU (1984). Plan Regulador de Valparaíso.
- Ábalos, I. (2009). Naturaleza y artificio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos. Barcelona: Gustavo Gili.
- MINVU (2002). Plan Regulador Comunal de Viña del Mar.

# 1. CONTEXTO

## 1.1. Encargo del proyecto

### - PLAN MAESTRO LAS SALINAS

En una primera instancia, se trata el paño de Las Salinas mediante un plan maestro, el cual busca consolidarlo como un **barrio integrado a la ciudad de Viña del Mar**, relacionado con su entorno y la comunidad del lugar. Ejes principales de este plan maestro son: la **relación con la ladera**, integración entre **borde costero, áreas verdes y circulaciones**, además de diversificar el uso de los espacios e integrar el terreno a la trama urbana de la ciudad.

### - MICROSECCIONAL

Una vez definido el Plan Maestro del paño Las Salinas, se divide este en microseccionales para enfocar el estudio de sus edificaciones. Estas se caracterizaron por poseer sus dos primeros niveles con un **programa comercial**, relacionado con una **actividad pública** del lugar y su integración con la ciudad mediante ella, además de un **programa residencial** en sus niveles superiores.

## 1.2. Lugar de emplazamiento

### PAÑO LAS SALINAS, VIÑA DEL MAR

El paño de las ex petroleras Las Salinas se encuentra entre las calles **25 y 18 Norte**, en relación con el borde costero y la ladera del cerro. Pasó de estar en la periferia de la ciudad a estar entre su **trama urbana**, ya que su evolución fue conjunto a ella, hasta la instancia en que cesaron sus Actividades Industriales, con lo que pasó a ser un total dado **entre la extensión de la ciudad**.

### MICROSECCIONAL LAS SALINAS

Del total del paño Las Salinas, se define el microseccional ubicado entre **Calle 2, 19 Norte, Jorge Montt y Nueva Libertad**. Este se relaciona con el borde costero, el interior del paño y la ladera en una última instancia.

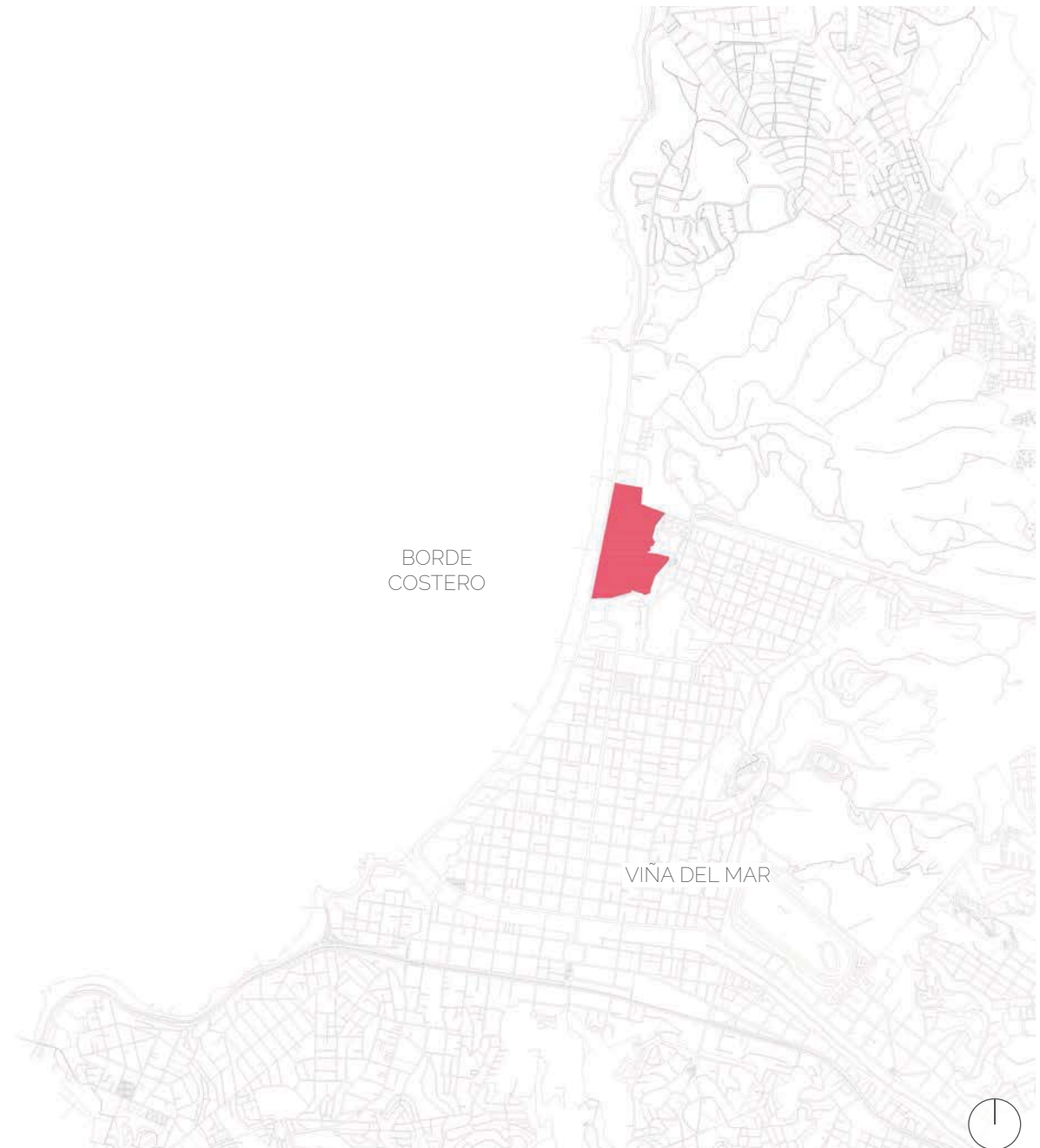


fig.: Plano de ubicación Plan Maestro, escala 1:40000. Fuente: Elaboración propia agregada.

## 2. FUNDAMENTO

### 2.1. Estudio del lugar

#### LAS SALINAS, AQUÍ CONTENIDO Y ANTEPUERTO AL VER Y ENTREVER DE LO DISTANCIADO

Del estudio del lugar, se distinguen siete instancias determinantes: mar, borde mar, avenida Jorge Montt, Paño Las Salinas, ladera y cerro, edificaciones y coraceros, y el horizonte de la ciudad.

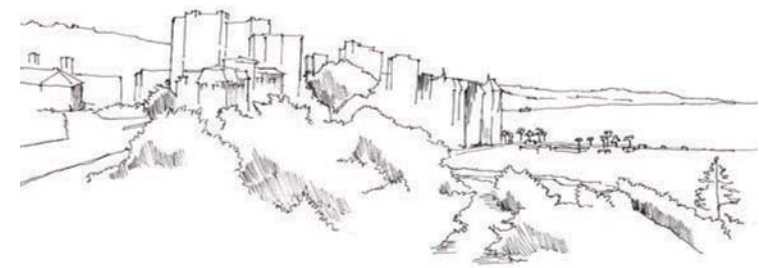
Jorge Montt constituye una división entre el habitar en la ciudad y el borde costero, a pesar de ello, estas instancias, sumadas al Paño Las Salinas, constituyen el habitar del aquí del lugar, el cual es envuelto por la ladera y sus edificaciones.

Por otra parte, la ladera condiciona un aparecer horizontal del espacio, el cual se extiende desde lo próximo a lo distanciado: el mar y el horizonte de la ciudad.



Croquis del lugar, Paño Las Salinas.

Obs.: El lugar se ubica en una abertura hacia la ciudad, en que los ruidos de ella y las casas vecinas se aproximan intercalados, como una instancia de proximidad doble a lo privado y lo público.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio del lugar, Paño Las Salinas.

Obs.: Desde arriba, la ciudad se aparece en coraceros, instancia en que la ladera pasa a ser un frente y posteriormente la ciudad aparece traspuesta, tras el mar siguiente.  
Fuente: Elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio del lugar, Jorge Montt.

Obs.: El terreno se encuentra tras 2 momentos definidos del borde costero: Jorge Montt y el paseo. Se presenta como una explanada envuelta en la ladera, desde la cual es continuo a las edificaciones vecinas de mayor altura.  
Fuente: Elab. propia, original de etapa.

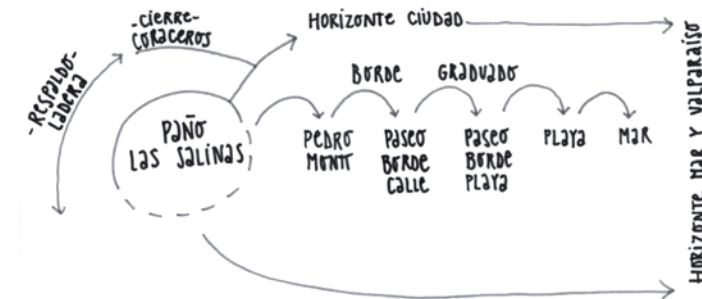
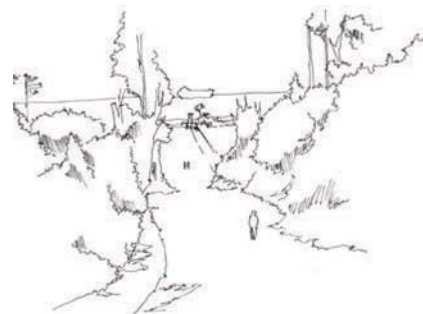


Fig.: Esquema de momentos del lugar. Fuente: Elab. propia, original de etapa.



Croquis de estudio del lugar, Paño Las Salinas.

Obs.: El lugar se constituye como un cierre desde el que se entrevé el horizonte del mar. La ciudad se pierde, y por ello se crea una instancia especial apartada de ella, que dirige la vista desde lo próximo a un fondo inmediato.  
Fuente: Elab. propia, original de etapa.

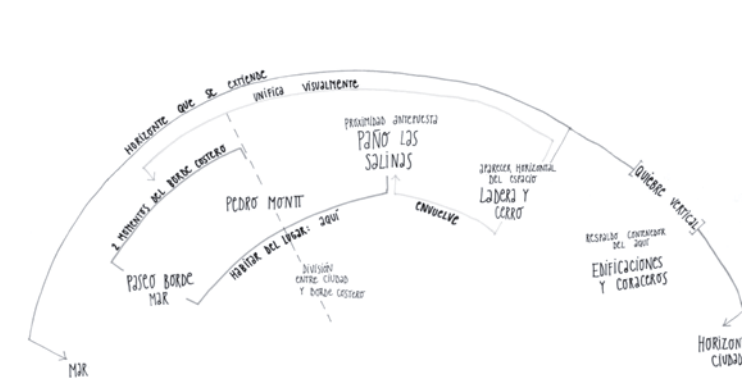


Fig.: Esquema de distintos momentos del lugar y relación entre ellos. Fuente: Elab. propia, original de etapa.

## 2.2. Acto para el Plan Maestro

### CIRCULAR ORIENTADO VINCULANTE

La condicionante principal al proponer el plan maestro fueron las **circulaciones peatonales** por sobre las vehiculares, constituidas en pos de **hitos** relacionados con el borde costero, la ladera y barrios próximos.

Se propusieron **espacios públicos** vinculados al programa del barrio, que constituyeron el "circular orientado vinculante", que conforma el **barrio como una unidad**.

## 3. PROYECCIÓN

### 3.1. ERE

#### TRANSITAR EN S, ACERCAR Y ALEJARSE SIMULTÁNEOS

La forma S del ERE trata de la información del movimiento, en donde existe un recorrer que en base a sus curvas, abarca el total a medida que se **acerca y aleja de los hitos** del lugar, generando así una relación entre los espacios que se recorren.

### 3.2. Proyecto: Plan Maestro

La propuesta del Plan Maestro se enfoca inicialmente en **relacionar borde costero, paño y ladera**, con prioridad también en las circulaciones peatonales. Se definen 3 macro sectores del Plan Maestro, según su relación con el lugar y el habitante:

**a) Acceso al lugar:** primera instancia dada entre Calle 1 y 19 Norte, en el que se ubica un parque, estacionamiento público y edificaciones residenciales en sus extremos, constituyendo un hito de acceso que reciba tanto a los habitantes del **borde costero, ciudad y barrio**.

**b) Relación con la ladera:** propuesto como **eje de la actividad pública** del lugar. En él se proponen hoteles, áreas verdes, miradores, edificaciones con enfoque deportivo, educacional, cultural y residencial, con el objeto de constituir flujos peatonales del barrio.

**c) Relación con el borde costero:** dado principalmente en los **paseos peatonales** que atraviesan sus lotes, dados estos como ejes de actividad pública.

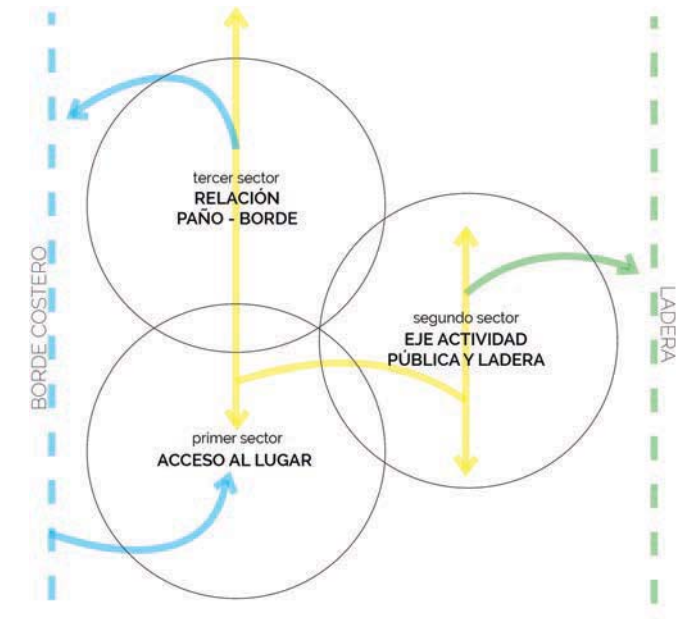
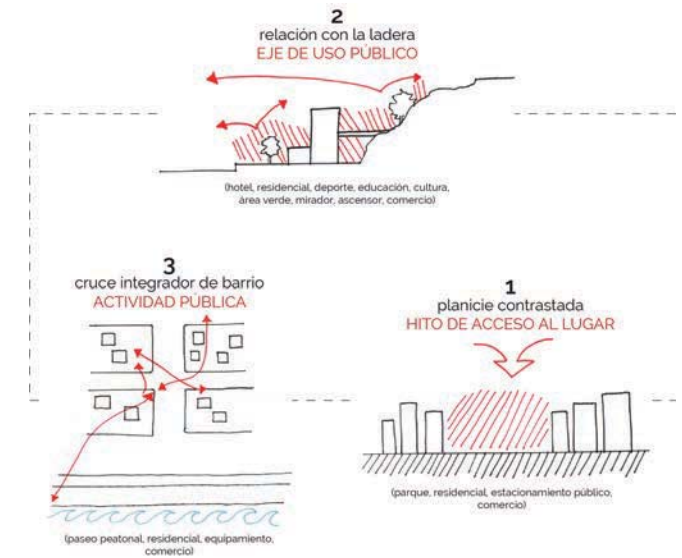


fig. (sup. e inf.): Esquemas de relaciones del Plan Maestro con el lugar. Fuente: elab. propia, original de etapa.





fig.: Maqueta Plan Maestro propuesto.  
Fuente: elaboración grupal, original de etapa.



fig.: Vista sentido sur - norte Plan maestro propuesto.  
Fuente: elab. Rui Manata, integrante grupo.

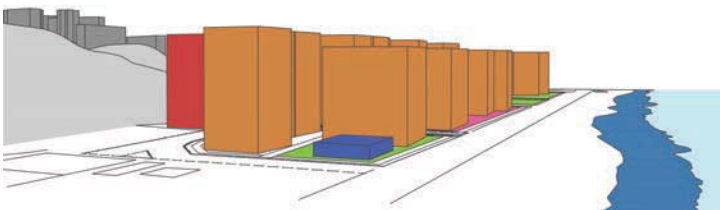


fig.: Vista sentido norte-sur Plan maestro propuesto.  
Fuente: Rui Manata, integrante grupo.

- Edificación residencial
- Colegio/ centro cultural / Club house
- Hotel
- Zona protegida de construcciones
- Area verde a nivel vereda
- Parques y Plazas
- Area peatonal
- Area deporte
- Estacionamiento público / ascensor
- Ciclovía
- Via exclusiva
- Paraderos
- Pasos peatonales



fig.: Plano Propuesta Plan Maestro Paño Las Salinas. Escala 1:4000. Fuente: elaboración grupal, original de etapa.

### 3.3. Proyecto: Microseccional

Las edificaciones del microseccional ya poseían una ubicación definida por el plan maestro, por lo cual la propuesta se basa en las relaciones inmediatas con el lugar y los flujos peatonales y vehiculares.

Una primera relación se da en las edificaciones ubicadas **entre Jorge Montt y Nueva Libertad**, que yacen siguientes a la explanada del acceso al eje comercial y la envuelven mediante la forma de sus zócalos, con el objeto de constituir una **segunda franja de acceso** al eje comercial. Del segundo nivel de los zócalos de estas edificaciones, se extienden terrazas/miradores que permiten vincular su programa comercial mediante un paseo continuo entre las 4 edificaciones, que también **trae a presencia la actividad del primer nivel y el borde costero**.

Las edificaciones ubicadas en el **borde con Nueva Libertad** se unifican, con el objeto de constituir dos **ejes principales de tránsito peatonal**: el que viene desde el borde costero hasta Nueva Libertad, y el que vincula transversalmente el lote con los lotes vecinos.

En el **tercer nivel** de las edificaciones, se propone también un **aterrazamiento habitable**, que vincula las edificaciones entre sí mediante pasarelas y genera una instancia de **ocio y paseo** para sus residentes.

La edificación ubicada **tras Nueva Libertad** constituye una instancia apartada del lote de "acceso", ya que se propone principalmente para **recibir los flujos que llegan a ella**, dado su carácter de edificación hotelera. Prioriza la identidad con la ladera, constituyendo los zócalos como terrazas que llegan a ella.

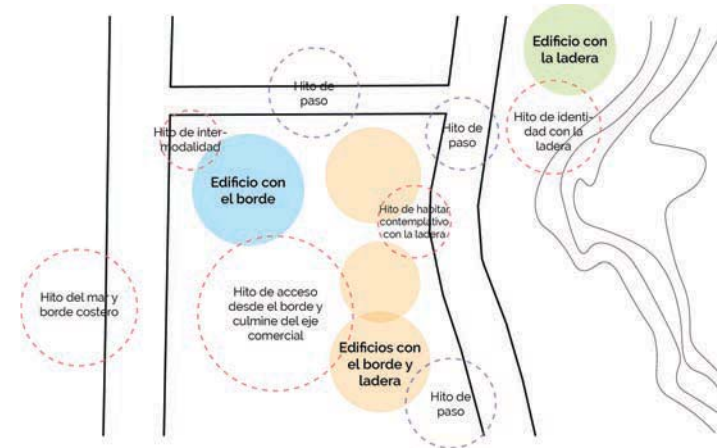


fig.: Esquema de hitos y relaciones del microseccional con el lugar, borde costero, barrio y ladera. Fuente: elab. propia, original de etapa.

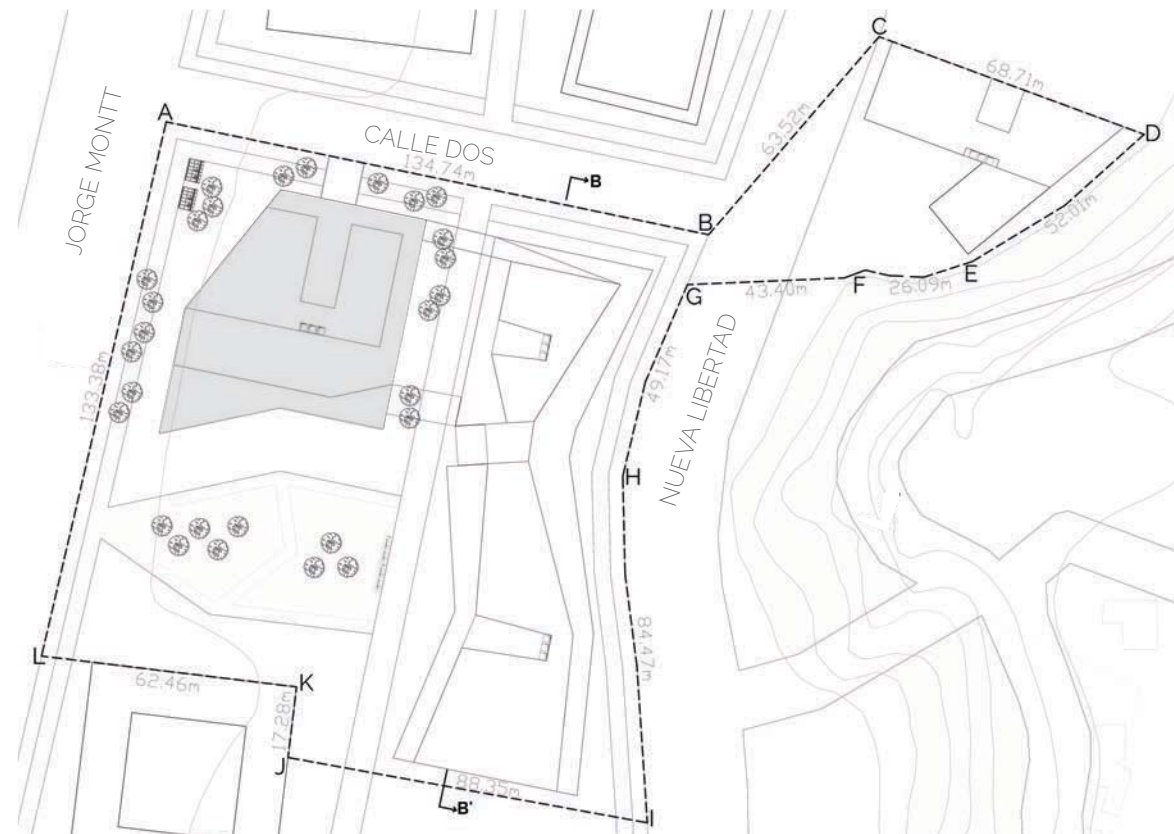


fig.: Plano microseccional del Plan Maestro y ubicación de edificación a desarrollar. Escala 1:1800. Fuente: elab. propia, original de etapa.



## 4. PROYECCIÓN EDIFICIO

### 4.1. Acto para el proyecto

#### CIRCULAR FLUIDO CONDUCENTE

El "circular fluido conducente" definido como acto para el microseccional, propone un habitar que constituye **total en la continuidad de las circulaciones**. Definidos los hitos del lugar, las circulaciones llevarían a ellos y conducirían a otras instancias, dada su abertura o bifurcaciones.

### 4.2. ERE

#### DESPLIEGUE ORIENTADO AL HITO

En la propuesta del microseccional, desde el habitar de una instancia, el espacio se abre o **trae a presencia** otros momentos del microseccional, dados estos por hitos que se con la ladera, borde costero, acceso al eje comercial e intermodalidad.

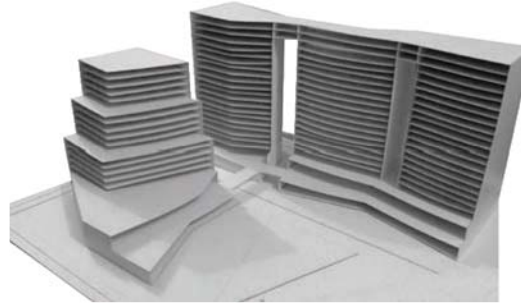
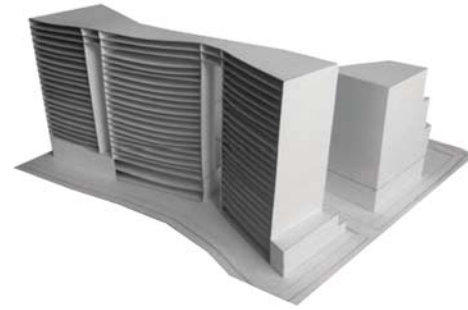


fig.: Maquetas de primera propuesta de microseccional. Fuente: elab. propia, original de etapa.

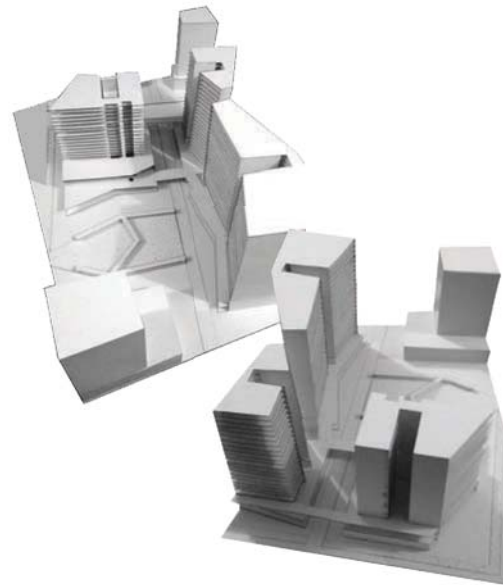


fig.: Maquetas de propuesta final de microseccional. Fuente: elab. propia, original de etapa.

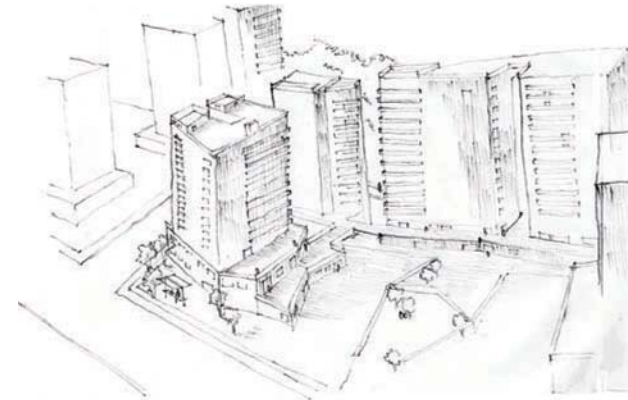
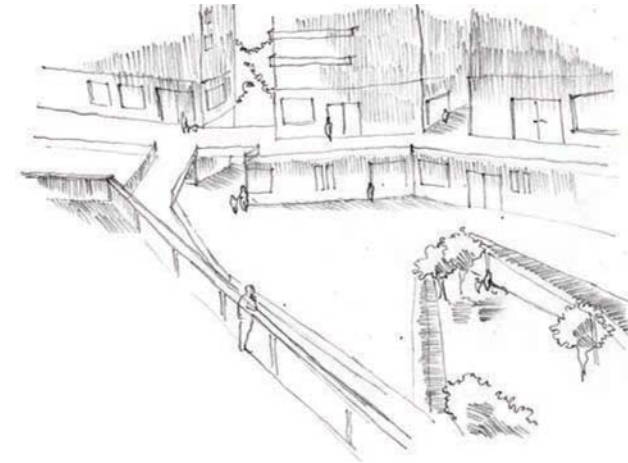


fig.: Croquis de obra habitada. (sup) Vista desde terrazas comunes, (cen) Vista de edificaciones del microseccional y plaza pérgola, (inf) Vista de acceso desde Calle Dos. Fuente: elab. propia, original de etapa.

### 4.3. Proyecto: Edificio

#### EDIFICACIÓN PARTICULAR: ADYACENTE A JORGE MONTT

La edificación se define en su primer nivel por: **enfrentar la explanada de acceso** al eje comercial, estar siguiendo a la **parada de autobuses** y recibir las **circulaciones peatonales**.

En su zócalo se definen 2 ejes de paso, los cuales vinculan el acceso al microseccional con el interior de la edificación, y la parada de autobuses del borde con el interior del microseccional. En su segundo nivel, estos ejes permiten vincular su programa con las **terrazas de uso público**.

En los niveles residenciales, los ejes de paso permiten vincular inicialmente los accesos a los departamentos con las terrazas, y posteriormente los accesos con **balcones menores**, los cuales constituirían instancias de uso público para cada piso.

En esta edificación, el "**despliegue orientado al hito**", es determinado por sus **ejes**, los cuales constituyen una **instancia central** en su interior, la cual se bifurca y abre hacia las instancias que se relacionan con el borde costero y la actividad del lugar. Por ello, se determina un **circular fluido**, que en su continuidad **unifica interior y exterior**.



fig.: Esquema de relaciones de la edificación con el lugar en sus distintos niveles. Fuente: elab. propia, original de etapa.

## 5. PLANIMETRÍAS

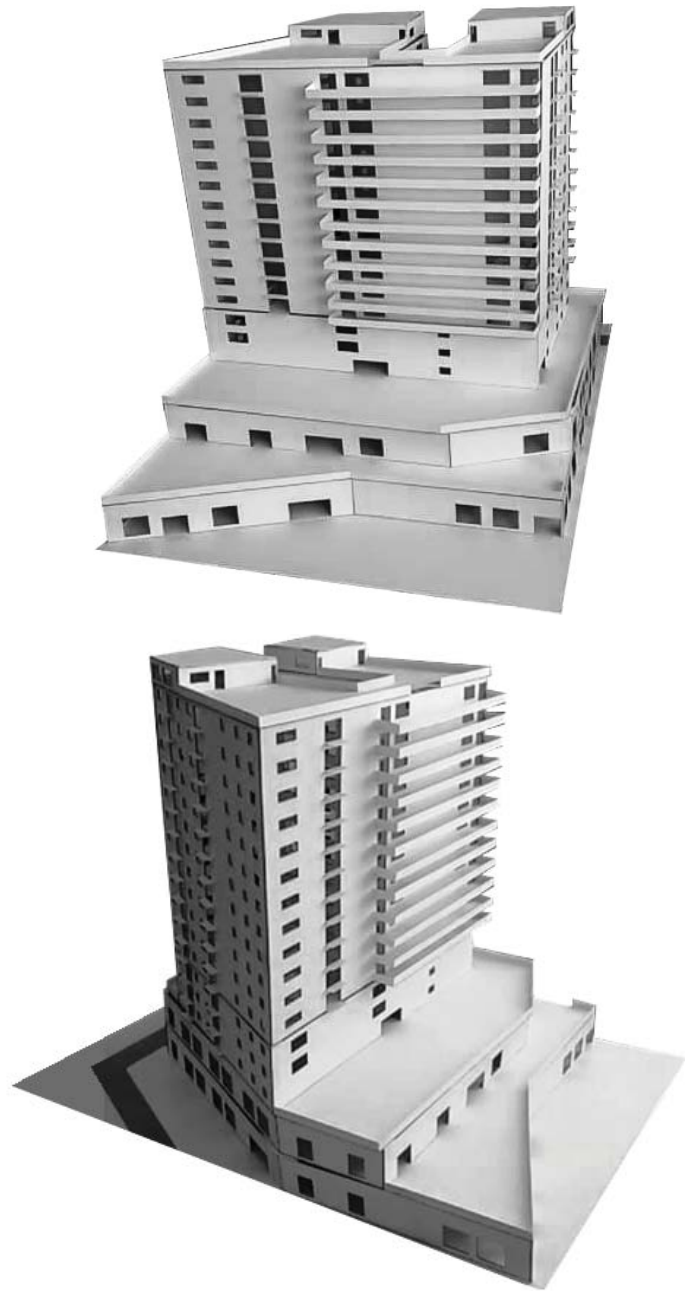


fig.: Maqueta final de Edificación elegida.  
Fuente: elab. propia, original de etapa.

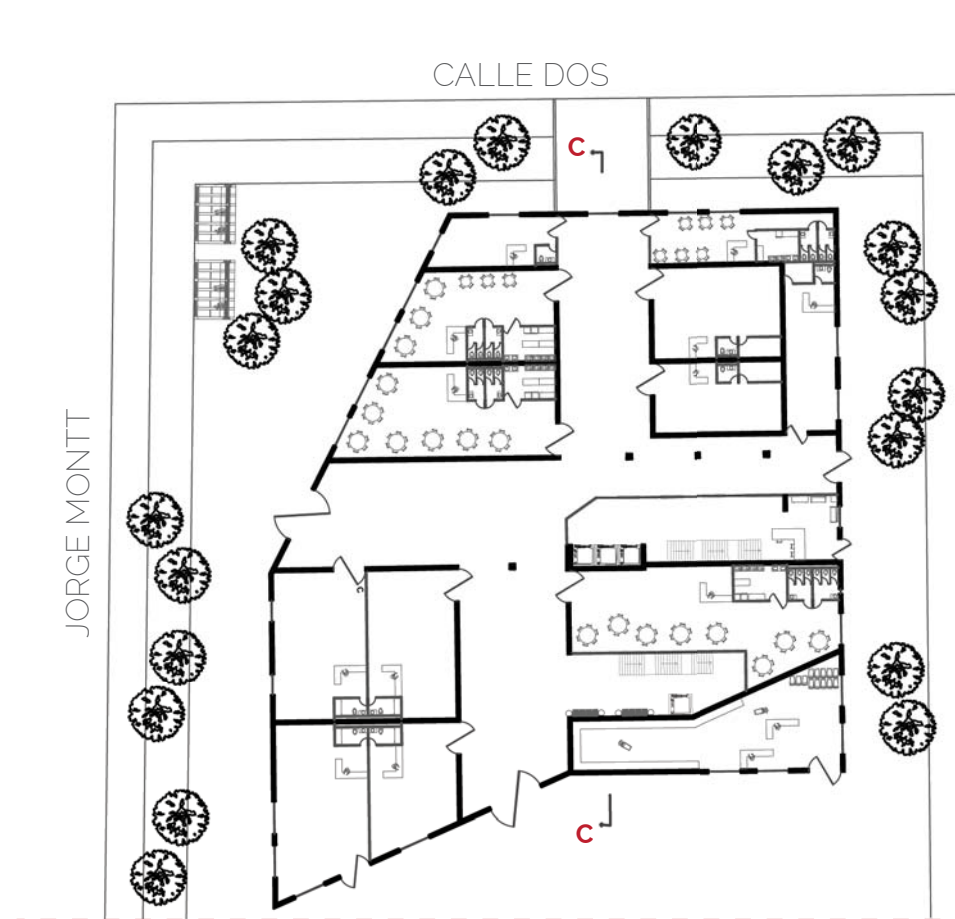


fig.: Plano Primer nivel Zócalo (área comercial). Escala 1:700  
Fuente: elaboración propia, original de etapa corregido.



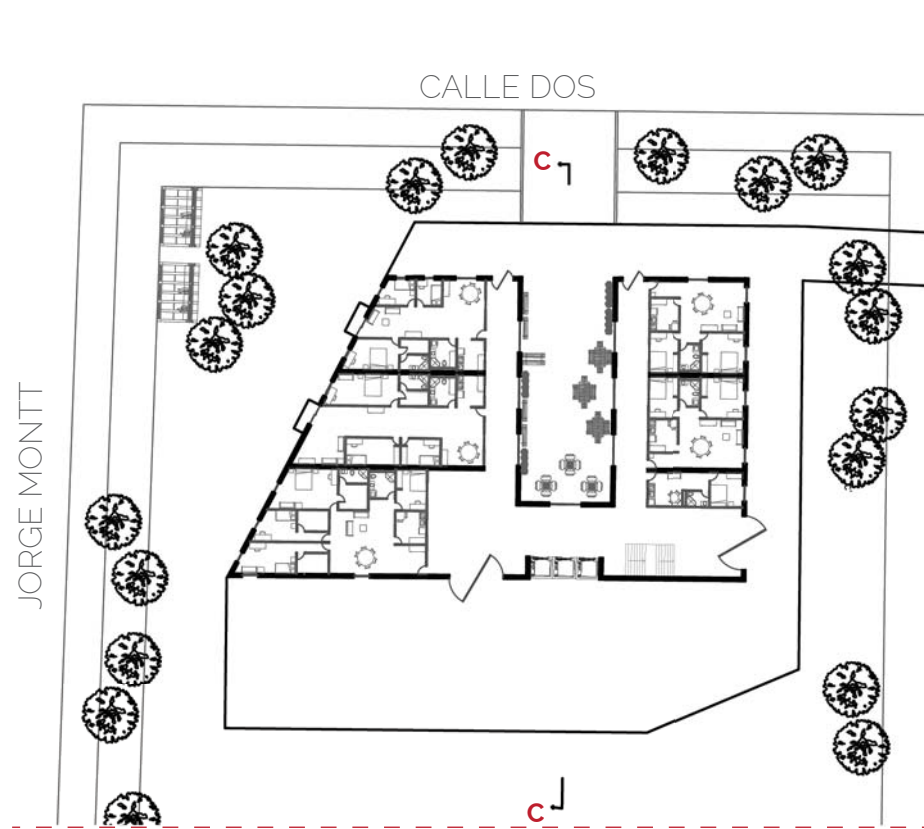


fig.: Plano Primer nivel Torre, tercer nivel total (área residencial). Escala 1:700 Fuente: elaboración propia, original de etapa corregido. 

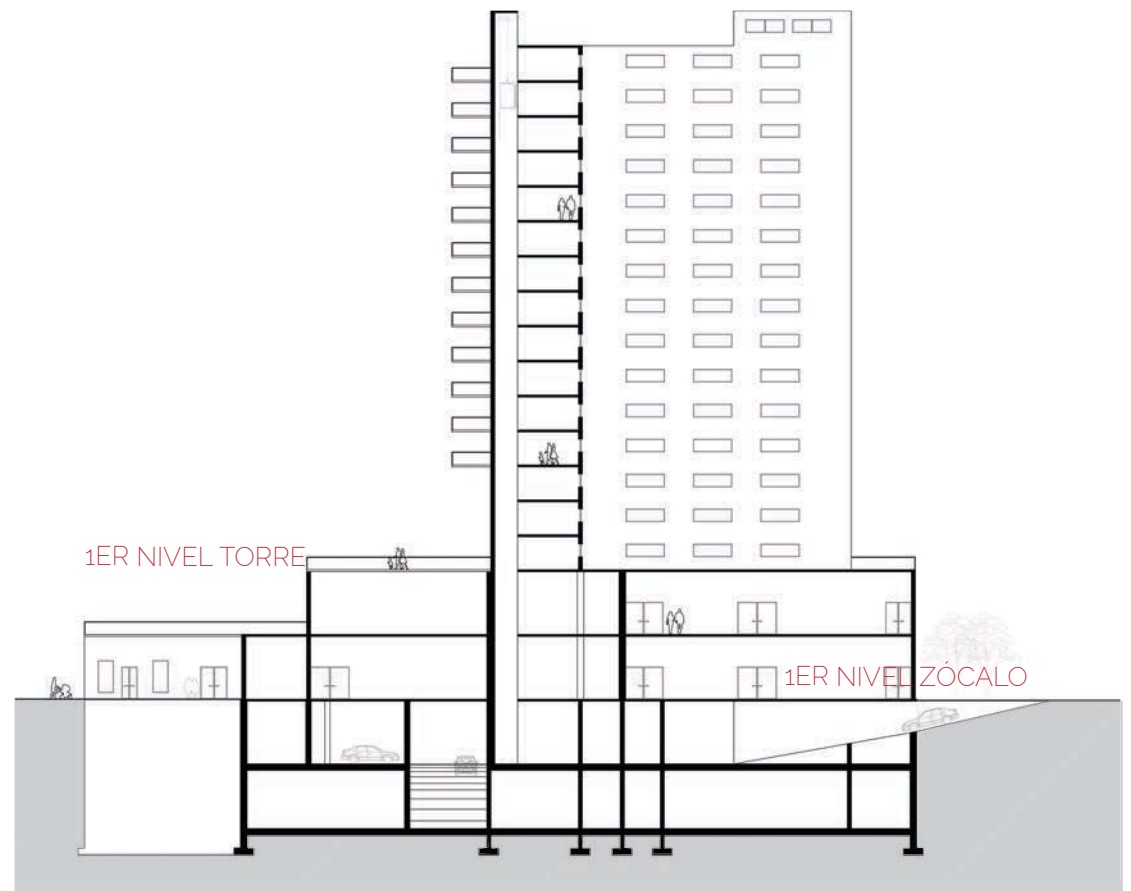


fig.: Corte C-C'. Escala 1:600. Fuente: elaboración propia, original de etapa corregido.

## REFLEXIÓN Y CONCLUSIONES DEL RECUENTO DE ETAPAS

# REFLEXIÓN

## RECuento ETAPAS

### a. Metodología de recuento

El recuento de etapas se elaboró mediante una estructura fija, con el objeto de rescatar equitativamente los distintos aspectos de cada proyecto. En una primera instancia se presentó una ficha general de contexto del proyecto, para posteriormente referenciarse las bibliografías tratadas durante la etapa. El desarrollo de cada etapa es tratado inicialmente desde su contextualización, presentando los principales objetivos del encargo dictado por los profesores para el proyecto y su lugar de emplazamiento. Posteriormente, se trata el fundamento del proyecto, constituido por estudios del lugar y acto del habitar. Finalmente, se presenta la forma y el orden del espacio propuesto, para después mostrarlo mediante planimetrías y otras figuras.

### b. Síntesis de proyectos

Posterior al recuento de cada etapa, se rescató sintéticamente el caso, el acto al que se le da cabida y el orden del espacio propuesto de cada una de ellas, con el objeto de posteriormente definir el rasgo común entre los distintos proyectos.

#### b.1 Etapa 2, Comedor abierto la Matriz

##### CASO

Se propone un comedor abierto en el sector de la Matriz, ubicado en el Barrio Puerto de Valparaíso.

##### ACTO

**Unidad en el acomodo compartido que da sostén al gesto propio.**

El acto al que se le da cabida se basa en el comer con otros. Cuando este es dado de forma individual, se construye una intimidad y contención a partir de los gestos de la persona. Al darse con otros, los

gestos y la dirección de la vista se adecúan a los de las otras personas, constituyendo una pluralidad que es unitaria en el gesto común.

##### FORMA: Vínculo de espacios dotados de sentido fijo en umbrales que los circundan.

Se propone un espacio que se constituya como unidad al tener distintas instancias vinculadas mediante umbrales, los cuales son espacios de despliegue común de las instancias que vinculan.

#### b.2 Etapa 3, Casa Eloy Alfaro

##### CASO

Se propone una casa en Cerro Barón, en un terreno próximo a la actividad del plan de Valparaíso y con vista a los cerros del anfiteatro de la ciudad.

##### ACTO

**Estar en cierre permeable.**

A partir del estudio del estar de las personas en el espacio, se define un acto de estar en contención que busca intimidad, pero que a la vez trae a presencia el habitar y contexto que lo envuelve.

##### FORMA

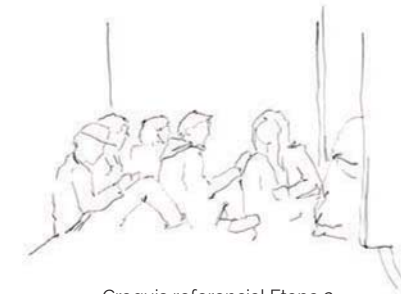
**Adentrar graduado a lo íntimo en anticipos.**

El espacio es propuesto como un total de instancias distinguidas mediante umbrales, las cuales se gradúan desde lo expuesto a lo íntimo. Además, cada instancia es permeable a las que le son siguientes, constituyendo una continuidad del habitar al traerse a presencia lo que es siguiente.

#### b.3 Etapa 4, Complejo habitacional Av. Gran Bretaña

##### CASO

Se propone un complejo habitacional en Playa Ancha, en un terreno ubicado en Av. Gran Bretaña, el cual posee una relación visual tanto con su entorno próximo como con el horizonte de Valparaíso.



Croquis referencial Etapa 2.

Obs.: La posición propia se acomoda a la del otro, haciendo del habitar algo colectivo, que hace a la gente depender del otro en su posición. Fuente: elab. propia.



Croquis referencial Etapa 3.

Obs.: El frente más próximo, dado en la conversación con alguien, crea una intimidad que es borde de la extensión que es contexto de lo propio, se pasa a lo amplio, siendo el borde de un umbral entre dos situaciones distintas que se dan en un mismo momento. Fuente: elab. propia.



Croquis referencial Etapa 4.

Obs.: El habitar se da en grupos, amparados estos en la proximidad con algo. El total se ampara en su fondo, la horizontal llenada en su vertical. Fuente: elab. propia.

## ACTO

**Exponer y traer a presencia de un total en la abertura, que centra el espacio y el habitar.**

Se define un habitar en apropiio, el cual fija y distingue a la persona en la extensión. Desde este apropiio se traen a presencia tanto el espacio que se habita como lo distanciado, haciéndolos continuos al traerlos a presencia en unidad.

## FORMA

**Vacios aproximados.**

Se propone un vacío central, desde el cual se traen a presencia las instancias que le son siguientes. Se constituye una continuidad de vacíos aproximados entre sí, los cuales también se aproximan hacia lo distanciado que se trae a presencia.

## b.4 Etapa 5, Sede de festividad de barrio

### CASO

Se propone una sede social de emergencia en Cerro Merced, dado el contexto situacional del incendio de Valparaíso, con un rol de gestión y de esparcimiento para los habitantes del barrio.

### ACTO

**La festividad del barrio desplegada desde la continuidad expuesta que orienta el recogimiento del estar.**

El habitar se define como un recogimiento respaldado por lo próximo, lo cual posiciona a la persona en una instancia anterior a la extensión. El recogimiento del habitar será graduado según cuán expuesto esté el espacio que lo respalda.

### FORMA

**Culminar gradual ascendente.**

Se propone un vacío central, el cual debido a su luminosidad y abertura permite traer a presencia tanto el interior de la propuesta como el contexto que la envuelve. El culminar graduado nombrado se refiere a que el espacio tanto se adentra en sí mismo como se abre a lo externo.

## b.5 Etapa 6, Estación náutica Puerto

### CASO

Se propone una estación náutica en el Puerto de Valparaíso, con un rol turístico e intermodal entre peatón, embarcaciones de paseo y de conectividad entre las distintas caletas ubicadas en el borde costero de la zona.

### ACTO

**Apropio permeable a envolventes marítima y terrestre en respaldo y abertura.**

Se define un estar en apropiio, el cual constituye un borde anterior y aproximado a lo abierto, desde el cual la extensión se trae a presencia sin formar parte de ella.

### FORMA

**Borde permeable y en abertura.**

El espacio se propone como un interior contenido en bordes, los cuales permiten que sea permeable al acontecer y extensión exteriores al traerlos a presencia. El borde mismo es propuesto como una instancia límite de este interior, desde la cual el espacio se abre y extiende continuo a la envolvente mayor.

## b.6 Etapa 7 y 8, Conjunto Habitacional

### CASO

Se propone un conjunto habitacional en Cerro Cárcel, con la principal intención de que a partir de sus espacios comunes se genere una vida de barrio común al conjunto y sus vecinos.

### ACTO

**Reunir contenido en distancias distinguidas.**

Se propone el acto como un reunir contenido en espacios entre, los cuales lo contienen según cuánto se sobrepongan a este habitar y qué traigan a presencia desde ellos: el lugar que se habita o lo distanciado.

### FORMA

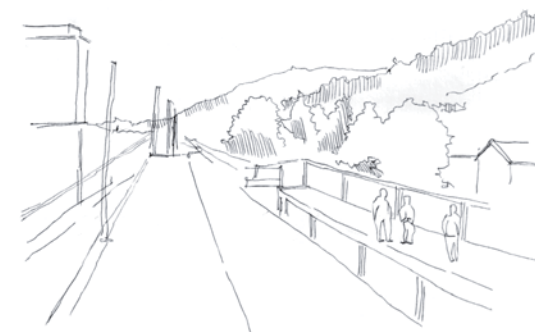
**Mirador aterrazado que cierra y se abre a la ciudad.**

Los espacios comunes del conjunto habitacional se proponen como miradores aterrazados, lo cual



Croquis referencial Etapa 5.

Obs.: El cuerpo se irgüe en pos del foco que hace de su habitar colectivo con los otros, o se recoge en pos de apropiarse de un vacío y hacer de su estar personal, como unidad dentro de esta colectividad, identificable en ella al hacer un distinguido de un estar que es semejante entre los habitantes. Fuente: elab. propia.



Croquis referencial Etapa 6.

Obs.: La estación crea un momento intermedio apartado del contexto, a la vez que es permeable visiblemente a él, hay una luz que uniformiza el total en su homogeneidad. Fuente: elab. propia.



Croquis referencial Etapa 7 y 8.

Obs.: De la ciudad al lugar se extiende un vacío de lo luminoso que los hace continuos, además de la horizontalidad del lugar que se reafirma en el horizonte lejano. Se hace de una envolvente mayor con lo lejano y el lugar en sus similitudes, haciendo del estar y el transitar con la ciudad a pesar de estar distanciado de sus quehaceres. Fuente: elab. propia.

permite una relación visual graduada del habitante con el lugar y la ciudad.

### b.7 Etapa 9, Paseo en altura y Estación de trolebús

#### CASO

Se propone un paseo peatonal en las vías elevadas de Nodo Barón, con el objeto de constituir un espacio de encuentro para la gente del lugar y que genere intermodalidad al conectarse con la estación de trolebús propuesta.

#### FORMA

**(Paseo) Paseo de contemplación en altura.**  
**(Estación) Umbral que distingue el habitar.**

El paseo se propone como una continuidad, dada esta con el posicionamiento de hitos en su decurso, los cuales intencionan la circulación por él a la vez que se relacionan con el lugar. El principal de estos hitos es la estación de trolebús, la cual es propuesta como un umbral entre lo público y lo privado.

### b.8 Etapa 10, Plan Maestro Las Salinas y edificaciones

#### CASO

Se propone un Plan Maestro en el Paño Las Salinas, con el objeto de constituirlo como un barrio residencial/público vinculado a su contexto mediante su programa y forma. Posteriormente se desarrolla un microseccional de este Plan Maestro y las edificaciones ubicadas en él.

#### ACTO

**Circular fluido conducente.**

Se propone un circular fluido, el que al aproximarse a determinadas instancias o abrirse a lo externo constituye una continuidad de los espacios que recorre.

#### FORMA

**Despliegue orientado al hito.**

El espacio se propone como un vacío que se abre físicamente o que permite se traigan a presencia otras instancias distanciadas.

## c. Rasgo común entre proyectos

### c.1. Continuidad del espacio

Del orden del espacio dado en los distintos proyectos se distingue un rasgo común: la continuidad del espacio. Ya sea mediante umbrales, aproximación, permeabilidad, abertura, hitos, entre otros, se busca constituir el espacio del proyecto como una continuidad, que lo conforma como **unidad posicionada en el espacio**, a la vez que esta se abre hacia el contexto y lo **trae a presencia**, haciéndolo formar parte de él.

### c.2. Estar en continuidad y contención

Dado el espacio en continuidad, el habitar se ubica en una instancia continua a la extensión, esta entendida como el lugar que se habita, el lugar de emplazamiento y lo distanciado que se aparece. Desde el lugar que se habita, se traen a presencia distintas instancias y proximidades de la extensión, lo cual ubica el habitar en un determinado momento de su continuidad, posición desde la cual también puede ser traído a presencia.

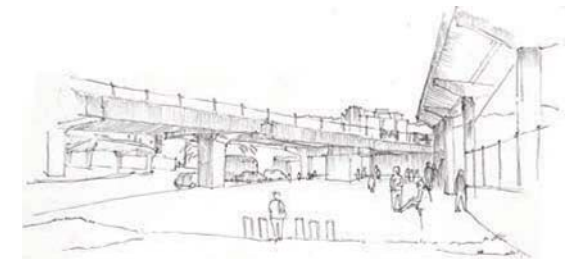
El habitar se define como una instancia que se adecúa a la forma de la extensión para ser continua a ella, y según sus distintos quehaceres se da en recogimiento, apropiación, reunión, circular, entre otros. Se define por cómo se reúnan las personas o cómo habiten en individualidad.

Por lo tanto, el rasgo común del acto es dado por una constante inclinación de las personas a **contener y respaldar su estar**, en una instancia que es anterior al despliegue de la extensión a la vez que es continua a ella. La persona se ubica en instancias que la apartan de la extensión a la vez que le permiten **traerla a presencia**: estando, comiendo, recogiendo, apropiando, reuniéndose o circulando; el habitar es dado en instancias en que el habitante puede ver el espacio que lo rodea sin ser expuesto, lo cual refleja un afán de contención que a la vez quiere **ser parte de una continuidad**, abarcando algo mayor que lo que el cuerpo toca, a la vez que le es continuo no irrumpiendo en cómo este se extiende.



Croquis referencial Etapa 9.

Obs.: Hay un vacío expuesto del cual dista el tránsito. El recorrer se da con otros, en una proximidad con los lugares que son focos de este espacio: el arribo desde otros sectores o donde se tomaría locomoción. Ellos distan de este vacío expuesto, el cual yace apartado, en una instancia distinta a la actividad del lugar, ya que no posee un sentido con el habitar, sino que es centro del exponer de este habitar y de la envolvente del lugar. Fuente: elab. propia.



Croquis referencial Etapa 10.

Obs.: El lugar se ubica en una abertura hacia la ciudad, en que los ruidos de ella y las casas vecinas se aproximan intercalados, como una instancia de proximidad doble a lo privado y lo público. Fuente: elab. propia.



Fig.: Esquema explicativo de rasgo común entre proyectos: en el orden del espacio y acto del habitar. Fuente: elab. propia.



## d. Esquema sintético recuento y reflexión de etapas

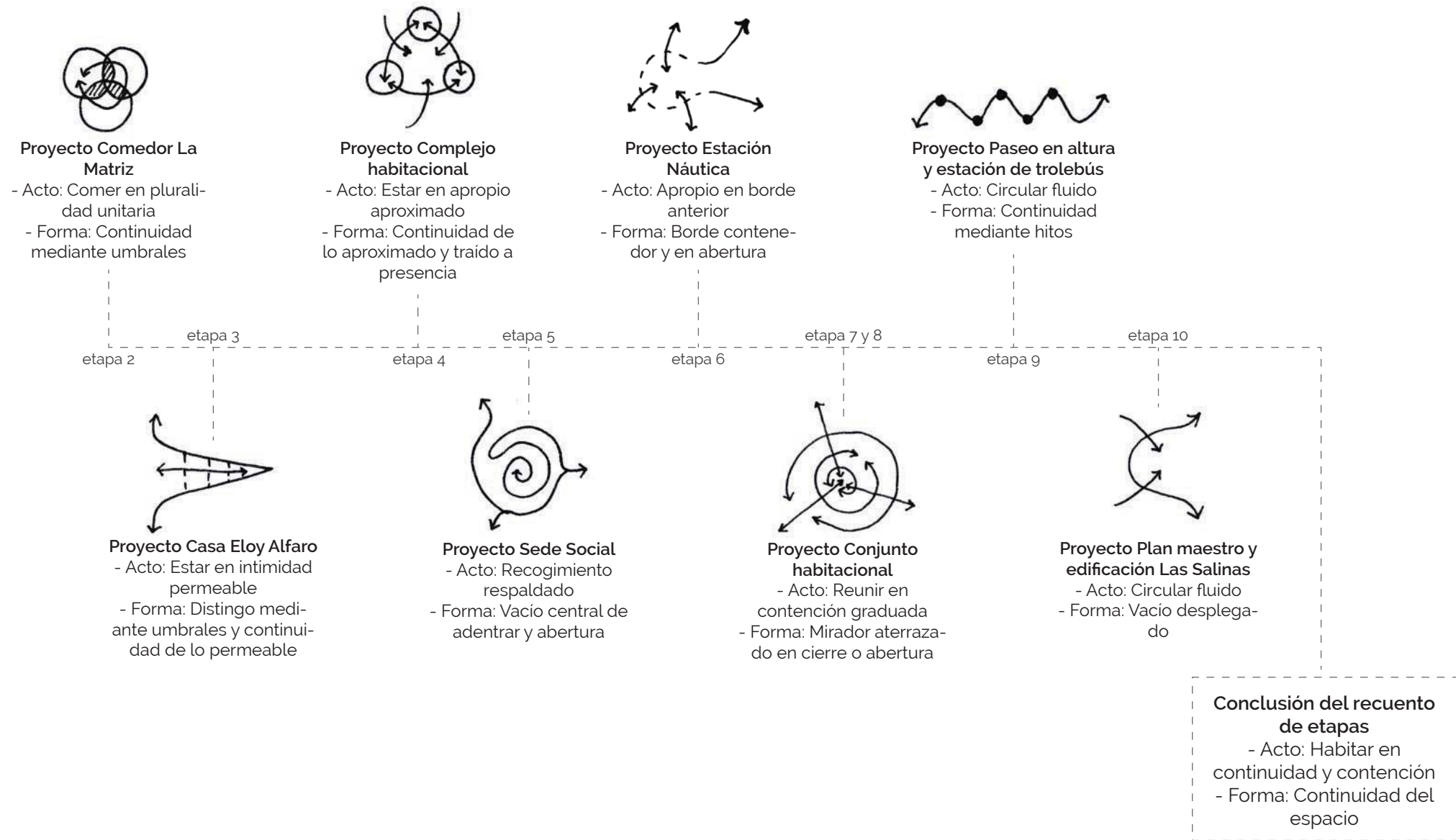


Fig.: Esquema sintético de recuento de etapas, acto y forma recogidos y acto y forma conclusiva del recuento. Fuente: elab. propia.

## CONCLUSIONES MEMORIA

El recuento de etapas se elaboró mediante una estructura fija, con el objeto de rescatar equitativamente los distintos aspectos de cada proyecto. En una primera instancia se presenta una ficha general de contexto del proyecto, para posteriormente referenciarse las bibliografías tratadas durante la etapa. El desarrollo de la etapa es tratado inicialmente desde su **contextualización**, presentando los principales objetivos del encargo dictado por los profesores para el proyecto y su lugar de emplazamiento. Posteriormente, se trata el **fundamento** del proyecto, constituido por estudios del lugar y acto del habitar. Finalmente, se presenta su **proyección** mediante la forma y el orden del espacio propuesto, para después mostrarlo mediante **planimetrías** y otras figuras.

De los proyectos presentados se distingue una **intención repetitiva**, dada en constituir el espacio como **unidad** mediante la **continuidad** de sus partes. Esta continuidad de partes se daría mediante el asomo de instancias distinguidas, dicho de otra manera, del traer a presencia de las distintas distancias que conforman el proyecto y su contexto, lo cual también es nombrado como permeabilidad. Por otra parte, se nombran espacios **umbrales**, los cuales se ubican entre las instancias distinguidas, y desde los cuales ellas se traen a presencia.

SEGUNDA PARTE

**REVISIÓN DE ANTECEDENTES  
PARA PROYECTO DE  
ESTACIÓN DE TROLEBÚS Y  
ESPACIO PÚBLICO EN  
AVENIDA ARGENTINA**

# ANTECEDENTES

## 1. ESTUDIO DE PROMOVILIDAD URBANA

### a. Revitalización de entornos

Se describe la potencialidad de la movilidad en su capacidad para **revitalizar barrios**, constituyéndolos como **nuevos centros** o mejorando sus entornos. Por ello, una buena política de desarrollo debería mejorar la infraestructura vial a la vez que permitiera la **creación y conservación de espacios públicos de alta calidad**.

Se propone que los proyectos de transporte involucren también la creación de entornos más amables y que potencien el paisaje, tales como **plazas, espacios públicos y centros cívicos** que complementen las funciones de una estación, a la vez que la constituyan más como un lugar de llegada que de paso. Esto se realizaría mediante la instalación de **paraderos de alto estándar, mobiliarios y espacios públicos de calidad, arborización y un diseño urbano** que agregue valor sobre el entorno.

### b. Mejorar infraestructuras y equipamientos

Se enfatiza en priorizar los servicios de transporte masivo por sobre los colectivos (aunque también se propone integrar sus servicios), dejando en una última prioridad la movilización particular. Para ello se define la necesidad de **mejorar la calidad** tanto del **vehículo mismo para el transporte masivo**, como de sus **infraestructuras y equipamientos necesarios** (paraderos, estaciones de transbordo, máquinas de pago). Además, se propone la existencia de una **red troncal exclusiva** para el transporte masivo, con el objeto de mejorar su fluidez y comodidad.

En cuanto a los paraderos, se enfatiza la necesidad de mejorar su diseño para agilizar el pago del pasaje, disminuir los tiempos de subida y bajada, y

mejorar la comodidad y seguridad, como también que consideren la **Accesibilidad Universal** en su diseño (también en estaciones).

## 2. LEY APOORTE AL ESPACIO PÚBLICO

Se desarrolla con el objeto de fijar el **diseño y características de los espacios públicos**, con base en disposiciones reglamentarias y audiencias públicas en los barrios o sectores afectados por el proyecto, y con el objeto de que se **inserten adecuadamente en la ciudad y se conecten con su movilidad**.

Se menciona la importancia de definir un **área de influencia** para el proyecto de espacio público, y cómo este afecta su sistema de movilidad. En el área de influencia definida se debe resguardar la **circulación segura** de peatones y medios de transporte, la **accesibilidad** al proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

Por otra parte, se propone que cada municipio elabore un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, con el objeto de mejorar su calidad, **la cohesión social, la sustentabilidad urbana y la integración social**. Además, los planes reguladores comunales podrían otorgar incentivos en pos del desarrollo o mejoramiento de sus espacios públicos, de la reparación o mejoramiento de equipamientos públicos y de toda aquella medida que mejore los niveles de integración social urbana.

### 3. PLADECO VALPARAÍSO

El Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso propone una imagen objetivo para la ciudad, con el objeto de constituirla como centro turístico orientado al descanso y ocio, asociado a lo cultural y con énfasis en la protección del propio patrimonio de la ciudad y del medio ambiente.

La imagen objetivo se enuncia como: "Valparaíso, centro innovador, integrado al mundo, abierto al conocimiento, la cultura y el patrimonio, fundado en su capital humano".

Esto se desarrollaría mediante dos ejes principales: la integración y la innovación. La integración se refiere a relacionar la comuna con su entorno, y la innovación se refiere a introducir prácticas novedosas en la solución de problemas cotidianos.

#### a. Jornadas de participación

Mediante jornadas de participación ciudadana, se determinaron distintos objetivos para la ciudad, de los cuales se rescatan: desarrollar una **ciudad turística y limpia con áreas verdes, paseos y miradores**, pavimentar las calles, crear **espacios de recreación para discapacitados**, favorecer la instalación de **infraestructura turística**, valorar las **expresiones juveniles y culturales**, entre otros.

#### b. Objetivos relacionados con el espacio público

- **Mejorar la calidad del medio ambiente, seguridad y recreación** mediante la participación de instituciones públicas, privadas, y la misma ciudadanía.

- Incrementar en un 10% los espacios recreativos y de áreas verdes.

- Lograr una **utilización segura y eficiente** de calles, pasajes, escaleras y plazas públicas ubicadas en barrios patrimoniales, mediante el mejoramiento de la infraestructura existente y el diseño urbanístico, desarrollando el valor urbanístico y patrimonial de estos sectores. Especialmente en el caso de las plazas, aumentar con ellas la concurrencia de la comunidad a esos espacios y con ello **potenciar la vida de barrio**.

### 4. NORMATIVA PLAN REGULADOR

#### a. Zona de conservación histórica /Zona Almendral - Victoria: ZCHAL-V / Definición de límites

- Norte: Fondo propiedades calle Blanco Sur, Brasil Sur, deslinde Zona I Plaza Victoria, calle Victoria, Zona Congreso ZC, calle Juana Ross y Pasaje Quillota.
- Sur: deslinde Norte de la Zona ZCHLF, Sector 1.
- Oriente: deslinde Poniente del Sector 2 de la Zona ZCHLF, entre Pasaje Quillota y calle Zenteno.
- Poniente: deslinde Oriente Zona ZCHP.

#### b. ZONA I: ZCHI / Plazas ubicadas dentro de la Zona de Conservación Histórica del Plan de la Ciudad / Condiciones de uso de suelo

- Usos permitidos:

Vivienda; Equipamiento a escala regional y comunal de: Educación, Culto, Cultura, Salud, Seguridad, Organizaciones Comunitarias, Deportes, Esparcimiento y Turismo, Comercio Minorista, Servicios Públicos, Servicios Profesionales, Servicios Artesanales, Industrias Inofensivas; Áreas Verdes y Plazas Públicas

- Usos Prohibidos:

Todos lo no indicados precedentemente y específicamente: Vivienda en primer piso a nivel de calle; Equipamiento, Actividad comercial y Servicios Artesanales en espacios abiertos, Comercio Minorista de Terminales de distribución, Ferias Libres, Ferias Persas, Servicentros, Estaciones de Servicios y similares, Edificios de Estacionamientos y Terminales de Buses; Servicios de Garages y Talleres, almacenamiento y bodegas. La industria inofensiva, sólo se permitirá cuando cuente con local comercial de venta minorista con frente a la calle.



## 5. PLAN REGIONAL PROMOVILIDAD

En él se mencionan distintas medidas, con el objeto de mejorar la movilidad en la ciudad de Valparaíso. Entre las relevantes para el proyecto propio se encuentran:

- **Pistas solo de transporte público**, con el objeto de disminuir los tiempos de traslado del mismo.

- **Plan de intermodalidad de bicicletas** para Valparaíso en los diferentes medios de transporte y bici-estacionamientos públicos, con el objetivo de incentivar esta modalidad y constituir la como un medio seguro de desplazamiento por la ciudad.

## 6. POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO

Consiste en un mandato compuesto por principios, objetivos y líneas de acción para **mejorar la calidad de vida de la ciudadanía**. Propone un cambio cultural, en el que se **valorice lo público y las expresiones colectivas**, dando cuenta que las ciudades son mucho más que una aglomeración de construcciones privadas.

Sus principales ejes son el **desarrollo social, económico y ambiental**, a lo que se suma la **integración social y el concepto de identidad y patrimonio**, poniendo énfasis en la importancia de que el desarrollo urbano se vincule a la historia e identidad propia de una localidad.

### a. Factores a considerar

- **Envejecimiento de la población**, lo que genera nuevas **demandas de accesibilidad y esparcimiento** en el espacio urbano.

- Generar una identidad de los ciudadanos con su ciudad, en el **sentido de pertenencia que genera su historia y cultura**, y con ello fomentar el sentido de responsabilidad en el cuidado de bienes y espacios públicos.

- Generar adecuadas condiciones de **seguridad** para que se fomente la paz social y los ciudada-

nos puedan ejercer libremente sus actividades en el espacio público.

### b. Ámbitos temáticos

Corresponden a la base y guía sobre la cual se desarrollarán las iniciativas y acciones tendientes a su materialización. Corresponden a: integración social, desarrollo económico, equilibrio ambiental e identidad y patrimonio.

#### i) Integración social

El Estado debe velar porque las **ciudades sean lugares inclusivos**, en los que la ciudadanía tenga **acceso a espacios públicos**, educación, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte, esparcimiento, entre otros. Esto se desarrolla mediante la incrementación de **conectividad, accesibilidad universal y seguridad**.

Además, se deben generar programas y proyectos que permitan la interconexión de espacios públicos, incluidos parques y áreas verdes, como también normas para el acceso a estos espacios, integración espacial y control visual, para contribuir a la seguridad de las personas que los habiten.

#### ii) Desarrollo económico

Dentro de sus medidas se encuentran las pertinentes a fomentar la complementariedad entre ejes funcionales, como autopistas con usos peatonales o no motorizados. Esto con el objeto de **reconocer en los barrios sectores de tráfico lento o con sistemas no invasivos**, que permitan usar el espacio público para funciones diferentes a las del tránsito vehicular.

Por otra parte, se procura el uso eficiente del espacio público al favorecer el uso de medios colectivos sobre el automóvil, especialmente en áreas de mayor densidad.

#### iii) Equilibrio ambiental

Propone incorporar criterios de manejo sustentable del patrimonio natural y valoración de los aspectos paisajísticos, como también considerar el **aporte de árboles en la conformación del espacio público** y en la condición medioambiental de la ciudad.

Por otra parte, propone **fomentar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta**, garantizando la Accesibilidad Universal y una relación armónica entre ambos modos en el espacio público. En conjunto con ello, se propone la creación de zonas urbanas de tránsito calmado, para así fomentar el uso del espacio público para aspectos no funcionales como pasear, conversar, ocio, etc.

#### iv) Identidad y patrimonio

Se propone considerar en el diseño del espacio público su dimensión cultural además de su utilidad, para representar la identidad y valores de la comunidad, además de considerar el **valor patrimonial de los paisajes y los elementos naturales**.

Además, se hace hincapié en que las **obras sean coherentes con su lugar de emplazamiento**, con su geografía y particularidades sociales y culturales, **dando cabida a actividades, fiestas o ceremonias culturales que son parte del patrimonio cultural intangible**.

## 7. PLAN CHILE 30 30

Se proponen **espacios públicos y equipamientos** con el objeto de que estén **al servicio de la comunidad** y resuelvan sus necesidades, los cuales se constituirían con definidos estándares de calidad y comodidad para que permanezcan en el tiempo y se constituyan como núcleos urbanos. Por otra parte, se propone el mejoramiento de la estructura vial urbana, con el objeto de que se **fortalezcan los ejes estructurantes de las grandes ciudades** y mejoren en seguridad y fluidez.

## 8. ESTRATEGIA DE DESARROLLO REGIONAL VALPARAÍSO 2020

Se identifican antecedentes generales de la región, tales como que: reúne el mayor porcentaje de **personas mayores de 60 años** del país, se ha proyectado como **región portal y de vida salud-**

**able, polo universitario, cultural y turístico**, acogiendo más del 25% del turismo nacional y el 21% de turistas extranjeros. También se reconocen problemas relacionados con su actividad sísmica y reiterados incendios forestales.

Por otra parte, se menciona que la mayor parte de la población regional reside en ciudades, en las cuales desarrolla su sociabilidad. Esta población refleja su calidad de vida en los usos que haga del espacio público, en el acceso a equipamientos y beneficios urbanos, más específicamente en **plazas, equipamientos urbanos, áreas verdes, parques, espacios de recreación**, entre otros, de los cuales se debe resguardar su seguridad.

Además, se hace un enfoque en el **patrimonio natural, cultural e histórico** de la región, que **potencia su atractivo turístico**, el cual debe cuidarse en el ejercicio de las tradiciones, festividades, costumbres y modos de vida pertinentes a la ciudad.

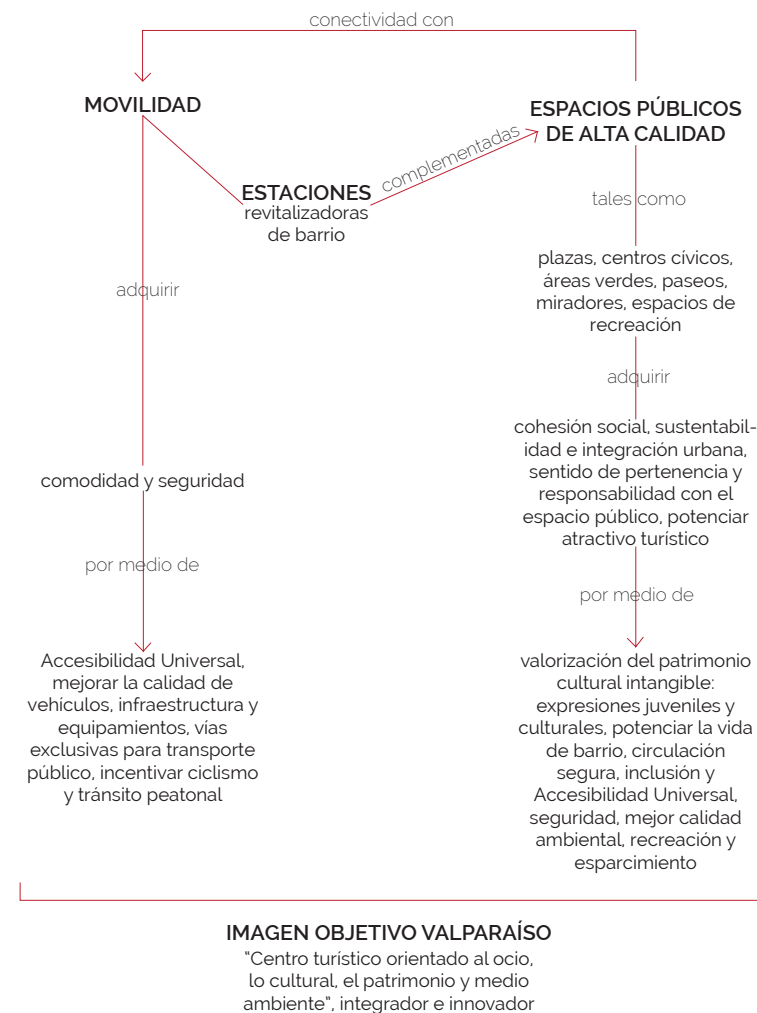


Fig.: Esquema de objetivos de las lecturas realizadas que son concordantes con el Proyecto de Espacio Público en Av. Argentina. Fuente: elab. propia.

## 9. ESTUDIO DE LA OPERACIÓN DEL TROLEBÚS EN VALPARAÍSO

### a) Historia del Trolebús en Valparaíso

Llegaron a la ciudad en 1952, importados desde EEUU por la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Su primer recorrido iba desde la **Plaza Victoria hasta Barón**, pasando por **Pedro Montt**, hasta llegar a **Av. Argentina** a la altura de Chacabuco. Posteriormente se creó un recorrido hacia la **Aduana** y otro por **Avenida Colón**.

En 1956 se abrió el recorrido entre Valparaíso y **Viña del Mar**, el cual comenzaba en Avenida Brasil, seguía por Avenida España y llegaba hasta la **plaza Sucre** por Calle Viana. Posteriormente fue extendido hasta **15 Norte**, pasando por Calle Quillota. En 1960 se inauguró un recorrido hacia **Chorrillos**.

Con la decadencia del servicio, en 1976 los trolebuses solo realizaban el recorrido de Colón (línea 50) y Pedro Montt (línea 50-A), y el recorrido a Viña del Mar y Chorrillos pasó a ser realizado por buses.

- Dato: El recorrido de los trolebuses está directamente relacionado con la ubicación de los **ascensores**, ya que ambos utilizan la corriente que proviene de la misma subestación de Chilquinta.

### b) Recorrido y frecuencias

- Actualmente los trolebuses realizan **una sola ruta** (N° 802), **entre Av. Argentina y la Aduana**, atravesando la zona de El Almendral, el Barrio Financiero de Valparaíso, el Barrio Puerto y llegando hasta la Aduana. Cercanos a su recorrido se encuentran varios **hitos turísticos** importantes, como el Terminal de Buses de Valparaíso, la Plaza de la Victoria, Ascensor y cerro Concepción, Ascensor El Peral y Cerro Alegre, Plaza Sotomayor, entre otros.

-Recorrido de ida: Paradero, Avenida Argentina, Colón, Edwards, Brasil, Blanco Sur, Blanco, Plaza de la Aduana. Recorrido de vuelta: Plaza de la Aduana, Bustamante, Serrano, Prat, Esmeralda, Condell, Independencia, Buenos Aires, Colón,

Avenida Argentina, Paradero.

- **Circula entre Lunes y Sábados** (07.00 – 20.30), no en Domingos y Festivos.

- Unidades en servicio: 22 unidades de trolebuses, 13 de los cuales están catalogados como **Monumento Histórico** por el Consejo de Monumentos Nacionales (Pullman Standard series 700 y 800). La línea de trolebuses soporta un máximo de **24 unidades en servicio**.

## 10. PROYECTOS QUE AFECTAN LA EMPRESA DE TROLEBÚS

### 1) Proyecto de integración del transporte público de la ciudad.

En una primera instancia, se realizaría a través de un medio de **pago común a trenes, ascensores y trolebuses** (con la tarjeta del metro tren). Posteriormente, mediante una integración física de estos modos.

- Se propone **acercar el recorrido** de los trolebuses hasta las **estaciones de Puerto, Bellavista, Francia y Barón** del Metro tren. Por ejemplo, se extenderían las catenarias de los trolebuses desde Av. Argentina hasta Estación Barón, además de la construcción de una estación de intercambio modal en Barón.

- Refuerzo de la flota de trolebuses: integración de vehículos de alto estándar para aumentar su frecuencia y mejorar el servicio.

### 2) Participación más voluminosa en la ciudad.

En conversaciones con la Seremi de Transportes para poder volver a circular por **Pedro Montt**. Para ello solo se necesitarían nuevos vehículos, ya que la infraestructura ya está hecha.



Fig.: Plano de rutas del trolebús a lo largo de su historia en Valparaíso. Fuente: diario LA TERCERA.



Fig.: Plano de proyección de extensión del recorrido a la Estación de metro tren de Barón. Fuente: www.mtt.gob.cl/archivos/8975



## 11. CASO DE ESTUDIO: PROYECTO DE DESARROLLO URBANO ENTORNO PATRIMONIAL INTEGRADO EPI5

### I) Espacio público constituyente del EPI5 Av. Argentina, Av. Brasil, sector Barón

En la actualidad la **Avenida Argentina no aparece como una unidad**, sino que subdividida en tramos. Desde Errázuriz hasta Pedro Montt tiene una realidad distinta a Pedro Montt- Santos Ossa. Cambia el tipo y magnitud del comercio, el flujo vehicular, público y privado, entre otros. También se puede dividir longitudinalmente, puesto que la vereda poniente es distinta a la vereda oriente. Av. Argentina **no cuenta con lugares para la detención urbana, sino que sólo para el tránsito.**

Por otra parte, los usuarios de la **Av. Brasil** corresponden a una **población flotante**: provienen de la Intendencia, universidades, mercado, etc. Av. Brasil constituye un espacio público de convergencia universitaria. La gente que es del lugar y lo habita es mínima. Por ello, Avenida Brasil cumple un horario, volviéndose inaccesible en la tarde y noche.

Se busca **rehabilitar estos espacios públicos**, mediante un programa que se relaciona tanto con la realidad espacial de las avenidas como con sus actividades principales.

#### a) Avenida Brasil

Av. Brasil atraviesa Valparaíso de oeste a este, vinculando desde la **plaza de la Intendencia hasta el nudo Barón**. Corresponde a una franja paralela al borde mar, separada de él por Errázuriz.

Los edificios ubicados en su largo varían en funcionalidad, por lo que también **varía su acontecer público**. Se distinguen 6 actividades predominantes: **zona cívica (intendencia)**, **cultural (biblioteca Severín)**, **universitaria (PUCV)**, **del borde-mar**, **del mercado, universitaria-remate**. Estas actividades y las fachadas de los edificios conforman Av. Brasil como un **centro alargado e interior de Valparaíso**.

#### b) Avenida Argentina

Dadas sus dimensiones y ubicación, constituye un **eje de acceso a la ciudad**, que vincula directamente el cerro con el mar, sin embargo, esta relación se ve interrumpida por el Nudo Barón. Es una avenida expuesta a la luz y el viento, que constituye una **vastedad envuelta por la actividad de la ciudad**.

Las fachadas de los edificios de la avenida son irregulares, además de que abren sus accesos hacia calles secundarias. El peatón queda expuesto, siguiendo a un denso flujo vehicular. La feria es la única instancia en la que **el peatón cobra protagonismo**, ocupando la totalidad de su bandejón central.

#### c) Nudo Barón

El Nudo Barón vincula Av. Argentina y Av. Brasil, es el **acceso a Valparaíso desde Viña del Mar y accede al borde mar**. Es un espacio que prioriza el flujo vehicular, y por ello no le da cabida al peatón.

### II) Desarrollo del EPI5

El desarrollo proyectual del EPI5 propone el **acceso al borde mar como nuevo borde - límite de la ciudad**, ocupándose también de su repercusión en ella. Propone **Av. Argentina como un segundo límite**, en el que decanta todo flujo que accede a Valparaíso, el **Nudo Barón como vértice de la ciudad**, y **Av. Brasil como centro de actividades**.

Se consideran:

- Avenida Argentina como **galería** de Valparaíso, que **vincula cerro y mar**, y que **expone todo habitar** dado en ella. Su acto es **permanecer en tránsito**.
- Avenida Brasil como **centro alargado** que no pretende ser borde mar, sino que es interior de Valparaíso. Su acto es **ir estando**.
- Nudo Barón como **vértice de acceso vehicular a Valparaíso**, que deja en penumbra la intersección de Av. Argentina y Av. Brasil.

Según estas consideraciones, se definen un **eje límite (Av. Argentina)**, un **eje de centro (Av. Brasil)** y un **umbral de acceso (Nudo Barón)**. Estos 3 elementos arquitectónico - urbanos son los que deben aparecer y potenciarse a partir del Entorno Patrimonial Integrado 5.

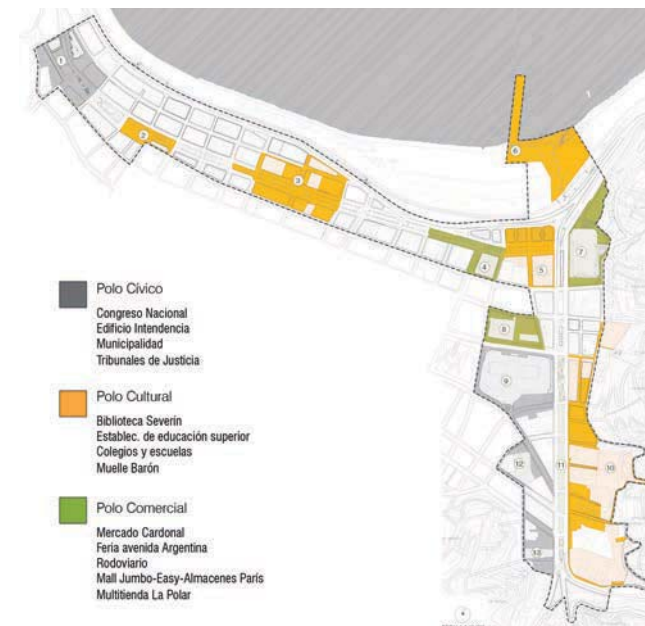


Fig.: Plano de estudio programático de Av. Brasil, Av. Argentina y Nudo Barón. Fuente: Proyecto de título EPI5.

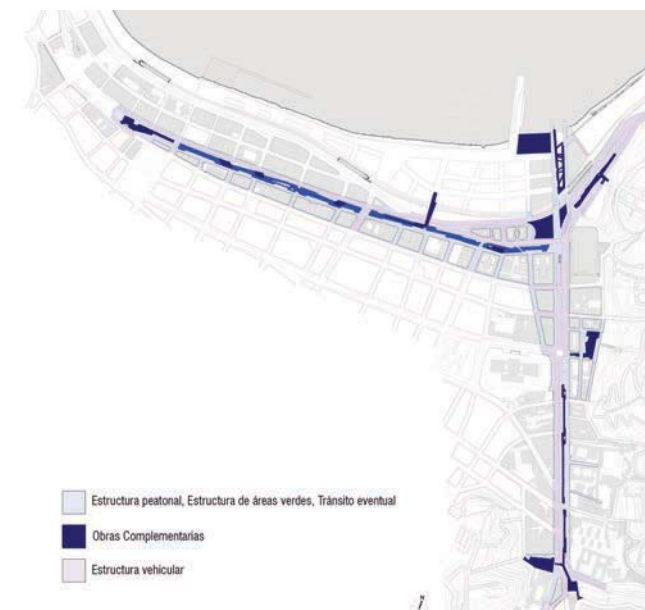


Fig.: Plano de propuesta general e hitos de Proyecto EPI5. Fuente: Proyecto de título EPI5.

# CONTRAPARTE

## 1. SECPLA

Las propuestas del SECPLA para el espacio público de Valparaíso se enfocan en **darle un carácter propio** a sus distintas instancias, distinguiendo cuatro de ellos: Avenida Brasil como un pulmón verde y espacio la cultura, Plaza Sotomayor con un valor a lo heroico y la marina, Aduana como un espacio para el turismo y la distribución, y **Avenida Argentina como un espacio para la monumentalidad, eje cívico y umbral de acceso a la ciudad.**

El carácter de monumentalidad y eje cívico planteado para Avenida Argentina, se refiere a que sus espacios públicos traten y se **relacionen con los monumentos ubicados en la avenida**, y que también se relacionen con el **Congreso Nacional** y le den valor a la **Casa Central de la PUCV.**

Además de ello, se busca solucionar el cruce vehicular hacia los barrios del Almendral, soterrar las vías de Nodo Barón y Santos Ossa e incorporar el nuevo recorrido del trole en sus vías, esto con el objeto de **dar mayor fluidez a la movilidad vehicular** y además darle **seguridad** al peatón que transita por el lugar.

Por otra parte, se busca **darle un orden a la Feria de las Pulgas** realizada los días miércoles y viernes en el lugar. Esto se realizaría enviando a los cerros aledaños los vendedores ambulantes que ocupan calles y veredas los días de feria, y dejando solo los puestos de feria que poseen un permiso para ello. Además, se busca que el espacio que les dé cabida sea **reconocido de forma ordenada**, para que así la feria no pase a ocupar espacios que son para el tránsito.

### LINEAMIENTOS PROYECTO DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE AVENIDA ARGENTINA

#### a. Antecedentes

Dentro de los antecedentes para el mejoramiento de Avenida Argentina, se reconoce esta como

**umbral de acceso a la ciudad, espacio de conexión y un lugar monumental**, propio a una ciudad que es patrimonio de la humanidad, capital regional y emplazamiento de la sede del poder político del país (Congreso Nacional).

Además, se reconoce que este umbral de acceso a la ciudad posee un importante rol de conexión, vinculación y traspaso con el resto de Valparaíso, en el cual lo vehicular es más relevante que lo peatonal.

Por otra parte, se identifica una **diversidad programática en el lugar**, la cual le otorgaría dinamismo al uso de sus espacios públicos, tales como la **espera del trole, la feria de las pulgas o el encuentro en torno a monumentos.** A ello se suma la proximidad de la avenida con edificaciones que son **monumento nacional e inmuebles de conservación histórica**, como la casa central de la PUCV. Debido a estos antecedentes es que se propone que el espacio de Avenida Argentina le dé valor al peatón, relacionándolos directamente o haciéndolos reconocibles para ellos. Además, se propone que mediante el **paisajismo** se potencien las cualidades monumentales de la avenida.

#### b. Condiciones generales del espacio a proyectar

- **Señalizar y ubicar semáforos** para esclarecer los flujos vehiculares y peatonales.

- **Rediseño de las aceras** para darle cabida al aumento del flujo peatonal, considerando también medidas para la Accesibilidad Universal y reubicando equipamientos que entorpecen el desplazamiento de las personas.

- Dado que el **bandejón central de Av. Argentina** no puede servir como calzada vehicular (ya que cubre el antiguo estero Las Delicias), se propone el diseño de él como un **espacio peatonal que acoge diversas actividades**, tales como la espera de locomoción colectiva, el tránsito peatonal y el comercio, teniendo en cuenta su **carácter monumental** en su rol como atrio de esculturas y monumentos. Además,

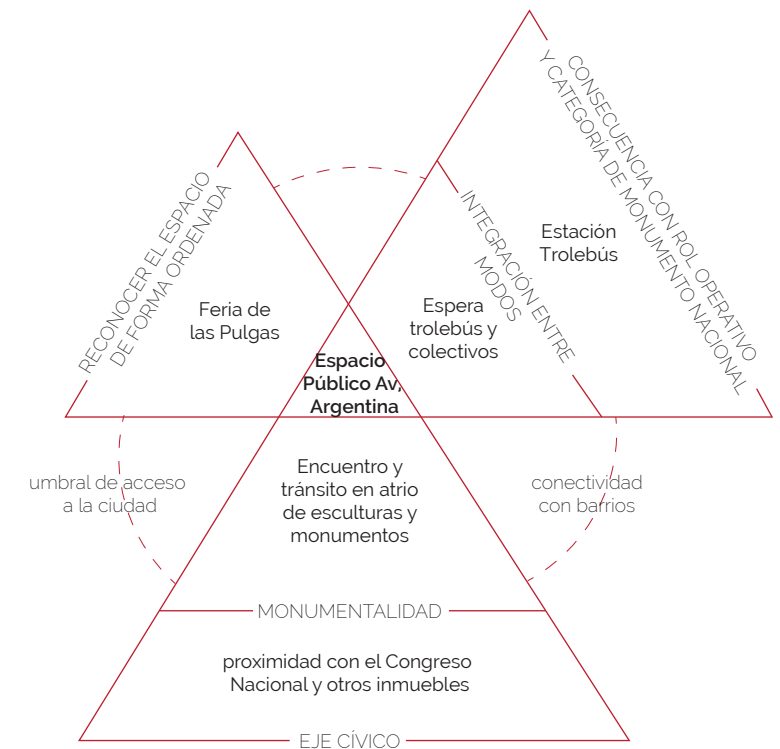


Fig.: Esquema sintético de términos de referencia de la contraparte para el proyecto. Fuente: elab. propia.



debe tener en cuenta la continuidad y longitud del espacio y constituirlo como un espacio público tanto durante el día como la noche.

- **Mejorar la calidad** de pavimentos, señaléticas, sistemas de seguridad, estacionamientos, refugios peatonales y zonas de paradero de locomoción colectiva.

- Diseñar la **garita de trolebuses** ubicada en la intersección con Chacabuco, con el objeto de que sea concordante con la categoría de Monumento Nacional que tienen estos vehículos. Además, se propone solucionar la obstaculización que significan para el tráfico los trolebuses que se estacionan en la avenida.

## 2. TROLEBUSES DE CHILE

La empresa de Trolebuses de Chile no posee un proyecto en particular con su estación ubicada en Avenida Argentina, sin embargo, se reconocen ciertas carencias o intenciones para mejorar su funcionamiento o constituir un aporte con la ciudad.

### a. Intenciones y potencialidades

- Reciclar trolebuses que, dada su antigüedad no pueden seguir circulando por la ciudad, y constituirlos como **equipamientos con un valor para la ciudad**, tales como cafeterías, baños públicos, informaciones turísticas. Se enfatiza que estos equipamientos sean dados para la comunidad porteña y no turistas, quienes no significan un aporte a trolebuses ya que no son usuarios.

- La **estación de trolebús** ubicada en la intersección de Avenida Argentina con Chacabuco es declarada **Monumento Nacional**. Posee un **rol operativo y de gestión de la flota**, con un programa que comprende: comedor para choferes, baños, casilleros y un computador que controla la flota vía GPS.

- Se menciona la relación existente con los **colectivos** ubicados en el mismo bandejón de la estación de trolebús, mediante los cuales se

genera una intermodalidad en el **recorrido entre Casablanca y Hospital Val Buren**: los colectivos realizan el recorrido desde Casablanca y Quintay hasta la Estación de trolebús, y los trolebuses realizan el recorrido hacia el hospital Van Buren, y viceversa. Por ello es que debería constituirse una relación formal entre estas dos instancias, y no mediante el cruce informal de peatones frente a trolebuses.

### b. Carencias

- La **tarjeta de metro tren**, la cual se puede usar de forma común en ascensores, trolebuses y metro tren desde 2015, no es muy utilizada en trolebuses a pesar de significar un costo menor en las tarifas. Se sugiere que esto ocurra por falta de información o porque no existen puntos de carga en el plan de Valparaíso, sino que solo en las estaciones de metro tren.

- Con la **nueva ruta del trolebús** hasta la Estación Barón del metro tren, se menciona la falta de una **bajada segura** en el lugar de la estación de Chacabuco, ya que esta se realizaría en plena calzada de Avenida Argentina.

## COLABORADORES PARA EL PROYECTO

- **Dirección de gestión patrimonial**, dado el proyecto como instancia que vela por la conservación y restauración del patrimonio de la ciudad: espacios públicos.

- **SERVIU**, en el tratamiento a realizar en pavimentos, alumbrado público, accesibilidad universal, entre otros.

- **Consejo de Monumentos Nacionales (CMN)**, dados los monumentos públicos ubicados en el bandejón central de la avenida y la existencia de un manejo normado de estas estructuras.

- **Dirección de obra hidráulica**, debido a que el bandejón central de Av. Argentina cubre el antiguo estero Las Delicias.

# JORNADA DE OBSERVACIÓN

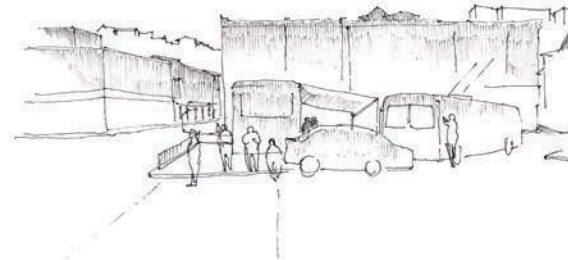
## AVENIDA ARGENTINA

La jornada de observación del lugar se inicia en Av. Argentina con Chacabuco (lugar en el que se ubica la estación de trolebús), para terminar en la intersección de Av. Argentina con Colón.

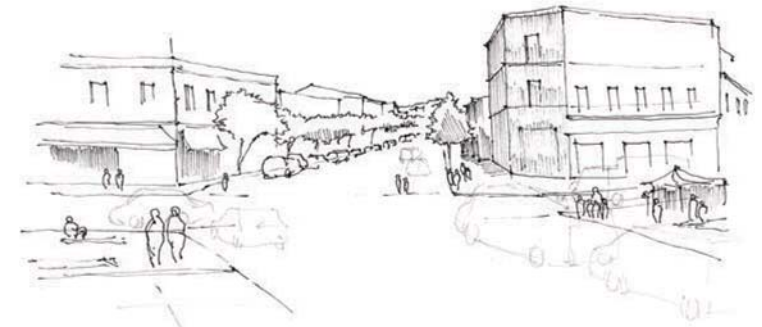
La **estación de trolebús** es definida como un lugar de **estar y espera**, en el que el **encuentro se contiene por un cierre**, a la vez que es abierto a las circulaciones del lugar. Hay un asomo contenido del contexto.

Los **espacios públicos** dados en los bandejones de Av. Argentina se definen como una **extensión expuesta con envolvente distanciada**, esta dada por las fachadas de edificaciones y el asomo de cerros. El lugar habitado y el contexto son expuestos y traídos a presencia en **unidad**.

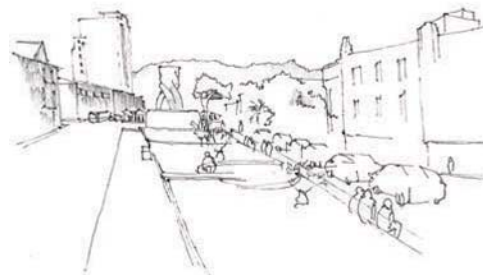
De estos espacios públicos, se distinguen dos instancias particulares: la **feria de las pulgas** y las **calles perpendiculares**. La feria se da como una instancia expuesta, pero que al volcarse sobre sí misma se cierra y constituye un **interior**. Por otra parte, las calles perpendiculares son **umbrales de continuidad**, que traen a presencia el contexto más próximo al lugar.



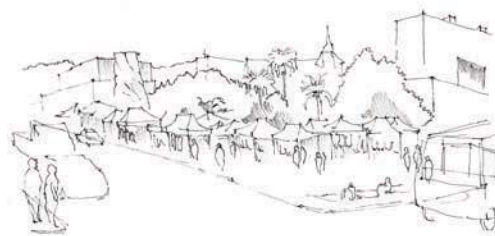
Croquis Estación de Trolebús.  
Obs.: De la espera para el trolebús se constituye un lugar de encuentro. La estación se cierra en sí misma y contiene la espera; de su cierre se da el paso de las circulaciones del lugar.  
Fuente: elab. propia.



Croquis Almirante Simpson c/ Av. Argentina.  
Obs.: Abertura del espacio, ya no es contenido, sino que en abertura, la cual expone instancias próximas de la ciudad a partir de un vacío central. Fuente: elab. propia.



Croquis bandejón adyacente a estación.  
Obs.: Pese a la proximidad con la feria de las pulgas, se presenta como una instancia intermedia entre ella y la estación de trolebús. Se conforma como un lugar expuesto envuelto por una vertical distanciada del lugar. Los flujos vehiculares le otorgan una distancia con el lugar que permite traerlo a presencia como envolvente continua expuesta. Fuente: elab. propia.



Croquis Pedro Montt c/ Av. Argentina.  
Obs.: La feria se cierra sobre sí misma, constituyendo un lugar expuesto pero contenido al volcarse sobre sí mismo. De sus bordes es continua al paso de los peatones, para posteriormente integrarse a su entramado interior o desprenderse de él. Permite el paso a la vez que lo integra en su actividad. Fuente: elab. propia.



Fig.: Esquema de relaciones de fundamento del lugar: Avenida Argentina.  
Fuente: elab. propia.

# DIMENSIÓN ARQUITECTÓNICA Y URBANA

## a. Espacio público

El espacio público puede definirse como lugar de encuentro, circulación y relación entre grupos sociales complejos y diferenciados. Permite la interacción de diferentes miembros de la sociedad, quienes estableces vínculos en torno a un objeto común.

El espacio público se constituye como escenario para el encuentro y el tránsito hacia otras instancias de su lugar de emplazamiento, dando cabida a la vida social que se desarrolla fuera de lo privado. Un importante factor para la ocurrencia de ello es la Accesibilidad Universal, mediante la cual se debe garantizar un tránsito seguro a todos los ciudadanos, ya sean peatones, ciclistas, conductores o usuarios del transporte público, de todos los grupos etarios y con todo tipo de habilidades motoras, lo cual connota aún más su carácter público.

Por otra parte, el espacio público es espacio de encuentro para la expresión, comunicación y participación ciudadana, dado esto mediante la realización de distintas actividades que reflejan la realidad urbana en que está inscrito. Además, el espacio público no es significado ni apropiado de igual forma por sus habitantes, lo cual se ve reflejado en lo que ocurre en estos espacios. El comportamiento de las personas en el espacio está condicionado por las interpretaciones que ellas hagan de este, por lo cual los distintos grupos sociales constituyen espacios diferentes al actuar de distinta manera en él.

## b. Calle ciudad

"La riqueza de las calles radica en su doble condición, en ser espacio del movimiento y espacio social a la vez. Es la superposición en su condición de vía y de lugar, espacio de desplazamiento y de emplazamiento de edificaciones y actividades, de conectividad a distancia y distribución local,

proporcionando acceso a la propiedad privada y a la vez desplegando su cara pública, la que otorga a las calles la tensión creativa que les da su riqueza" (Forray, Figueroa, Hidalgo, 2014).

La calle - ciudad es el eje de una entidad urbana que, sumada a los elementos urbanos articulados en torno a ella (calles, espacios, edificios) y sus desplazamientos, permite descifrar la identidad de la ciudad en la que se emplaza al recorrerla. Es el conjunto de elementos y relaciones urbanas vertebradas alrededor de una calle, que permiten observar el conjunto urbano de la ciudad en la que se emplaza.

En el decurso de la calle ciudad se suceden experiencias entrelazadas en una continuidad: comprende la geografía, historia y paisajes de una ciudad reflejados en su decurso, como también las relaciones entre barrios, accesibilidad al centro, movilidad urbana, entre otros. Representa la máxima urbanidad de un momento de la ciudad, por lo cual puede traer a presencia tanto al pasado, presente y proyección a futuro de su identidad.

## c. Calle completa

La calle completa es aquella que facilita el tránsito seguro a todos los ciudadanos, ya sean peatones, ciclistas, conductores o usuarios del transporte público, de todos los grupos etarios y con todo tipo de habilidades motoras. Además, se constituye como espacio público, equivalente a plazas, parques y jardines.

La calle completa responde a su contexto particular, en función de los flujos y habitantes que existan en él, permitiendo la convivencia ordenada de sus distintas modalidades de movilidad. Responde a un orden prioritario de movilidad, que considera al peatón, ciclista y transporte público como sus flujos más deseados, y a los transportes de carga, automóviles y bicicletas como los menos deseados.

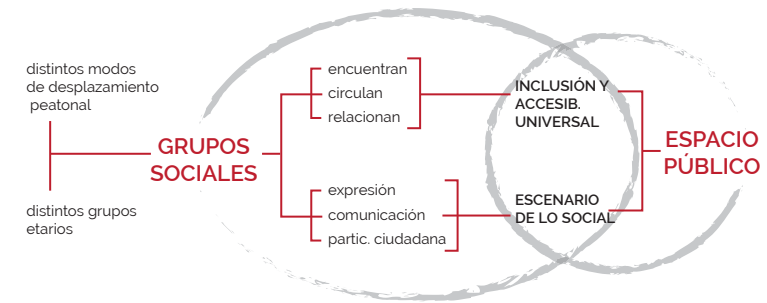


Fig.: Esquema explicativo de relaciones de la dimensión del espacio público. Fuente: elab. propia.



Fig.: Esquema explicativo de relaciones de la dimensión de calle ciudad. Fuente: elab. propia.

## d. Avenida Argentina como espacio público y de intermodalidad

La calle puede definirse como una "vía conectora entre dos puntos", enfatizando lo vehicular por sobre el rol del peatón en su decurso. Por ello es que puede darse como un espacio intermedio al quehacer de la ciudad, ya que al no contener el encuentro de sus habitantes y existiendo como mero lugar de paso, no constituye un hito en la ciudad.

Caso referente a ello es el bandejón central de Avenida Argentina, Valparaíso. Es una avenida que atraviesa el plan de la ciudad hasta dar con sus límites con el cerro y mar, pasando por distintos nodos culturales, cívicos y comerciales de su actividad (ejemplo: Congreso Nacional), pero que sin embargo, posee un bandejón central que no posee una actividad relacionada a ello. Se da como mera instancia de paso expuesta a la actividad que la rodea.

Por otra parte, la calle posee un rol social y de movimiento. La interacción de personas, en sus distintas formas de movilidad: vehicular, peatón, ciclista y en sus distintos grupos etarios: niños, jóvenes, adultos, adultos mayores, tiene el potencial de generar instancias de relación entre ellas, cual es el caso de la Feria de las Pulgas de Avenida Argentina, instancia de roce social e interacción generada por sus mismos habitantes, y que revitaliza el habitar en el bandejón central de la avenida los días que se realiza.

Al potencial de interacción, se suma la proximidad de la calle a la actividad de la ciudad. Se ubica siguiente a la vida pública, a los accesos a las edificaciones, al encuentro entre habitantes, y por ello tiene la factibilidad de integrarse a ello, dándole protagonismo al peatón en su lugar de emplazamiento. El bandejón central de Avenida Argentina queda expuesto ante la actividad que lo rodea, por lo que el habitar en él quedaría expuesto, abierto a la posibilidad de ser continuo al fluir existente de la ciudad, y presentando el encuentro

de sus habitantes como protagonista de la actividad del lugar.

Además, en ella se ubica una Estación de Trolebús, la cual constituye un hito de intermodalidad que puede revitalizar el encuentro en ella, debido a que la movilidad permite que los habitantes se relacionen con distintos ámbitos de interacción social, escalas territoriales y sectores de la ciudad, por ende, distintas realidades socioculturales. La estación puede regular el uso ciudadano de un espacio público al constituirlo como lugar de llegada, por lo que esta estación de trolebús puede dar paso al encuentro en el bandejón central de la avenida.

## e. Movilidad

La movilidad urbana permite que los habitantes se relacionen con distintos ámbitos de **interacción social**, distintas **escalas territoriales y sectores** de la ciudad, por ende, distintas **realidades socioculturales**. Además, puede regular el uso ciudadano de un espacio público al constituirlo como **lugar de llegada**.

Debido a los desplazamientos que realiza el individuo, este entra en contacto con espacios que solo conoce fragmentariamente y en los que interacciona con otros individuos de forma parcial. Al ser la **estación** un lugar **transiente**, es decir, de **tránsito y transición**, ¿qué es lo que ella muestra de su lugar de emplazamiento a la persona que se moviliza? y ¿cómo se relaciona con el lugar de llegada? Esto debe ser determinado mediante la propuesta de arquitectura, en pos de la intención que se tenga del proyecto con su lugar de emplazamiento y de las circulaciones de peatones y vehículos.

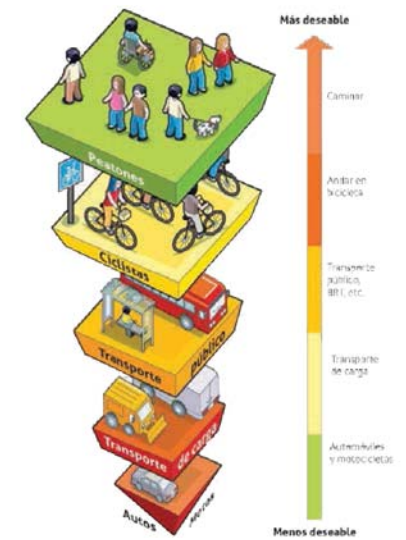


Fig.: Esquema explicativo de prioridades en la constitución de la calle completa. Fuente: www.140puebla.com

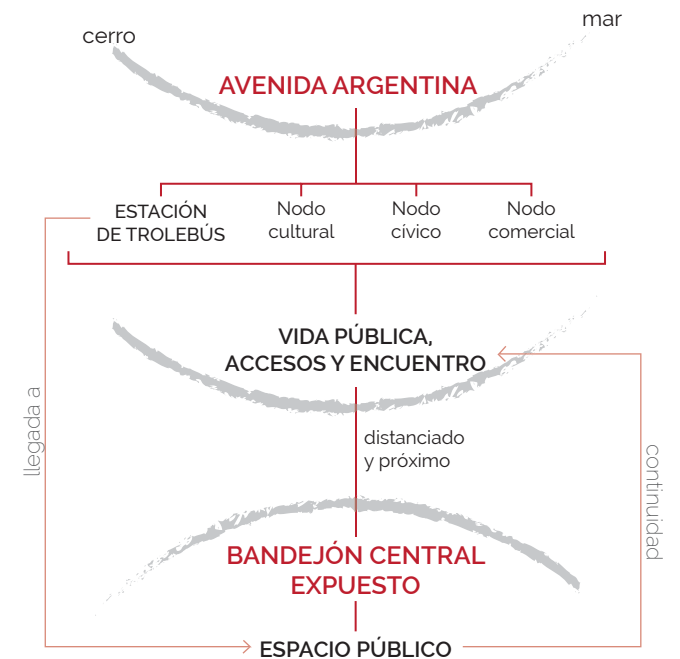


Fig.: Esquema explicativo de relaciones de la dimensión de Av. Argentina como espacio público y de intermodalidad. Fuente: elab. propia.



## f. Historia Avenida Argentina

Avenida Argentina era originalmente llamada como "estero las zorras" o "estero las delicias". Hoy en día es una avenida de aprox. 1500m de largo por 50m de ancho, emplazada entre Nodo Barón y Nodo Santos Ossa, recorriendo de esta manera toda la extensión y límite oriental del Barrio Almendral.

Originalmente era un área urbana muy diferente a la que se presenta en la actualidad, debido a que el estero que le dio sus nombres se encontraba a tajo abierto, con el fin de permitir el fácil escurrimiento hacia el mar de las aguas procedentes de los cerros y quebradas aledañas. Esto provocaba desbordes e inundaciones con frecuencia en invierno, por lo que, tras el terremoto de 1906 y la reconstrucción de la ciudad que ello conllevó, fue tapado mediante un proyecto de abovedamiento, el cual empezó en 1910 y terminó en 1921, conformando el antiguo estero como una gran avenida: Avenida Argentina, con un bandejón central a modo de plaza y una calzada doble a cada uno de sus lados.

En la actualidad, Avenida Argentina presenta una configuración similar a la original en su bandejón central, sin embargo, las calzadas dobles pasaron a ser de 3 y 4 pistas, las que además se conectan con Avenida España mediante un paso sobre nivel. El espacio de la avenida pasó a ser prioritariamente para lo vehicular, por lo cual el encuentro en su bandejón se vio desgastado debido a condiciones de inseguridad y desvinculación con el lugar.

## g. Avenida Argentina: eje de acceso a la ciudad

Avenida Argentina es referencia dentro de Valparaíso, debido a que es la mayor avenida que recorre la ciudad en sentido norte a sur, sus cualidades conectoras, sus dimensiones dentro del plan de la ciudad y por ser el acceso a Valparaíso desde Viña del Mar, Placilla y Santiago. Además, en ella desembocan varios cerros de

Valparaíso, como el cerro Polanco, Barón y Lecheros.

Por otra parte, en torno a ella existe un importante programa y edificaciones de interés, que le dan distintos caracteres en su decurso, tales como: patrimonial, como la Parroquia de los XII Apóstoles, El Liceo Juana Ross de Edwards, cuya cúpula es Monumento Nacional y el edificio Jumbo-Easy (antiguo gasómetro 1909), cuya fachada es categorizada como Inmueble de Conservación Histórica; cultural y educacional, tales como colegios y la casa central de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso; y comerciales y de gobierno, como el Congreso Nacional.

Avenida Argentina es una de las arterias más importantes del sector del almendral, lugar de encuentro, de comercio, espacio referencial, paseo peatonal: un espacio de tránsito que se complementa con multiplicidad de actividades propias de la vida social y cultural del sector y que aporta al Barrio del Almendral un espacio abierto de importante magnitud, con características potenciales de consolidarse como el umbral de acceso a Valparaíso.



Fig.: Fotografía de antiguo Estero Las Delicias, antes de ser soterrado. Fuente: valparaisoviejo.blogspot.com

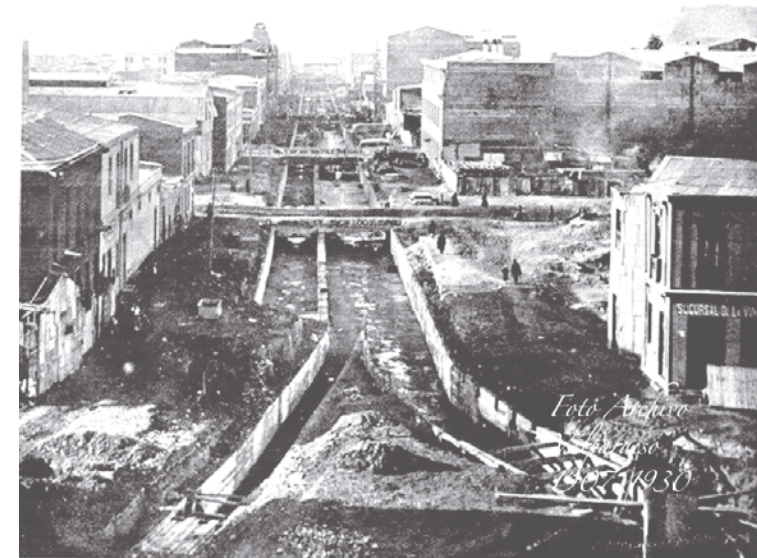


Fig.: Fotografía de barrio en torno a Estero Las Delicias, antes de ser soterrado, año 1913 en Valparaíso. Fuente: <https://es.pinterest.com/pin/552113235550663877/>



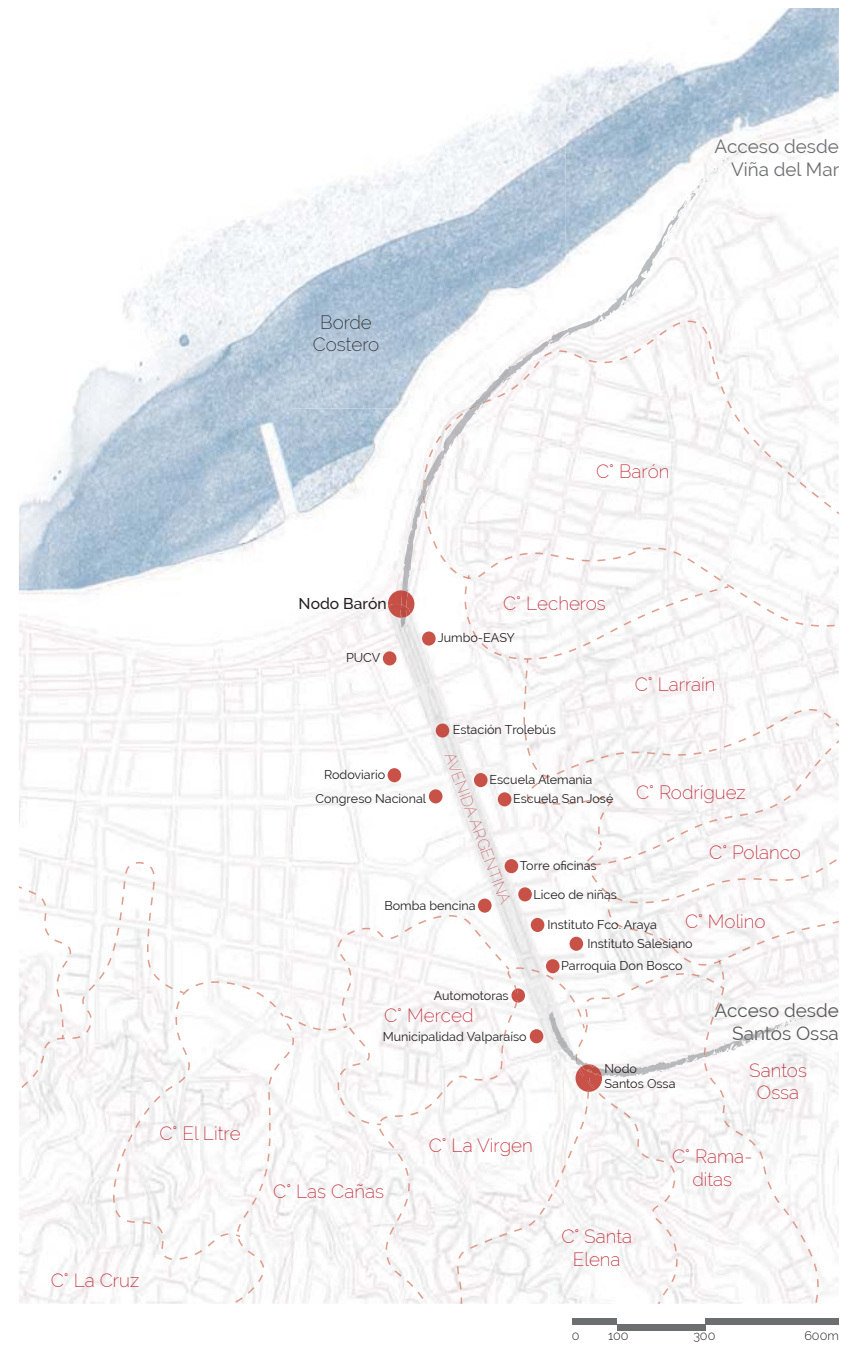


Fig.: Esquema de Avenida Argentina como eje de acceso a la ciudad, entorno y programa adyacente. Fuente: elab. propia.

# PARTIDO ARQUITECTONICO

El proyecto a proyectar se emplaza en Avenida Argentina, eje de acceso a la ciudad de Valparaíso. Comprende una Estación de Trolebús y espacio público, con el objeto de dar cabida al encuentro y desplazamiento de peatones, en una continuidad que al ser habitada traiga a presencia tanto al lugar de emplazamiento como a sí misma, y que al relacionarse con los hitos del lugar dé cabida a una vida pública que represente la realidad urbana de Valparaíso, en un sentido humano y físico.

El partido arquitectónico de la propuesta se basa en tres ejes principales: la continuidad, el espacio público y Av. Argentina como eje de acceso a la ciudad, los cuales permitirían rebelar la realidad urbana de Valparaíso, mediante el habitar y las experiencias entrelazadas.

## a. Continuidad

Desde la observación, se entiende continuidad como la cualidad que permite que un espacio se conforme como unidad, la cual puede darse en distintas escalas: en lo próximo y lo distanciado. De esta forma, se propone que tanto estación de trolebús como espacio público se conformen en continuidad, la cual permita identificarlo como una unidad en el lugar, a la vez que esta tenga la permeabilidad que permita traer a presencia lo distanciado: cerros y fachadas de edificaciones de la avenida.

Por lo tanto, se proponen la estación de trolebús y espacio público como una extensión expuesta de envolvente distanciado, la cual pueda traer a presencia a sí misma y el lugar, en una reciprocidad que permita traerla a presencia desde lo distanciado como unidad.

## b. Espacio público y Accesibilidad Universal

Se propone constituir el bandejón central de Avenida Argentina como un espacio público, que dé cabida al encuentro (emplazamiento), circulación (desplazamiento) y a la relación e interacción entre las personas que habitan este eje de la ciudad.

En la conformación de este espacio, se debe dar principal importancia al peatón que lo habite, el cual se presenta en distintos grupos sociales según: habilidades motoras, modos de desplazamiento y grupos etarios. Para dar cabida a estos distintos modos se abarca la Accesibilidad Universal, con el objeto de generar un tránsito seguro y convivencia ordenada, dándole prioridad a peatones, ciclistas y transporte público por sobre lo vehicular, que es lo que actualmente genera inseguridad al tránsito peatonal.

### REALIDAD URBANA

Por otra parte, el encuentro, circulación y relación a los que se les busca dar cabida en el espacio público, permitiría la expresión, comunicación y participación ciudadana, constituyendo el bandejón central de Avenida Argentina como un hito, escenario de la realidad urbana desde el punto de vista de la actividad humana que se genere en él.

## c. Eje de ciudad

Avenida Argentina se reconoce como un eje o umbral de acceso a la ciudad, que posee determinadas cualidades y relaciones, a la vez que le da cabida a distintos elementos urbanos.

Dentro de sus cualidades y relaciones se distingue que: la avenida es dada como una vía conectora de la ciudad, que en sus calles perpendiculares genera instancias de umbral, que permiten establecer una continuidad al traer a presencia otros espacios del lugar. Por otra parte, la avenida es dada como una continuidad expuesta; un espacio abierto de gran magnitud que une cerro y

mar, desde el cual se traen a presencia tanto el espacio próximo como los cerros de Valparaíso, constituyendo la avenida como un umbral de acceso a la ciudad que la presenta a quien llega.

Los elementos urbanos que se reconocen para la avenida son lo que permiten constituir una actividad constante en ella, tales como: nodos culturales, patrimoniales, educacionales, cívicos y de comercio, dados por el Congreso Nacional, la casa central de PUCV, escuelas, colegios, institutos, parroquias, entre otros. El bandejón central debe generarse una continuidad con estas instancias para no darse como intermedio a su actividad. Por otra parte, se distingue la Feria de las pulgas como una instancia expuesta pero volcada en sí misma, que la constituye como un cierre expuesto en la avenida a la que el bandejón debe seguir dándole cabida.

Además, en la avenida se ubica una Estación de Trolebús, la cual puede constituirse como un lugar de llegada continuo al espacio público del bandejón, a la vez que contenga el encuentro y espera en un asomo contenido hacia la ciudad.

#### **REALIDAD URBANA**

Por lo tanto, dados estos elementos urbanos, cualidades y relaciones, se propone constituir la avenida como un espacio público que vincule un total de experiencias entrelazadas en continuidad, es decir, que sea una instancia en que las cualidades del espacio y el programa que le generan actividad coexistan, constituyéndose como un espacio para el encuentro que traiga a presencia la realidad urbana del lugar.

## **INTERACCIÓN CON EL MEDIO**

Según la información entregada por el PLADECO de Valparaíso del año, se distinguen tres factores del medio a considerar en el proyecto: clima, población y flora.

### **a. Clima**

El clima característico de la zona corresponde al tipo Mediterráneo templado cálido, con temperaturas moderadas debido a la cercanía del mar y una estación seca prolongada. La precipitación normal anual es de 372,5mm, concentrando sus mayores intensidades en junio, julio y agosto.

Durante los meses de verano las temperaturas se ven afectadas por las masas de aire que se originan en el océano, las cuales aumentan la humedad y suben la temperatura de la zona hasta los 27 ° C. En invierno, entre mayo y octubre, la zona se ve afectada por masas de aire frías que pueden bajar la temperatura incluso a valores bajo cero.

#### **PROPUESTA**

Debido a las condiciones climáticas dadas, el proyecto debe tener principal cuidado con dar alero y sombra al habitar, para regular así las altas temperaturas y resguardar de las lluvias concentradas en invierno. Por otra parte, el tratamiento de suelos debe constituirse de tal forma que impida que el agua se empoce en los espacios de encuentro.

### **b. Población**

El Barrio Almendral de Valparaíso posee un total de 6.976 habitantes, los cuales constituyen una densidad habitacional de 7,7 habitantes por km<sup>2</sup>.

Por otra parte, la población de la ciudad entre 0 y 24 años presenta una tendencia decreciente, a la vez que los adultos mayores (60 años y más) presentan cifras crecientes, dado el aumento del promedio de vida de las personas.

#### **PROPUESTA**

Dada la densidad poblacional del barrio Almendral, se propone el espacio público como lugar de encuentro en holgura, que se distinga de la estrechez de sus calles y actividad dadas. Además, mediante la Accesibilidad Universal, se generaría la inclusión para la tercera edad y el resto de la población.

## c. Flora

La comuna de Valparaíso es parte de la Faja Costera, zona que presenta un clima Mediterráneo más suave y húmedo producto del efecto regulador del mar. En el borde costero predomina el matorral costero, con abundancia de especies esclerófilas y suculentas como Chaguales y cactáceas.

En la zona urbana, y debido a la fuerte intervención humana, la presencia de matorral costero está relegada principalmente a las quebradas costeras. El resto de la zona urbana presenta cubierta vegetal herbácea propia de zonas erosionadas.

### PROPUESTA

Dada la escasa vegetación en zonas urbanas, el espacio público debe considerar una propuesta de vegetación acorde al lugar, que dé alero y mejore las condiciones de aire del lugar.

## d. Sismos

Valparaíso es una zona muy afectada por terremotos, generados por la subducción de la Placa de Nazca bajo la Placa Sudamericana, y con magnitudes entre 8,5 y 8,75 en escala Richter. El plan de Valparaíso se encuentra en una de las zonas de mayor riesgo, ya que por ser zona de relleno es muy Inestable.

### PROPUESTA

Debido a que Av. Argentina se encuentra en el Plan de Valparaíso, y a que además es originada en el abovedamiento del estero Las Delicias, debe considerar una efectiva evacuación a zonas de seguridad, mediante circulaciones amplias y fluidas.



# PROYECTO PASEO PEATONAL Y ESTACIÓN DE TROLEBÚS

## a. Polígono de intervención

El polígono definido para el proyecto de Espacio Público y Estación de Trolebús en Avenida Argentina comprende el emplazamiento actual de la Estación de Trolebús y el bandejón central de la avenida comprendido entre calles Chacabuco y Almirante Simpson.

La extensión del paseo peatonal es definida en pos de constituirlo como una continuidad, con un flujo intencionado por el uso de la Estación de Trolebús y el encuentro, a lo que se suma la Feria de las Pulgas realizada en el lugar.

Las calles con las que limita son definidas por su programa próximo, dimensiones y flujo: Almirante Simpson y Chacabuco poseen un denso flujo vehicular, por lo que la intención de peatonalizar el lugar se vería degradada. Caso semejante ocurre en la intersección con Pedro Montt, sin embargo, la Feria realizada en el bandejón y la estación de Trolebús le dan una intención al tránsito peatonal entre bandejones que los vincula.

## b. Área de influencia

El área de influencia definida para el proyecto de Espacio Público y Estación de Trolebús en Avenida Argentina se definió en pos del programa del lugar y las calles conducentes al lugar del proyecto. Los hitos principales para la definición de esta área son Nodo Barón y Santos Ossa, como elementos definitorios del rol de la avenida como eje y umbral de acceso a la ciudad.

Por otra parte, dada la extensión de la avenida, se distingue el programa del contexto próximo que le da distintos caracteres en su decurso, tales como: comercial, educacional, cívico, cultural, entre otros. A ello se sumaron las circulaciones que los llevan al lugar del proyecto, incluyendo calles y veredas, dada la importancia que se da en la propuesta para constituirlo como un lugar de encuentro para la gente que habita y circula por el lugar.

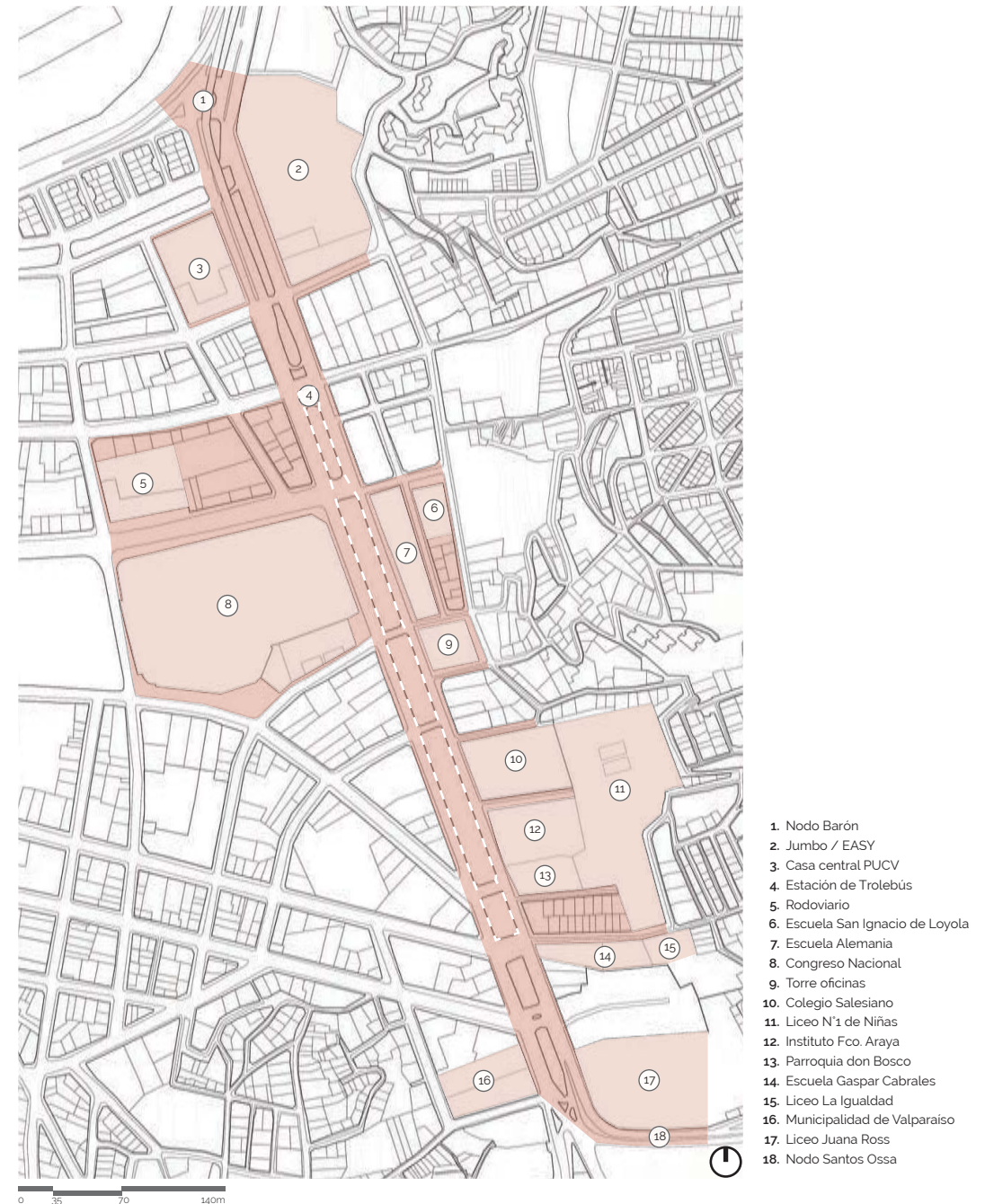


Fig.: Plano de área de influencia del proyecto de Espacio público y Estación de Trolebús en Avenida Argentina. Escala gráfica. Fuente: elab. propia.



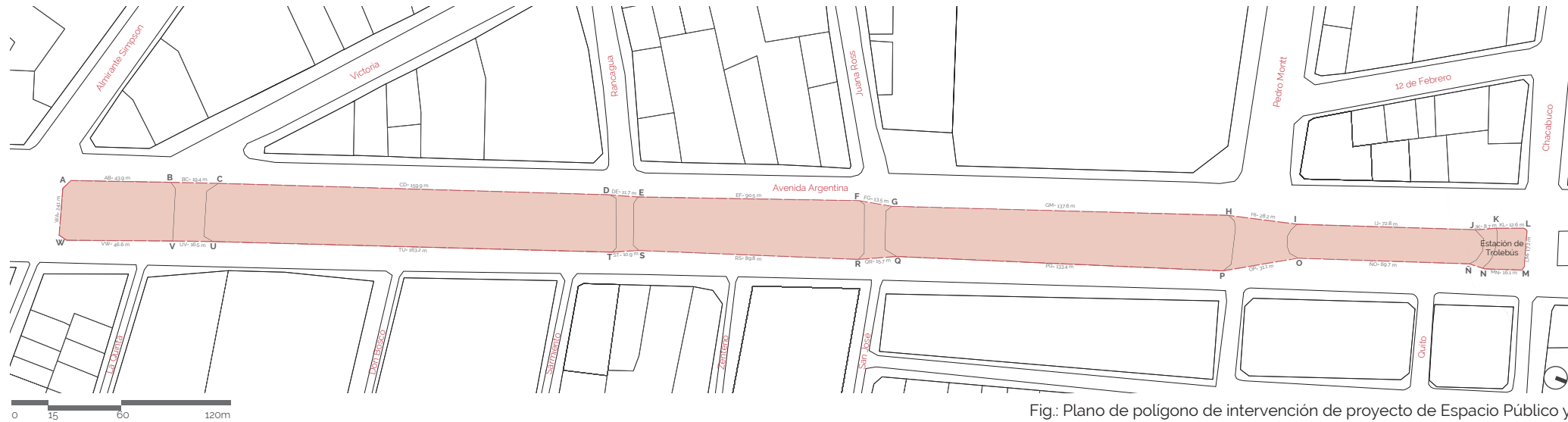


Fig.: Plano de polígono de intervención de proyecto de Espacio Público y Estación de Trolebús en Avenida Argentina. Escala gráfica. Fuente: elab. propia.

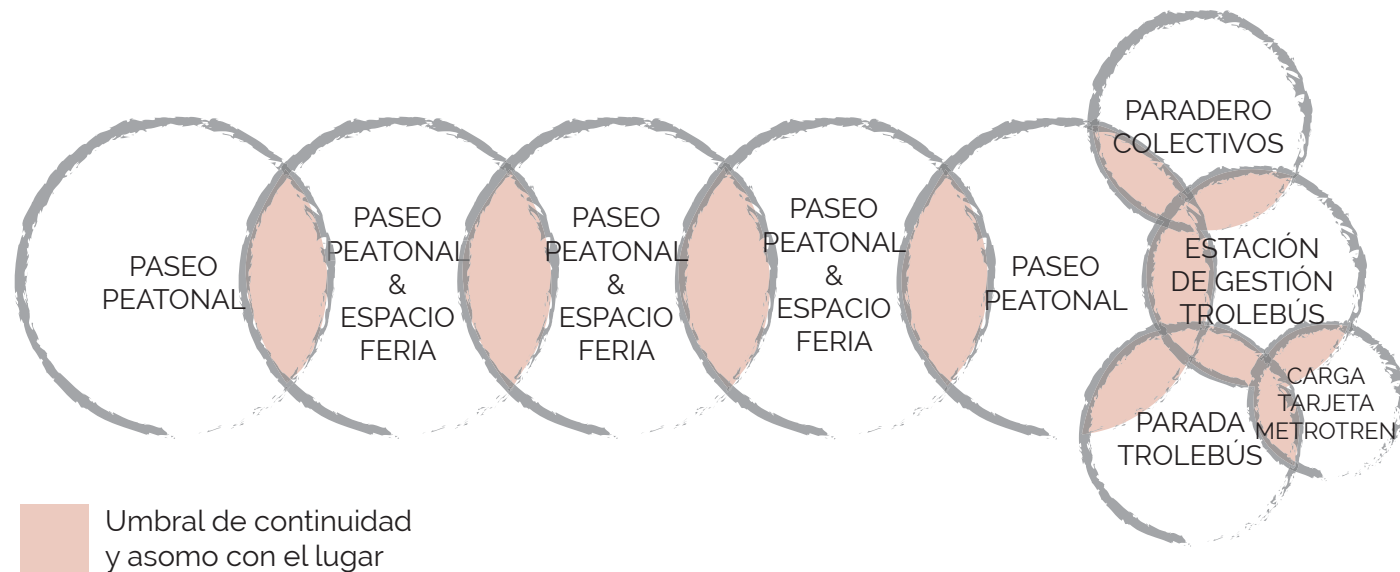


Fig.: Esquema de intenciones programáticas para el proyecto de Paseo Peatonal y Estación de Trolebús en Avenida Argentina. Fuente: elab. propia.

# PRIMERA PROPUESTA ERE

## CONTINUIDAD EXPUESTA EN UMBRALES DE CONTENCIÓN Y ABERTURA

El ERE propuesto para el proyecto es nombrado como "continuidad expuesta en umbrales de contención y abertura". Se propone una continuidad para el total del paseo peatonal, incluyendo su Estación de Trolebús, que lo conforme como **unidad** y lo **exponga** de esa manera en su lugar de emplazamiento. Además, esta unidad dada del paseo es **continua** con su lugar de emplazamiento, al **traerlo a presencia** desde sus distintas instancias, ya sea a partir de la abertura, traer a presencia o asomo.

Los **umbrales de contención y abertura** que conforman esta unidad son ubicados en los límites de los bandejones con calles perpendiculares, con el objeto de **traer a presencia** el lugar mediante una **abertura**, a la vez que inicia una **contención** del habitar que conforma el **bandejón** como un **interior contenido**, el cual a la vez es **expuesto**, pudiendo su actividad ser traída a presencia desde los lugares próximos y pudiendo traer a presencia desde él al contexto próximo y lejano.

La **Estación de Trolebús** siguiente a la intersección con Chacabuco y el límite del paseo con Almirante Simpson son propuestos como una **contención** desde la cual el lugar puede traerse a presencia mediante el **asomo**, contención que luego se **despliega hacia una abertura** que le permite ser continuo con la extensión del paseo peatonal.

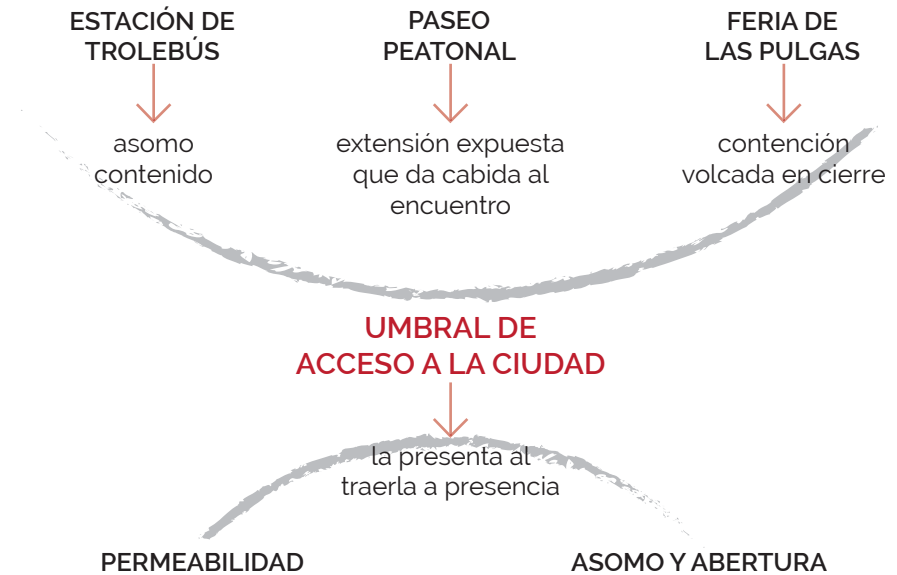


Fig.: Esquema explicativo de propuesta de ERE para el Paseo peatonal y Estación de Trolebús. Fuente: elab. propia.



Fig.: Esquema figurativo de ERE, y las instancias o formas mediante las cuales se constituye. Fuente: elab. propia.

TERCERA PARTE

**REVISIÓN DE ANTECEDENTES  
Y PRIMERA PROPUESTA  
PROYECTO ESTACIÓ DE  
TROLEBÚS**

# SÍNTESIS DE ANTECEDENTES A CONSIDERAR

## 1. Normativa OGUC: Capítulo 13 / Terminales de Servicio de Locomoción Colectiva Urbana

Dadas las condiciones definidas por el capítulo 13 de las Normativas de la OGUC para Terminales de Servicio de Locomoción Colectiva Urbana, se deberá considerar un mínimo de 2 metros cuadrados de área verde para la estación, a proponer en la plaza siguiente a ella. Además, la estación deberá contar con un programa que satisfaga ciertas necesidades de sus trabajadores, tales como: sala multiuso, servicios higiénicos, oficina, sala de alimentación y sala de descanso.

La Estación de Trolebús a proponer es definida por la normativa de la OGUC como un terminal externo, tipología que puede emplazarse en suelos que admitan un uso de infraestructura, actividad productiva y equipamiento. Dado que la estación se ubica en un suelo ubicado en la ZONA I: ZCHI (Plazas ubicadas dentro de la Zona de Conservación Histórica del Plan de la Ciudad) del plan regulador, su edificación es permitida ya que esta admite equipamiento comunal de servicios públicos, además de áreas verdes y plazas públicas, a considerar en el espacio público propuesto en el mismo bandejón de ubicación de la estación.

Otro factor a considerar a partir de esta normativa, es que la detención de los trolebuses deberá realizarse en un área definida y con capacidad limitada. Esta área deberá estar debidamente separada del área de circulación peatonal y paraderos, de tal forma que no se den condiciones inseguras para el usuario del trolebús y habitantes de la plaza.



Fig.: Plano de ubicación de intervención urbana. Escala 1:30000. Fuente: elab. propia.

## 2. Manual de Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria / REDEFE Sectra

El manual define una secuencia de espacios según la relación que se tenga con el lugar de emplazamiento y el medio de transporte: exterior o ciudad, mesanina o espacio principal, andén o plataforma y trolebús. De ellos destaca la relación que tengan con su localización, valor histórico-cultural y presencia, y a partir de ello generar un aporte para la ciudad y su ciudadanía en la continuidad del flujo y la consideración de las actividades realizadas en su emplazamiento.

La Estación de Trolebús se ubica en Avenida Argentina, la cual posee un rol de acceso a la ciudad y presentación de la misma, por lo que se propone que tanto desde la estación como de los espacios públicos se traiga a presencia el acontecer de la ciudad y la verticalidad que la constituye como envolvente distanciada. Por otra parte, el trolebús posee un carácter de Monumento Nacional (dada la antigüedad de sus vehículos), por lo que también debe generarse una relación entre este valor y el habitar en el lugar.

Además, dada la continuidad que se recomienda con el lugar de emplazamiento, la Estación de Trolebús y espacio público se proponen como instancias en Accesibilidad Universal y continuidad de sus circulaciones peatonales, como también la visibilidad entre ellas para brindar seguridad a los espacios dentro del bandejón.

## 3. Placemaking

El Placemaking se refiere a la fabricación o construcción de un lugar. Es una metodología de intervención que busca la mejora de los espacios urbanos llevándolos a la escala del peatón, enfocándose en la carga simbólica que les brindan a la ciudadanía.

Se enfoca en valorar distintos aspectos del espacio, tales como el patrimonio cultural e histórico, el desarrollo urbano, la gestión de espacios verdes, la regeneración urbana, la comunicación, entre otros. Esta valoración se otorgaría mediante la entrega de distintas cualidades al espacio, tales como: accesibilidad universal, versatilidad de usos y aconteceres, dinamismo del espacio según los cambios en los intereses de la ciudadanía.

De esta forma, combinando los intereses de la ciudadanía y la valoración del lugar de emplazamiento, se constituirían espacios de encuentro, tránsito, comercio, cultura y recreación, en los que el arte y la cultura serían ejes de su reactivación.

Dadas las propuestas de Estación de Trolebús y espacio público en los bandejones centrales de Avenida Argentina, se consideran estos últimos como espacios que den cabida a distintas instancias en distintos momentos del quehacer de la ciudad, a proponer mediante una metodología tipo Placemaking.

De las instancias ya realizadas en el lugar, se considera la Feria de las Pulgas de Avenida Argentina, como instancia de interacción e intercambio, que es montada y desmontada los días de su realización. Por otra parte, se propone el paseo como un espacio para el encuentro y descanso, tanto para los habitantes que transitan por calles próximas como para los estudiantes de escuelas, liceos y universidad próximos. Por ello también se define un momento de encuentro dado para la reunión de grupos grandes de personas (estudiantes), además de espacios para la actividad física y recreación de estos habitantes.

De esta forma, se busca constituir un espacio que dé cabida a distintos momentos del acontecer de la ciudad, a la vez que sea lugar de encuentro para los habitantes del entorno próximo.

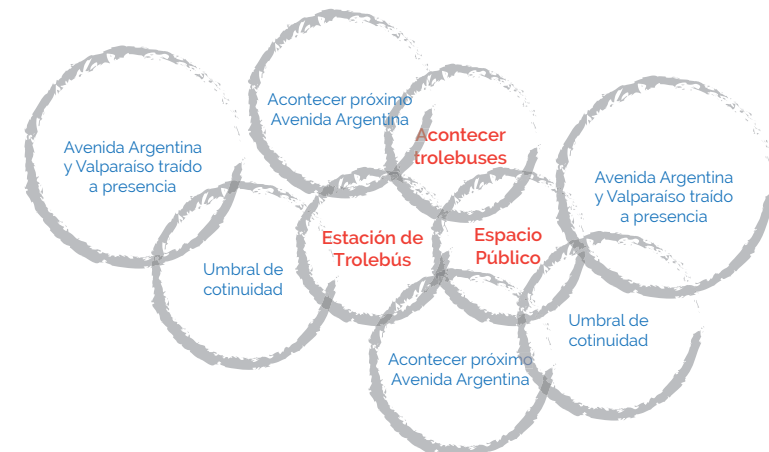


Fig.: Esquema de elementos del emplazamiento de la Estación de Trolebús que se relacionan con ella. Fuente: elab. propia.



## d. Recomendaciones de la Dirección del Trabajo Gobierno de Chile

A partir de la revisión de las recomendaciones de la Dirección del Trabajo Gobierno de Chile en cuanto a seguridad y salud laboral, se definen condiciones mínimas para el programa de la Estación de Trolebús propuesta, considerando una cantidad de 3 empleados fijos y 2 empleados temporales a lo largo de la jornada de trabajo.

### - SERVICIOS HIGIÉNICOS

El artículo 21 del Decreto Supremo N° 594 de 2000, del Ministerio de Salud, que aprobó el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, establece que todo lugar de trabajo debe estar provisto de servicios higiénicos, de uso individual o colectivo, que dispondrán como mínimo de excusado y lavatorio. Cada excusado se debe colocar en un compartimento con puerta, separado de los compartimentos anexos por medio de divisiones permanentes. En los lugares de trabajo donde laboren hombres y mujeres deben existir servicios higiénicos independientes y separados.

En un lugar donde existan entre 1 y 10 trabajadores, se requiere una cantidad mínima de 1 excusado, 1 lavatorio y 1 ducha.

En la estación trabaja un total de 3 personas de forma fija, y acuden a ella en turnos de a 2 personas choferes en horario de colación. Debido a que en la estación trabajan hombres y mujeres, se dispondrán 2 excusados, 2 lavatorios y 2 duchas, estos separados por sexo, con un espacio anterior común a ambos.

### - PASILLOS

Conforme a lo previsto en el artículo 7 del Decreto Supremo N° 594, de 2000, del Ministerio de Salud, que aprobó el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares

de Trabajo, los pisos de los lugares de trabajo, así como los pasillos de tránsito, deben mantenerse libres de todo obstáculo que impida un fácil y seguro desplazamiento de los trabajadores, tanto en las tareas normales como en situaciones de emergencia. Es del caso señalar que los pasillos de circulación deben ser lo suficientemente amplios de modo que permitan el movimiento seguro del personal, tanto en sus desplazamientos habituales como para el movimiento de material, sin exponerlos a accidentes.

Se proponen pasillos de dimensiones tales que permitan un cómodo desplazamiento de sus habitantes, y que conduzcan de forma expedita hacia sus dos accesos, considerándolos como vías de evacuación. Se propone un acceso que reciba atención de público en caso de que esta sea necesaria, y un acceso secundario pertinente a los empleadores y su quehacer cotidiano: uso de baños, colación, bodega, espacio de descanso. Este acceso se relacionaría de forma más directa con las instancias del quehacer de empleadores, para así generar un paso más inmediato entre ellas, con espacios que permitirían un paso más holgado.

### - COMEDOR

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28 del Decreto Supremo N° 594 del Ministerio de Salud, que aprueba el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, cuando por la naturaleza o modalidad del trabajo que se realiza, los trabajadores requieran consumir alimentos en el sitio de trabajo, el empleador debe disponer de un comedor para este propósito, el que debe estar completamente aislado de las áreas de trabajo y de cualquier fuente de contaminación ambiental y debe ser reservado para comer, pudiendo utilizarse además para celebrar reuniones y actividades recreativas.

Este comedor debe estar dotado con mesas y sillas con cubierta de material lavable y piso de material sólido y de fácil limpieza, debe contar con sistemas de protección que impidan el ingreso de vectores y

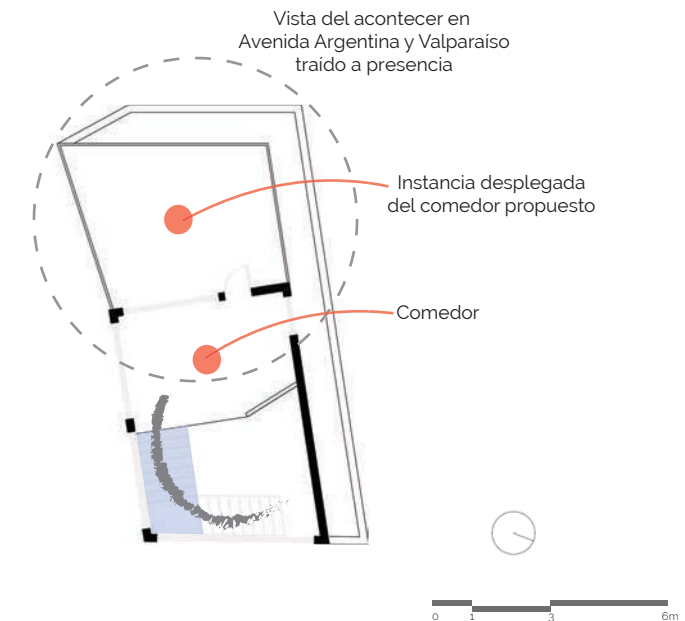
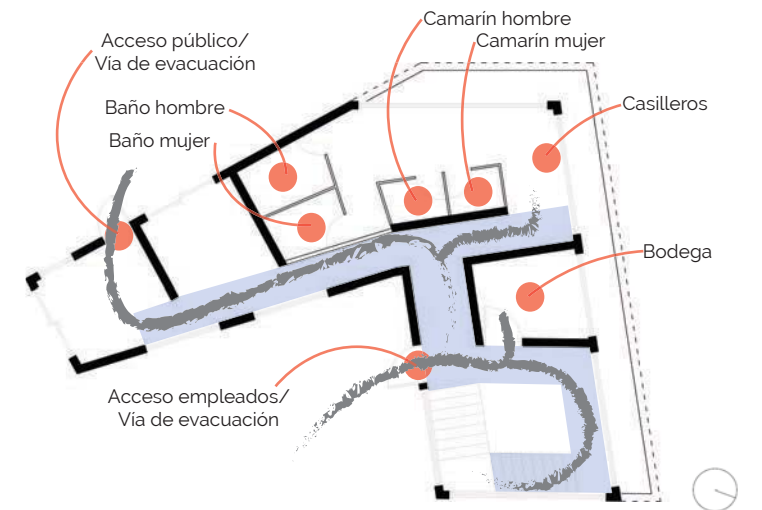


Fig.: Esquema de relaciones entre circulaciones y programa propuesto. (izq) Nivel 1, (der) Nivel 2. Escala gráfica. Fuente: elab. propia.

estar dotado con agua potable para el aseo de manos y cara. Además, en el caso de que los trabajadores deban llevar comida al inicio del turno de trabajo, dicho comedor debe contar con un medio de refrigeración, cocinilla, lavaplatos y sistema de energía eléctrica.

Se debe disponer un comedor para la colación de los choferes de trolebuses, realizada en turnos de a 2 choferes, con una duración de 40 minutos. Debido a las recomendaciones mencionadas, se propone un comedor que también pueda desplegarse como instancia para el descanso y recreación de los empleados, en un espacio que dada su ubicación y relación visual con el entorno signifique un descanso y distancia con el quehacer laboral de la estación. Este comedor contaría con un medio de refrigeración, cocinilla, lavaplatos y sistema de energía eléctrica, debido a que los choferes que realizan su colación en la estación llevan comida pre hecha.

#### **- CAMARINES**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto Supremo N° 594, del Ministerio de Salud, que aprueba el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, todo lugar de trabajo donde el tipo de actividad requiera el cambio de ropa, debe estar dotado de un recinto fijo destinado a vestidor, cuyo espacio interior debe estar limpio y protegido de condiciones climáticas externas.

Cuando trabajen hombres y mujeres los vestidores deben ser independientes y separados. Próximos a estos recintos deben disponerse los casilleros guardarropas, los que deben estar en buenas condiciones, ser ventilados y en número igual al total de trabajadores ocupados en el trabajo o faena.

Debido a la jornada de trabajo de los choferes, y a que ellos realizan una colación en la estación, se considera la posibilidad de un cambio de ropa dados los cambios en las condiciones climáticas a lo largo del día. También se considera el cambio

de vestuario realizado por los empleados de aseo y eléctricos de la estación.

Debido a que existe personal tanto del sexo masculino como femenino, se proponen dos vestidores en la Estación de Trolebús, separados entre sí, con un acceso común que da con los baños y casilleros de guardarropía. De esta forma se propone un espacio destinado para el quehacer higiénico y camarines para los empleados de la estación, en una instancia apartada del resto del quehacer de la estación y que, a pesar de ello, posee un acceso directo en relación a sus otras circulaciones.

# REDEFINICIÓN CONTRAPARTE

## a. SECPLA

Las propuestas del SECPLA para el espacio público de Avenida Argentina se enfocan en darle un carácter en pos de la monumentalidad, eje cívico y umbral de acceso a la ciudad, con énfasis en el peatón que transita sus espacios.

- La monumentalidad se refiere a que sus espacios públicos traten y se relacionen con los monumentos ubicados en la avenida, se relacionen con el Congreso Nacional y le den valor a la Casa Central de la PUCV.

- La avenida se reconoce como eje cívico y umbral de acceso a la ciudad, dada su conectividad con Valparaíso y presencia de edificaciones representativas del poder político del país: Municipalidad de Valparaíso, Congreso Nacional e inmuebles de conservación histórica. Además, cuenta con una diversidad programática que le otorga una constante actividad de su ciudadanía.

Por otra parte, se busca darle un orden a la Feria de las Pulgas realizada los días miércoles y viernes en el lugar. Esto mediante la movilización de los vendedores ambulantes a cerros aledaños, y así consolidar los puestos fijos de la feria. Además, se busca que el espacio que les dé cabida sea reconocido de forma ordenada, para que así la feria no pase a ocupar espacios que son para el tránsito peatonal y vehicular.

Además de ello, se busca solucionar el cruce vehicular hacia los barrios del Almendral e incorporar el nuevo recorrido del trole en sus vías, esto con el objeto de dar mayor fluidez a la movilidad vehicular y darle seguridad al peatón que transita por el lugar.

Condiciones generales del espacio a proyectar:

- Rediseño de las aceras para darle cabida al aumento del flujo peatonal, considerando también medidas para la Accesibilidad Universal y reubicando equipamientos que entorpezcan el desplazamiento de las personas.

- Dado que el bandejón central de Av. Argentina no puede servir como calzada vehicular (ya que cubre el antiguo estero Las Delicias), se propone el diseño de él como un espacio peatonal que acoge diversas actividades, tales como la espera de locomoción colectiva, el tránsito peatonal y el comercio. Además, debe tener en cuenta la continuidad y longitud del espacio cómo se presenta de día y de noche.

- Mejorar la calidad de pavimentos, señaléticas, sistemas de seguridad, estacionamientos, refugios peatonales y zonas de paradero de locomoción colectiva.

- Diseñar la garita de trolebuses ubicada en la intersección con Chacabuco, con el objeto de que sea concordante con la categoría de Monumento Nacional que tienen estos vehículos. Además, se propone solucionar la obstaculización que significan para el tráfico los trolebuses que se estacionan en la avenida.

## b. TROLEBUSES DE CHILE

La empresa de Trolebuses de Chile no posee un proyecto en particular con su estación ubicada en Avenida Argentina, sin embargo, se reconocen ciertas carencias o intenciones para mejorar su funcionamiento o constituir un aporte con la ciudad.

- La estación de trolebús ubicada en la intersección de Avenida Argentina con Chacabuco es declarada Monumento Nacional. Posee un rol operativo y de gestión de la flota, con un programa que comprende: comedor para choferes, baños, casilleros y un computador que controla la flota vía GPS.

- La tarjeta de metro tren, la cual se puede usar de



Fig.: Esquema de Avenida Argentina como eje de acceso a la ciudad, entorno y programa adyacente. Escala gráfica. Fuente: elab. propia.

forma común en ascensores, trolebuses y metro tren desde 2015, no es muy utilizada en trolebuses a pesar de significar un costo menor en las tarifas. Se sugiere que esto ocurra por falta de información o porque no existen puntos de carga en el plan de Valparaíso, sino que solo en las estaciones de metro tren.

- Con la nueva ruta del trolebús hasta la Estación Barón del metro tren, se menciona la falta de una bajada segura en el lugar de la estación de Chacabuco, ya que esta se realizaría en plena calzada de Avenida Argentina.

- Se menciona la relación existente con los colectivos ubicados en el mismo bandejón de la estación de trolebús, mediante los cuales se genera un intercambio en el recorrido entre Casablanca y Hospital Val Buren: los colectivos realizan el recorrido desde Casablanca y Quintay hasta la Estación de trolebús, y los trolebuses realizan el recorrido hacia el hospital Van Buren, y viceversa.

### c. Locomoción colectiva

Siguiente a la Estación de Trolebús, al oeste del bandejón, se ubica una zona de parada y abordaje de locomoción colectiva. Esta organización posee una flota de aprox. 65 autos, los cuales poseen un orden para ubicarse en el bandejón.

Con un máximo de 9 lugares, se ubican 8 vehículos con destino a Casa Blanca y 1 con destino a Quintay al principio de la fila. Al final de la fila se ubican los vehículos que vienen desde Casa Blanca y Quintay, para dejar sus pasajeros y retirarse en un breve lapso de tiempo hacia un estacionamiento arrendado en cuadras próximas, en el cual esperan su turno para reincorporarse a la fila con destino a Quintay/Casablanca.

La frecuencia de uso de estos vehículos va entre 5 a 30 minutos, dándose la frecuencia menor en horarios punta, tales como: 7:00, 7:30 y 18:00 horas. La frecuencia más lenta se da entre 9:30 y 13:00 horas. Se reconoce la carencia de un paradero

para la locomoción colectiva, que les brinde a los usuarios alero y lugares para sentarse. Por otra parte, dados los largos tiempos de espera en los horarios de baja frecuencia, los choferes se reúnen en el lugar a la espera del abordaje de sus vehículos.

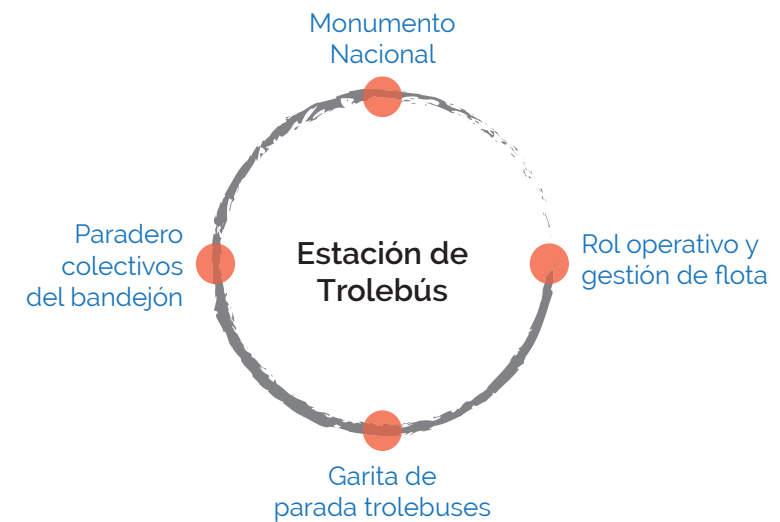


Fig.: Esquema de requerimientos de la contraparte para la Estación de Trolebús. Fuente: elab. propia.

# FUNDAMENTO DE OBSERVACIÓN

## a. Continuidad

Dada el recuento de etapas realizado en la etapa anterior y la observación del lugar de emplazamiento, se propone conformar el paseo peatonal y la Estación de Trolébus como una unidad mediante la continuidad de sus partes, como un total de experiencias entrelazadas en continuidad. Por otra parte, se propone una continuidad con el contexto, dada en traer a presencia lo próximo y lo distanciado, a lo que se suma la presentación del acontecer de trolebuses en el espacio público próximo a la Estación de Trolébus.

Además, se propone que el paseo peatonal y Estación de Trolébus presenten y den paso a los hitos del lugar que les son próximos, tales como nodos culturales, patrimoniales, educacionales, cívicos, y de comercio.

## b. Visibilidad y seguridad

Se propone que lo edificado al interior de los bandejones no obstaculice la vista de lo que acontezca en ellos, de forma que mediante la visibilidad y permeabilidad se construya seguridad en sus paseos peatonales y Estación de Trolébus.

## c. Eje de acceso a la ciudad y umbrales

Se reconoce Avenida Argentina como una vía conectora de Valparaíso en sus calles perpendiculares, las cuales son instancias de umbral que traen a presencia otros aconteceres de la ciudad hacia la avenida. Esto se considera al proponer instancias del paseo peatonal y la Estación de Trolébus que se aproximan a ellas.

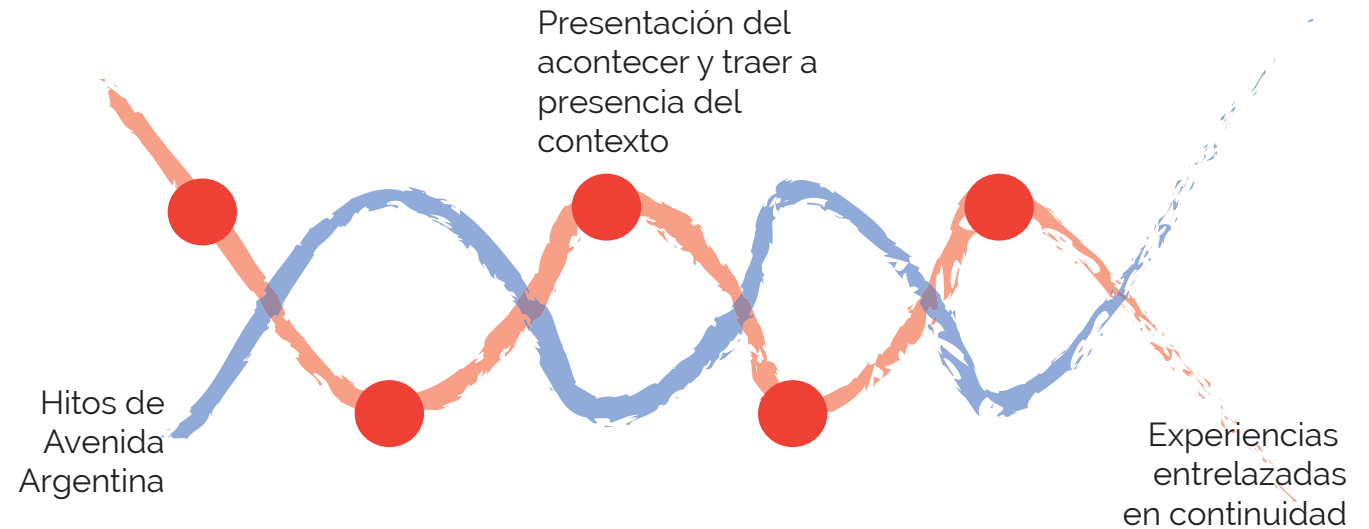


Fig.: Esquema sintético del fundamento de observación para el proyecto. Fuente: elab. propia.



# PARTIDO ARQUITECTÓNICO: ESTACIÓN DE TROLEBÚS

La propuesta de la Estación de Trolebús se enfoca en valorar el Trolebús como Monumento Nacional, y al Tranvía como medio de transporte anterior a él en Valparaíso, que generaba una memoria de la ciudad a partir de un recorrido relacionado con sus ascensores.

## a. Tranvía: memoria de ciudad en base a un recorrido

El tranvía fue el medio de transporte público utilizado en Valparaíso anterior a Trolebuses, con un recorrido fijado por sus rieles y relacionado con los Ascensores de la ciudad, para así facilitar el paso hacia sus cerros. Con la llegada de Trolebuses, y la mayor libertad en las maniobras de estos, pasó a ser obsoleto y reemplazado.

De ellos quedó una memoria de la ciudad en base a su recorrido, relacionado este con puntos clave de la ciudad, y permitiendo así tener una percepción de proximidad y lejanía.

Se propone rescatar este valor al constituir la Estación de Trolebús y su plaza como un hito en su lugar de emplazamiento, a partir de la expectación del acontecer de trolebuses con la ciudad asomada en vertical, y de la extensión horizontal y en continuidad del habitar en la avenida con la ciudad.

## b. Valorización del trolebús como Monumento nacional

Se reconocen los trolebuses estacionados en el bandejón como un frente expuesto, que ubica al habitante en una instancia anterior al acontecer de

la ciudad y desde la cual ella se asoma en su verticalidad: fachadas, cerros, edificios. De esta forma, el acontecer en el bandejón se constituye como un vértice en el que prima el habitar peatonal, el cual es espectador del frente expuesto del acontecer de trolebuses y de la ciudad asomada.

Se le da valor al acontecer dado por los trolebuses y la expectación de sus catenarias, instancias expuestas que salen de la cotidianidad del acontecer en la ciudad. Debido a ello, la plaza que le es siguiente se propone como un vacío que presenta su acontecer y enmarca la ciudad vertical asomada.

## c. Ciudad en continuidad y ciudad asomada

Dada la presencia de trolebuses en el bandejón de la Estación, la ciudad es traída a presencia como una vertical asomada. Sin embargo, en el resto de aristas del bandejón donde no se ubican los vehículos, la ciudad es traída a presencia como una continuidad horizontal, que permite abarcar tanto el acontecer próximo de la avenida como la ciudad distanciada.

Debido a la ubicación de la Estación de Trolebús, esta condiciona un aparecer vertical de la ciudad para ciertas instancias del bandejón, mientras que ella se relaciona tanto con la ciudad extendida horizontalmente en continuidad como con el umbral de la ciudad traída a presencia en la intersección de Av. Argentina con Chacabuco.

Debido a ello, una parte de la Estación de Trolebús se propone como una instancia que da paso a la continuidad expuesta, mientras que otra se propone como una instancia anterior a la extensión de la ciudad, y que la presenta de forma distanciada. Entre estas dos partes de la Estación, se propone un espacio exterior contenido y pertinente a ella, que permita tanto el avistamiento de la ciudad como continuidad horizontal como su aparecer en vertical debido a la Estación propuesta.

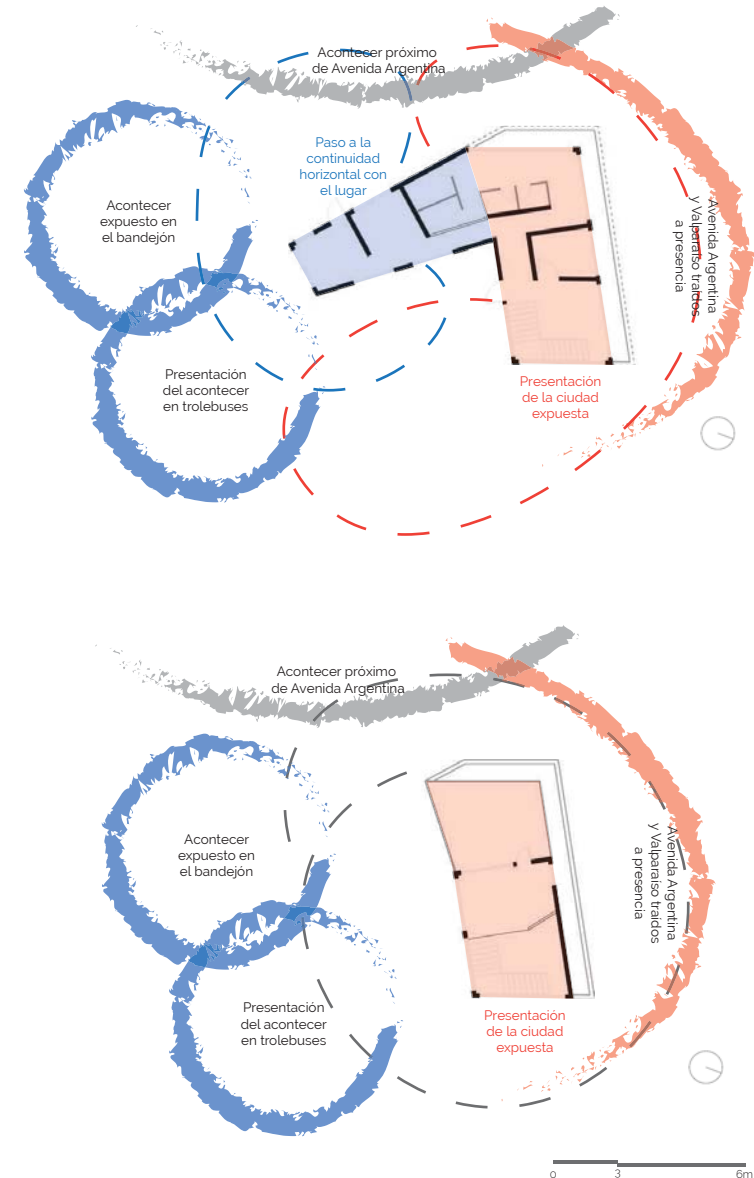


Fig.: Esquema de partido arquitectónico en Estación de Trolebús propuesta. (izq) Nivel 1, (der) Nivel 2. Fuente: elab. propia.

Por otra parte, la plaza del bandejón se propone como presentadora del acontecer en trolebuses, a la vez que se desliga de ello para dar paso a la extensión horizontal que permite traer a presencia el acontecer de la avenida y la ciudad distanciada, esto en el sector pertinente a la parada de colectivos.

## PARTIDO ARQUITECTÓNICO: PASEO PEATONAL

Comprendiendo también la Estación de Trolebús, el Paseo Peatonal se propone en base a sus circulaciones y cubiertas, conformando una ruta interpretativa de Accesibilidad Universal, que propone generar una memoria de su recorrido a partir de la presentación de hitos ubicados en Avenida Argentina.

En cuanto a circulaciones, se proponen dos modalidades de tránsito peatonal: una para el paso inmediato, que hace del bandejón un corredor expuesto, y otra de encuentro y estar móvil en el bandejón, que conforma un habitar expuesto pero volcado en sí mismo, conteniéndose en ello. Estas instancias serían permeables física y visualmente entre sí, para así no perder la continuidad con la que ya cuentan los bandejones de Avenida Argentina.

Por otra parte, las cubiertas se proponen tanto en pos de la ciudad extendida horizontalmente como de la presentación de los hitos de Avenida Argentina. Mediante la horizontalidad de la cubierta se connotaría la extensión horizontal y en continuidad de la avenida, mientras que mediante su elevación se presentarían sus hitos, conformando un recorrido referible a partir de ellos (referencia a tranvía y memoria de un recorrido).

Los hitos a presentar serían dados por las edifica-

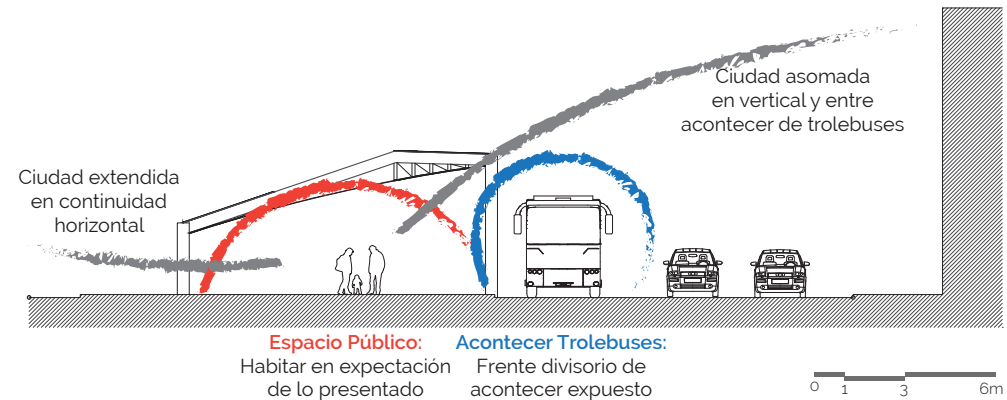


Fig.: Esquema referente a la influencia del acontecer de trolebuses ante el bandejón de la Estación de Trolebuses. Fuente: elab. propia.

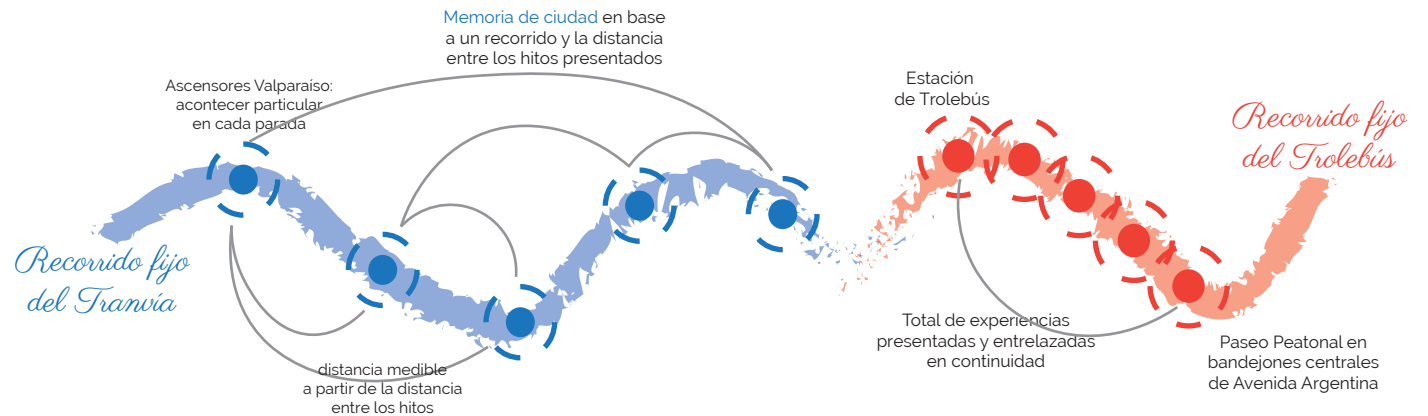


Fig.: Esquema explicativo de fundamento del tranvía para el proyecto. Fuente: elab. propia.

ciones o instancias que le otorgan su carácter de umbral de acceso a la ciudad a Avenida Argentina, tales como: Congreso Nacional, Inmuebles de conservación histórica, monumentos, liceos, colegios, y los umbrales en que la ciudad es traída a presencia en la intersección con otras calles.

#### - INSTANCIAS TEMPORALES Y FIJAS

Se definen instancias temporales y fijas para el Paseo Peatonal. Dentro de las instancias temporales se distinguen: la Feria de las Pulgas, el encuentro entre grupos de estudiantes en determinados horarios, y la espera de colectivos en horarios punta en el bandejón de la Estación del Trolebús.

Por otra parte, se definen instancias fijas para el acontecer de los bandejones de Av. Argentina, tales como: la espera de choferes de la locomoción colectiva en horarios de baja frecuencia, el encuentro y descanso de la ciudadanía que habita las proximidades de la avenida, y la actividad deportiva y recreativa a realizar por estudiantes o transeúntes.

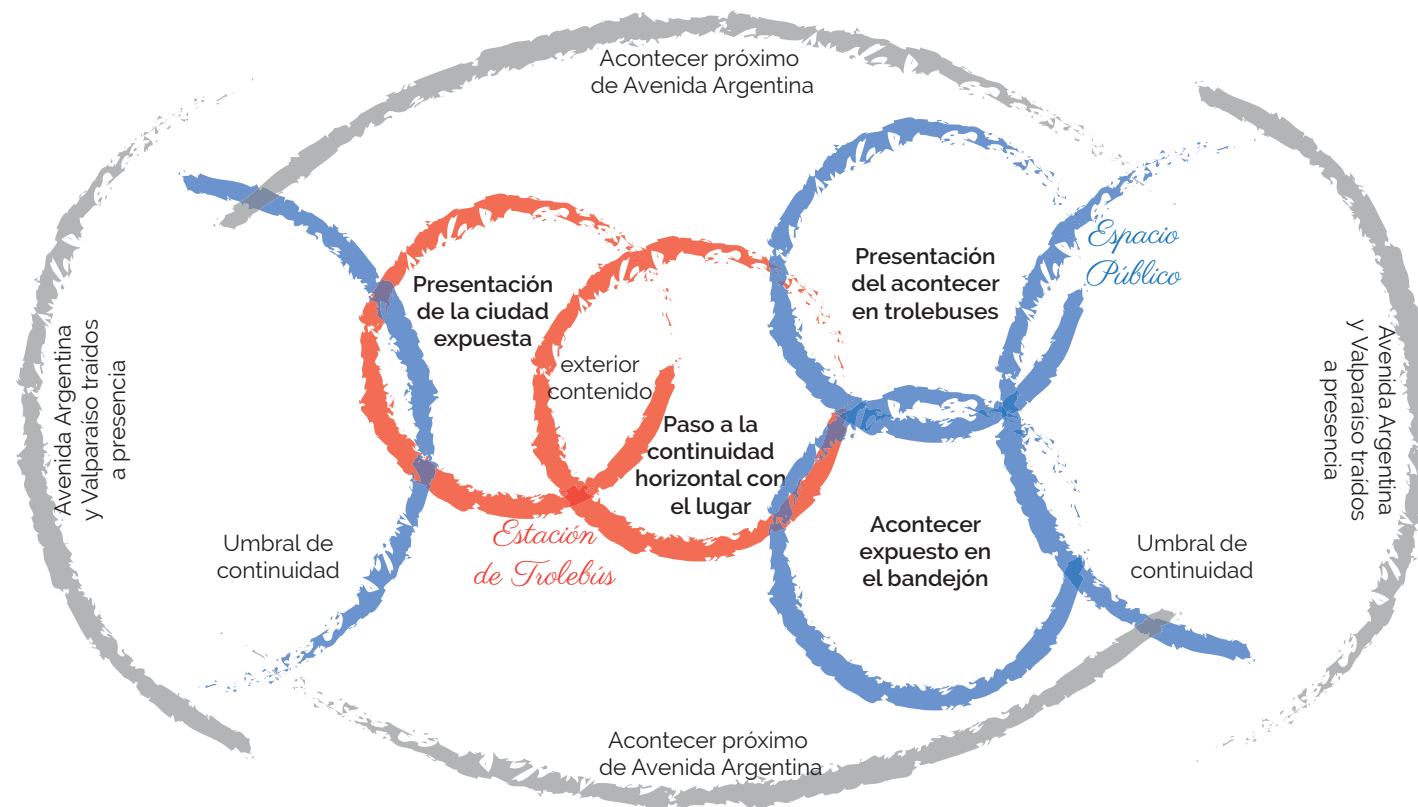


Fig.: Esquema de relaciones propuestas entre Estación de Trolebús y Espacio Público propuestos con su emplazamiento.. Fuente: elab. propia.

# ACTO ARQUITECTÓNICO

## Recorrer expectante (del acontecer y contexto presentados)

Las distintas instancias del Paseo Peatonal se proponen en pos de presentar al habitante sus cualidades espaciales o acontecer, dados estos por el acontecer en trolebuses, la extensión horizontal en continuidad de la ciudad, la ciudad traída a presencia en los umbrales de intersección con otras calles y los hitos presentes a lo largo de Avenida Argentina.

Esta presentación también es propuesta en la Estación de Trolebús, al constituirlo en dos fragmentos, uno que hace una continuidad con la extensión horizontal de la ciudad y otro que presenta la ciudad distanciada en la intersección de Avenida Argentina con Chacabuco.

De esta forma, tanto en el recorrido del Paseo Peatonal como en el interior de la Estación de Trolebús, se presentan y traen a presencia al habitante modos de aparecer del espacio e hitos que cualifican Avenida Argentina como eje de acceso a la ciudad. Por ello, el habitante recorrería un recorrido determinado por las distintas instancias de las que es expectante, y que conformarían los bandejones centrales de la avenida como una continuidad.

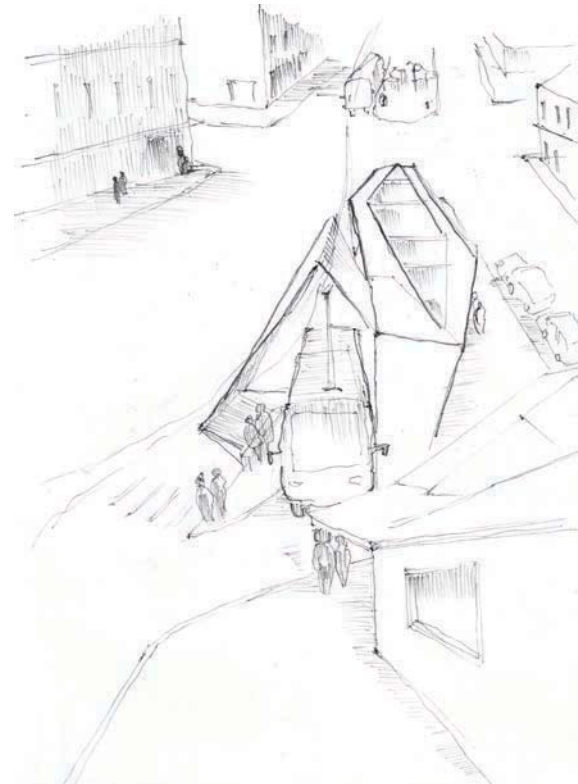


Fig.: Croquis de obra habitada: vista desde la estación hacia la garita propuesta de trolebuses y paseo peatonal (dirección sur). Fuente: elab. propia.

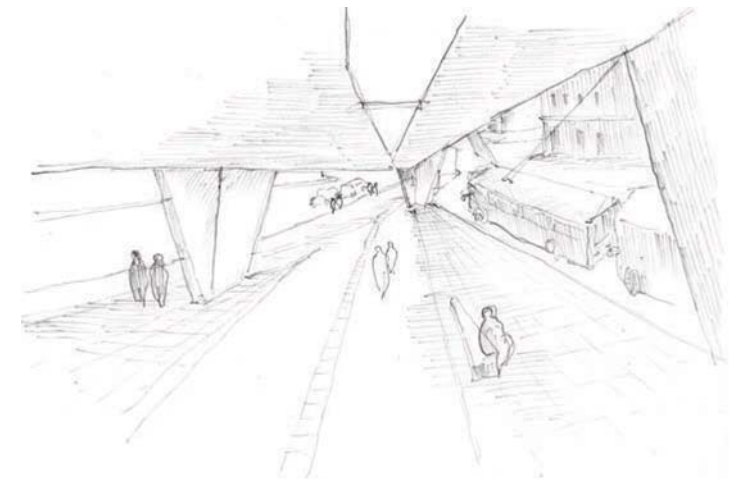


Fig.: Croquis de obra habitada: vista desde el acceso sur al paseo peatonal del bandejón hacia el acontecer de trolebuses y ciudad asomada. Fuente: elab. propia.



Fig.: Croquis de obra habitada: vista desde el interior de la estación de trolebús propuesta (baños y camarines) hacia Avenida Argentina con Chacabuco. Fuente: elab. propia.

# PRINCIPIO ESTRUCTURAL

## 1. Estación de Trolebús

La Estación de Trolebús se propone como un recinto estructurado en base a muros de hormigón armado, debido a su durabilidad y a que estaría expuesto tanto a condiciones climáticas como a la gente que transite por el lugar.

Se proponen muros estructurales en base a dos ejes, con el objeto de otorgar resistencia en caso de movimientos sísmicos. Además, se proponen ventanales estructurados en base a una estructura metálica secundaria, debido a que cubren parte importante de la fachada norte de la estación.

La cubierta sur de la Estación de Trolebús se extiende hacia el exterior, por lo que es sostenida en vigas pertinentes a la estación, para posteriormente sostenerse en machones ubicados en el bandejón. La cubierta de la terraza de la estación es dada por la losa del recinto interior siguiente a ella.

## 2. Cubiertas

Considerando las cubiertas del bandejón y la Estación de Trolebús como estructuras expuestas tanto a condiciones ambientales como a la acción de personas, se proponen en ferrocemento, sostenido en machones y muros estructurales de la estación.

- Sísmicidad Valparaíso: el ferrocemento es una combinación de malla de acero y mortero. Debido a su armadura es resistente a la tracción y al peso, por lo que es estable y resistente sísmicamente, más aún en piezas curvas.

- Vínculo con hormigón armado: el ferrocemento se sostiene en base a enferraduras, por lo que tanto el vínculo con los machones del bandejón

como con los muros estructurales de la Estación de Trolebús sería expedito (hormigón armado).

- Exposición a condiciones climáticas: el bandejón central de Avenida Argentina yace expuesto a las condiciones climáticas, dada la distancia dada por las calzadas con cualquier edificación. El ferrocemento es resistente a huracanes, lluvia e insectos, además de poseer un costo de mantención casi nulo.

- Irregularidad de cubiertas propuestas: el ferrocemento posee un espesor entre los 15 y 25mm, por lo que es muy liviano. A pesar de ello, puede cubrir grandes áreas sin la necesidad de estructuras secundarias que lo soporten. Además, puede ser ejecutado in-situ, situación favorable para la irregularidad de las cubiertas propuestas.

Una parte de las cubiertas del bandejón es propuesta como translúcida, por lo que se propone Danpalon, un tipo de lámina de policarbonato. Este material se presenta en láminas de 0,6 por 12m, con pestañas dentadas a lo largo de todos sus lados, permitiendo la unión entre paneles. Además, se fijan a estructuras mediante accesorios que permiten su libre expansión térmica.

Es un material altamente resistente a impactos, durable (expectativa de vida mayor a 20 años), protege contra rayos UV, requiere mínimo mantenimiento y es ligero, lo que es muy favorable a su ubicación en espacio público. Además, se adapta a casi cualquier diseño de cubierta, favorable a la irregularidad de las cubiertas propuestas.



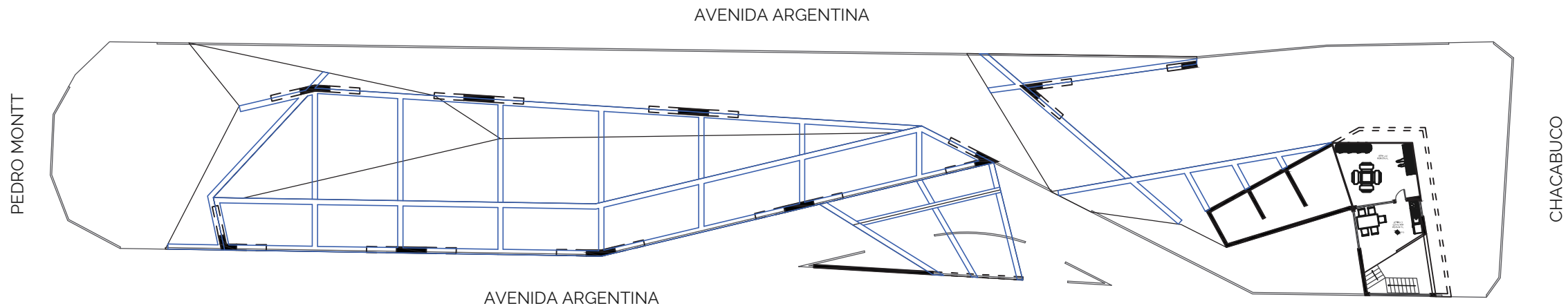


Fig.: Plano escala 1:350 con propuesta de vigas (línea celeste) y machones para cubiertas, y muros estructurales de la Estación de Trolebús propuesta. Fuente: elab. propia.



# ASOLEAMIENTO CUBIERTAS PASEO PEATONAL

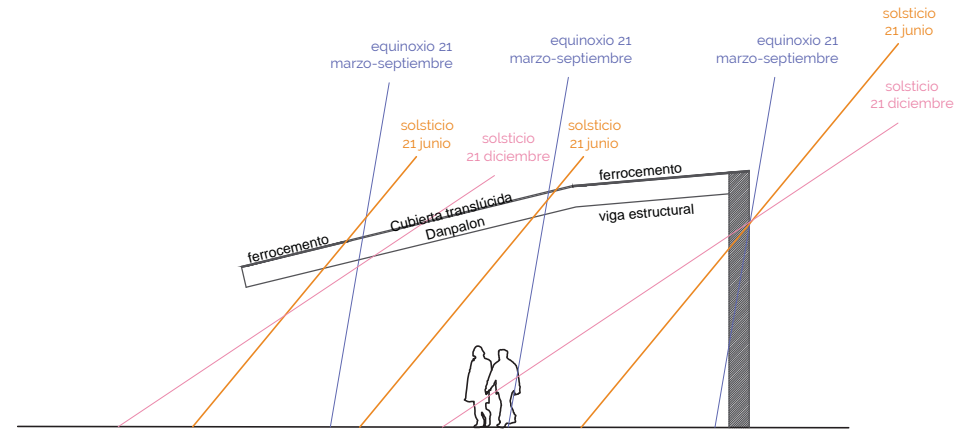
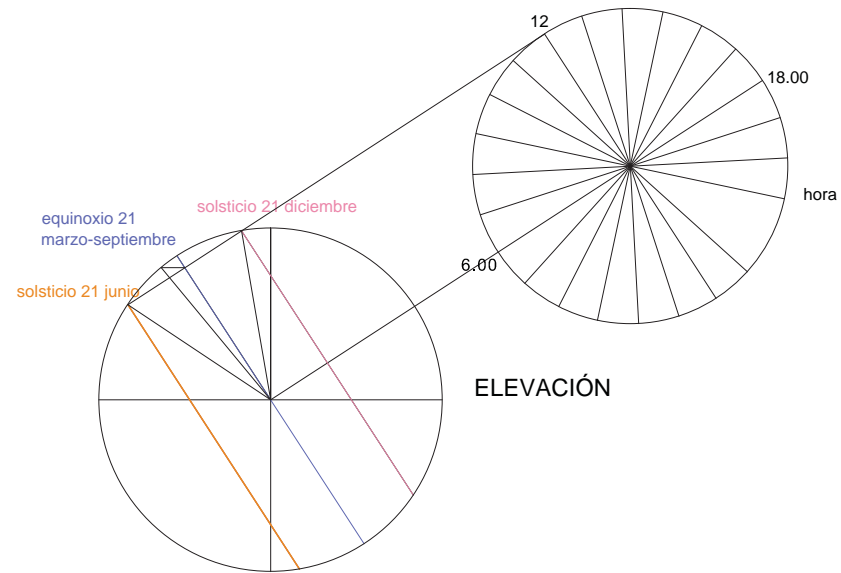


Fig.: Esquemas de asoleamiento en cubierta del paseo peatonal en amanecer. Los machones que la sostienen interrumpirían el paso de la luz, pero de forma intermitente debido a sus posiciones. Escala 1:150. Fuente: elab. propia.

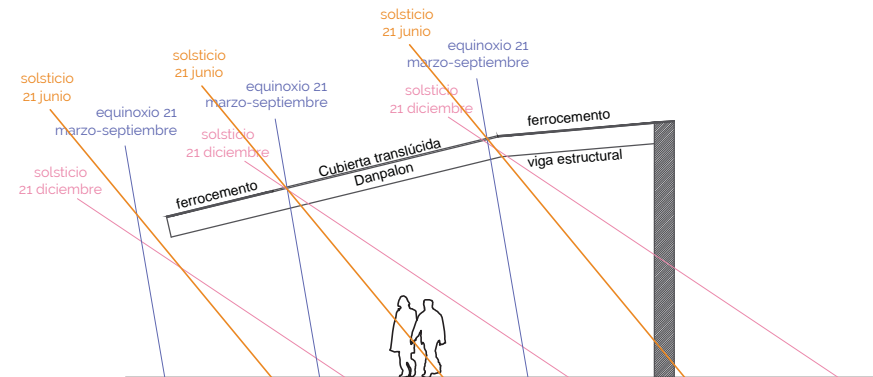
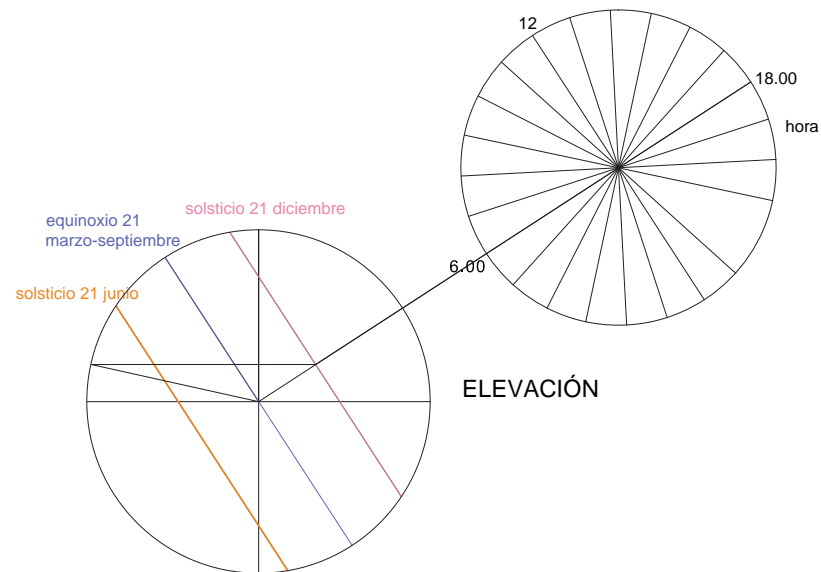


Fig.: Esquemas de asoleamiento en cubierta del paseo peatonal en atardecer. Escala 1:150. Fuente: elab. propia.

# PLANIMETRIAS ESTACION DE TROLEBÚS PROPUESTA

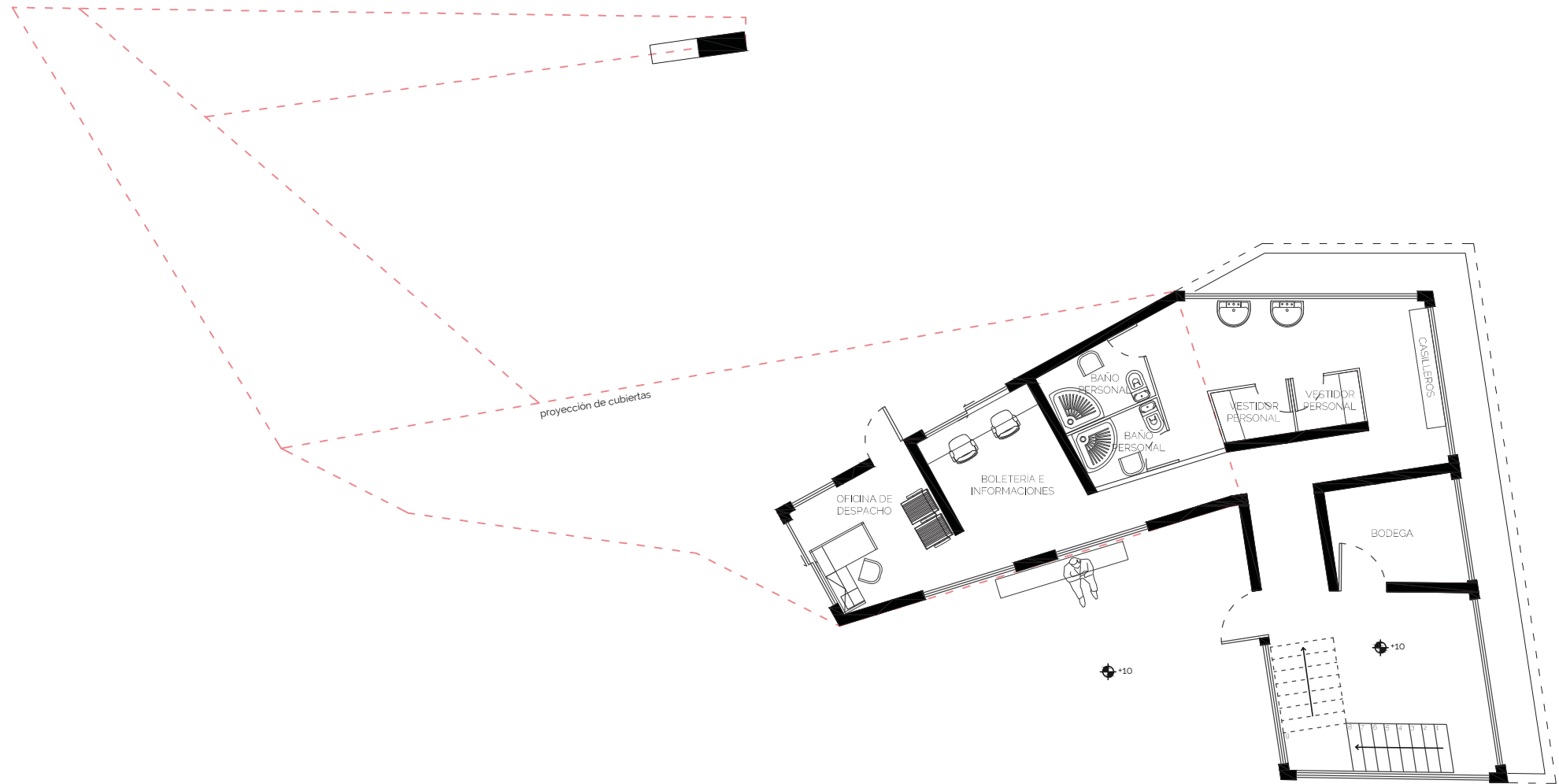


Fig.: Planta primer nivel. Escala 1:125. Cotas en centímetros. Fuente: elab. propia.

# PLANIMETRIAS ESTACION DE TROLEBÚS PROPUESTA

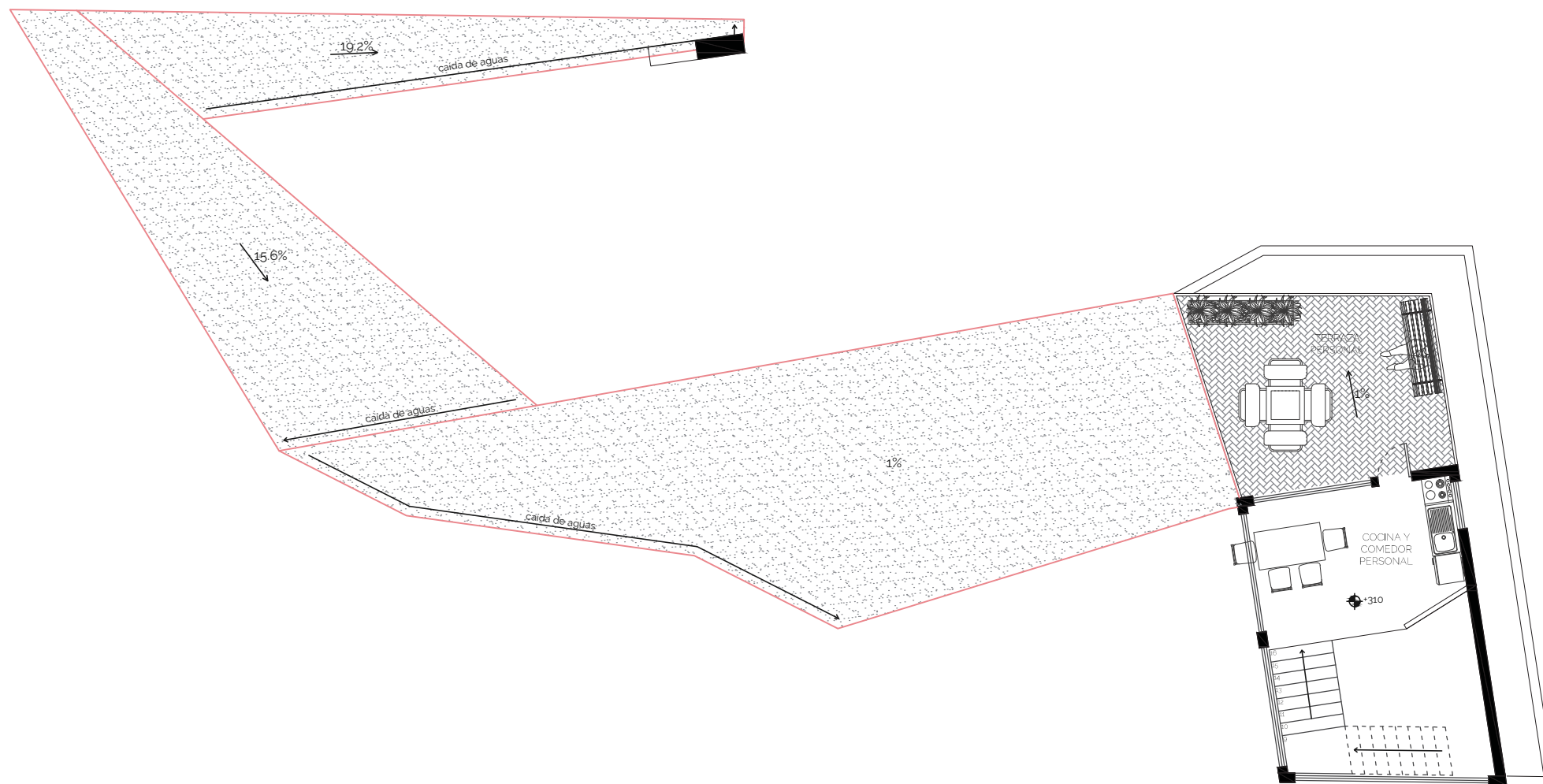


Fig.: Planta segundo nivel. Escala 1:125. Cotas en centímetros. Fuente: elab. propia.

TERCERA PARTE

**PLANTEAMIENTO FINAL  
PROYECTO DE ESTACIÓN DE TROLEBÚS  
Y EQUIPAMIENTO Y REMODELACIÓN  
VIAL DE AVENIDA ARGENTINA**



## RONDA DE TÍTULO 2

A partir de la ronda de título 2, se determinan puntos a redefinir en el proyecto, tales como: unidad formal, espacialidad, disponibilidad de los bandejones centrales, entre otros.

Del estudio de estos puntos se replantea el fundamento espacial del proyecto, considerando aspectos esenciales del fundamento planteado el trimestre anterior. Los puntos a los que se responde en el replanteamiento son:

### a. Unidad Formal

Se plantea la necesidad de definir un orden y jerarquía clara de los espacios propuestos, en el que la Estación de Trolebús y los espacios públicos propuestos se den como un conjunto y no aislados entre sí.

Además, la jerarquía de ordenamiento debe responder al fundamento de observación, generando un orden de encuentro del habitante con la ciudad y los equipamientos propuestos.

### b. Disponibilidad del bandejón

Se rescata la cualidad de disponibilidad de los bandejones centrales de Avenida Argentina, como valor ya existente que constituye instancias temporales en ellos.

Con ello, se solicita que se defina cómo afectan en la disponibilidad las instancias propuestas en el bandejón, y cuánto se puede alterar o mejorar el entorno partir de lo propuesto, conservando el valor inherente de Avenida argentina.

### c. Encuentro con el lugar

Se propone definir un orden de encuentro del habitante con el lugar: con los equipamientos propuestos, con el entorno próximo y distanciado.

Definir cómo es la relación espacial del habitante con lugar que habita, en las distancias instancias definidas del bandejón como espacio público y espacio para la intermodalidad.

## REPLANTEAMIENTOS DE LA PROPUESTA

Avenida Argentina se reconoce como un eje de acceso a la ciudad de Valparaíso, desde el que se trae a presencia el acontecer de su entorno, sea este próximo, de la misma avenida y de las intersecciones con otras calles.

Se propone darle valor a la continuidad de sus bandejones centrales, a la visibilidad del entorno, a la temporalidad de sus aconteceres (feria de las pulgas, actividad escolar, entre otros) y a la monumentalidad (requerimiento de SECPLA).

### a. Objetivos

Se busca definir un orden del encuentro del habitante con Avenida Argentina, a partir de una jerarquía de los espacios propuestos, dada en base a los aconteceres, extensión y forma del espacio existentes.

### b. Continuidad y visibilidad

Se propone darle continuidad a los bandejones centrales de Avenida Argentina mediante visibilidad y Accesibilidad Universal. La primera con el objetivo de presentar el entorno y la segunda con el objeto de dar paso a los distintos intersticios de la ciudad que acontecen en la avenida: umbrales de continuidad, acontecer de trolebuses, avenida traída a presencia, entre otros.

### c. Intersticio de ciudad: Acontecer de Trolebuses

En el bandejón en el que se ubica la Estación de Trolebuses, se definen distintas instancias a presentar y dar paso, ya sea porque constituyan un acontecer o una cualidad espacial. Por una parte, está el acontecer de trolebuses, el cual posee una temporalidad dada en el paso o

ausencia de los troles, y que genera momentos de espera y abordaje de sus usuarios. Se suma a ello una instancia espacial, dada en la expectación de las catenarias de trolebuses: le dan una altura fija al acontecer de trolebuses, que además lleva la vista de los habitantes hacia su verticalidad.

Por otra parte, se reconocen las fachadas de las edificaciones ubicadas en Avenida Argentina que conforman una continuidad expuesta. Sin embargo, en su lado este, esta fachada es traspuesta por los trolebuses que se ubican adyacentes al bandejón. De esta forma, el habitante se convierte en un espectador de un frente expuesto y antepuesto del acontecer de trolebuses, tras el cual se asoman intercaladamente las fachadas de Avenida Argentina.

### d. Jerarquía de visibilidad

Dado lo anterior, se proponen Estación de Trolebús y espacio público adyacente como presentadores de los intersticios de la ciudad (umbrales de continuidad, Avenida Argentina expuesta, Avenida Argentina traspuesta, acontecer colectivos), traspuestos por el mismo espacio en que se da el acontecer peatonal de trolebuses y el frente dado por la parada de trolebuses.

### e. Eje de encuentro del habitante con el acontecer

En el bandejón en el que se ubica la Estación de Trolebús, se propone un eje principal de encuentro con la actividad expuesta de trolebuses, a partir del cual el habitante se encuentre con intersticios de la ciudad traspuestos.

Este eje principal estaría conformado por: el estacionamiento y parada de trolebuses adyacentes al bandejón, la espera de los usuarios del trolebús, la boletería de carga de tarjeta del metrotren, la oficina de gestión de trolebuses y la expectación de las catenarias: todo acontecer que esté ligado al usuario y los vehículo de trolebuses.

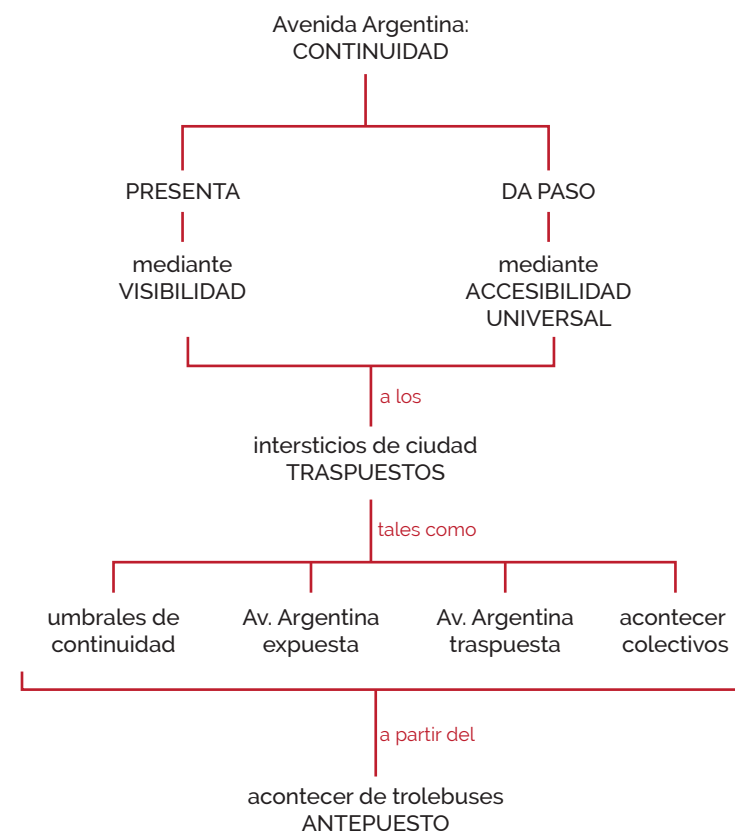


Fig.: Esquema sintético de visibilidad y accesibilidad propuestos en pos de los intersticios de ciudad antepuestos y traspuestos (item b, c, d). Fuente: elab. propia.

Se proponen también ejes secundarios, en los que el habitante se encuentre de frente con los intersticios de ciudad traspuestos en el eje principal. Estos ejes se desprenderían del eje principal para constituir una instancia apartada de él, en los que se traería a presencia el acontecer de colectivos, umbrales de continuidad, la fachada continua y el acontecer de Avenida Argentina.

### f. Espacios propuestos y modo de visibilidad

Se proponen Estación de trolebús, garita de trolebús, y plaza adyacente. La Estación y garita se proponen como espacios cuyo acontecer es expuesto, mientras que la plaza se propone como un espacio desde el que es visible el acontecer expuesto y el entorno traspuesto.

Con ello, se proponen modos de visibilidad, dados en anteponer y trasponer el acontecer y entorno, según estos pertenezcan o no al eje principal de acontecer expuesto de trolebuses. Cabe destacar que esta visibilidad, aunque sea traspuesta en ciertas instancias, se propone con cuidado de mantener la visibilidad ya existente en el bandejón, ya sea del habitante que lo habita como del que se ubica en los extremos de Avenida Argentina.

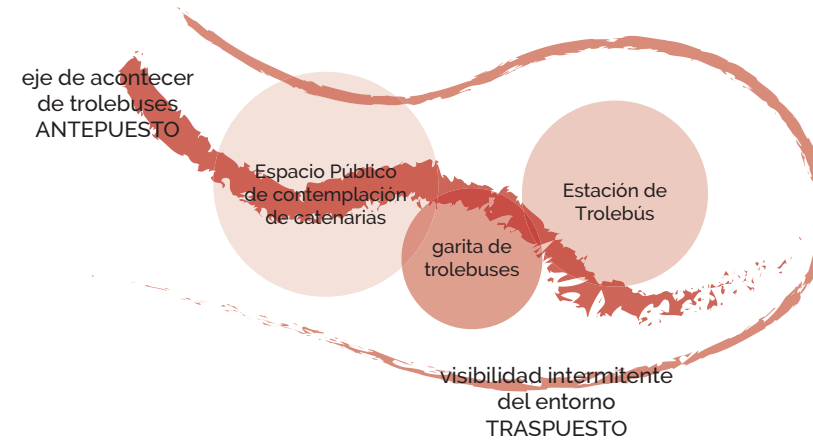


Fig.: Esquema de ejes de visibilidad antepuesta y entorno traspuesto (item e, f). Fuente: elab. propia.

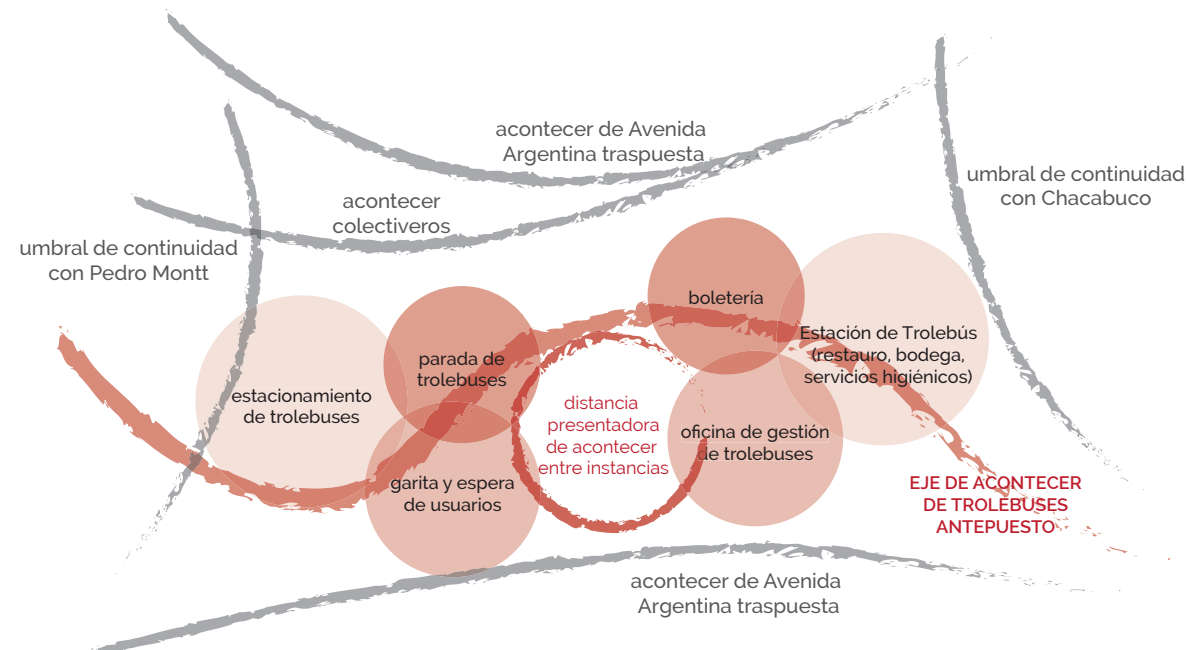


Fig.: Esquema de programa propuesto para el eje de visibilidad antepuesto y acontecimientos identificados en el entorno traspuesto. Fuente: elab. propia.

## g. Estación de Trolebús

La Estación de Trolebús se propone como parte y punto terminal del eje de acontecer expuesto de trolebuses, con una significación para su emplazamiento y el habitar al interior de ella.

Se propone en 3 módulos, ubicados en el bandejón de forma que sus fachadas conformen una envolvente que exponga sus acontecimientos (oficina de gestión, boletería, acceso a edificación principal), y que trasponga el entorno próximo y distanciado mediante una permeabilidad intermitente, mientras que el acontecer de trolebuses sea traído a presencia plenamente.

Por otra parte, sus espacios interiores se proponen con 2 principales intenciones: la visibilidad directa al acontecer de trolebuses y la visibilidad intermitente del entorno. A ello se suma la cualidad definida para el habitar en Avenida Argentina: el habitante se ubica en una instancia central desde la cual se trae a presencia la lateralidad de la avenida, dada en el habitar de sus veredas, además de la avenida misma que se distancia hacia norte o sur, con un cielo libre y distancia tal que expone la ubicación del habitante en el bandejón.

Esta cualidad de la avenida se propone en la Estación de Trolebús mediante lucarnas, que derivan hacia ventanales que conforman dos ejes de visibilidad con el entorno, y que en su cruce ubican al habitante en una instancia central desde la cual este se desprende para ser parte de las otras instancias de la estación.

Por otra parte, se proponen estas lucarnas como modos aéreos de guiar el espacio interior de la estación. Hacia el este, estas lucarnas destacan el recorrido por sobre la llegada a un espacio, haciendo referencia al habitar en el espacio público del bandejón, en el cual se conforma un recorrido de contemplación del acontecer de trolebuses: a partir de un recorrido fijo se llega a instancias que se exponen al habitante en su totalidad (comedor, cocina, bodega), y desde las cuales el acontecer de trolebuses se trae a

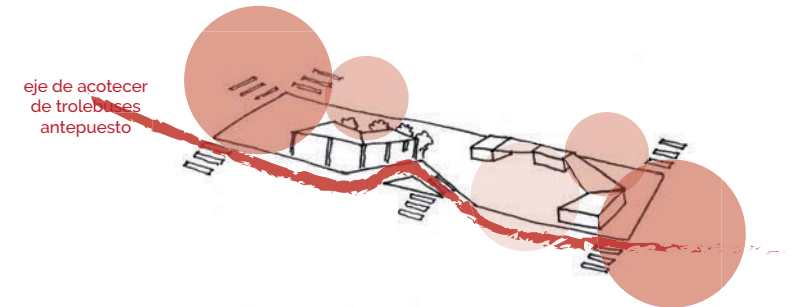
presencia. Hasta el oeste, la lucarna se ubica como centro de un espacio desde el cual se traen a presencia los accesos a baños y vestidores, instancias privadas de las cuales se vislumbran solo sus accesos, sumado a un entorno traído a presencia de forma intermitente debido a lo propuesto en el exterior próximo.

## g. Equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina

Paralelo al proyecto de Estación de Trolebús y Espacio Público adyacente, se propone una remodelación vial y de equipamiento de Avenida Argentina en un largo comprendido entre las calles Chacabuco y Av. Colón.

Las principales intenciones de esta propuesta son incorporar la Accesibilidad Universal en sus recorridos peatonales, optimizando los flujos que se dan entre bandejones y hacia los extremos de la avenida. Además, se propone una semaforización que ordene los flujos vehiculares y evite atochamientos entre bandejones, priorizando los flujos peatonales por sobre los vehiculares.

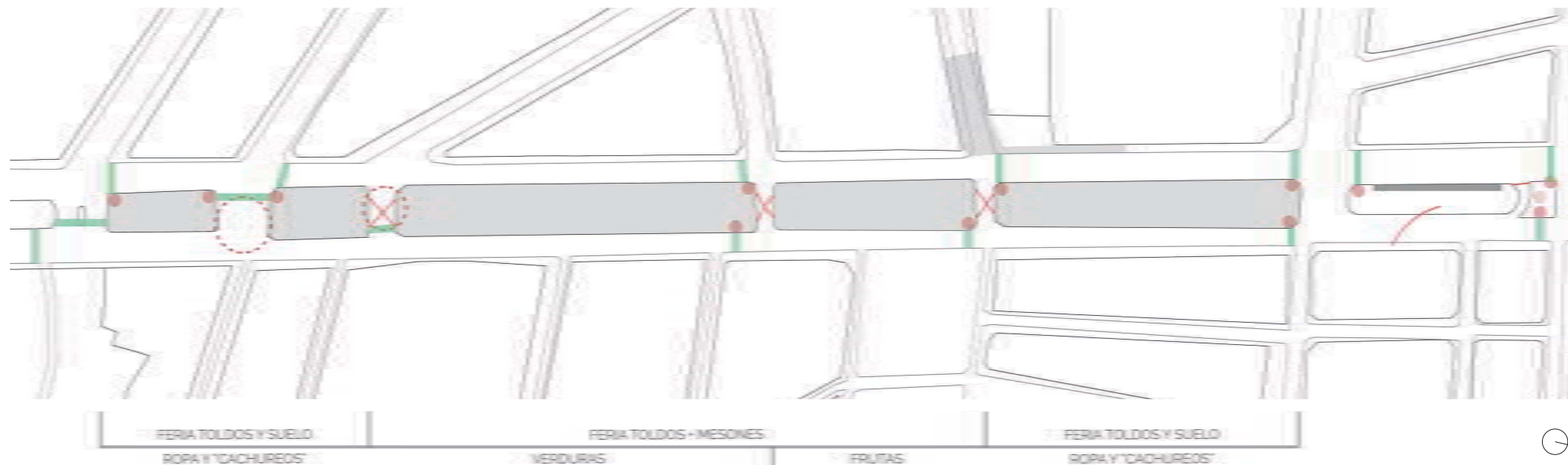
Se realiza una propuesta de equipamiento leve, en concordancia con el habitar y flujos ya existentes en los bandejones, para así no irrumpir, sino que favorecer la disponibilidad de los bandejones centrales.



eje de acontecer de trolebuses antepuesto

- Vacio de presentación del acontecer de trolebuses: forma parte del eje de acontecer expuesto, proponiendo una visibilidad inmediata del acontecer de trolebuses, dada por un vacío que antecede el acontecer presentado para hacer del habitante un espectador, desde el cual el entorno se trae a presencia de forma intermitente, ya sea por el paso de trolebuses o el equipamiento propuesto.
- Espacio de visibilidad direccionada y respaldada por vertical próxima, que presenta el entorno que era traspuesto en el eje de acontecer de trolebuses, y que ahora trae a presencia los flujos peatonales, vehiculares y fachada continua de Avenida Argentina.
- Umbral de continuidad desde el que se trae a presencia Avenida Argentina y acontecer de calles perpendiculares.

Fig.: Esquema de voluntades espaciales propuestas en el bandejón de emplazamiento de la Estación de Trolebús. Fuente: elab. propia.



- Área Feria de las Pulgas
- Reunión taxistas
- Espera para cruce peatonal
- Espera para trolebús
- Pasos de cebra
- Concentración flujo vehicular
- Cruces peatonales no autorizados

Fig.: Esquema de elementos identificados en la realidad actualidad de la vialidad de Avenida Argentina, tales como: cruces peatonales, zonas de atochamiento de vehículos, entre otros. Escala 1:4700. Fuente: elab. propia.



# FUNDAMENTO TÉCNICO DEL PROYECTO

Dada la propuesta de Estación de Trolebús y de Equipamiento y remodelación vial de Avenida Argentina, se revisaron distintos documentos y fuentes para la elaboración de un fundamento técnico del proyecto. A partir de ellos se determinaron medidas, materialidad, equipamientos propuestos, entre otros.

## a.1 Manual de Accesibilidad Universal

### - SILLA DE RUEDAS

Para el paso holgado de sillas de ruedas, se recomienda un ancho libre de 80cms mínimo, y un radio de giro entre 80 y 100cm. Para el paso de una persona a pie y una en silla de ruedas, se recomienda un ancho mínimo de 150cms.

### - VEREDAS Y RUTA ACCESIBLE

Se recomienda disponer de una franja de circulación de 150cms de ancho y 210cm de alto (mínimo): una ruta accesible libre de obstáculos que permita un paso fluido de personas de todos los grupos etarios y sillas de ruedas.

Por otra parte, se recomienda proponer franjas de equipamientos independientes de la ruta accesible, en las que se dispongan basureros, asientos, luminarias, entre otros, con distancias libres de 80cm a uno o ambos de sus lados para el libre emplazamiento de sillas de ruedas. Se recomienda que en esta misma franja se propongan pilotes de seguridad, alineados al borde de las aceras cada 90cm mínimo.

En cuanto a pavimentos, se recomiendan pavimentos antideslizantes en seco y mojado, que mediante adecuados cambios de textura y color indiquen cambios de sentido, nivel e itinerario, y que se diferencien entre sí mediante bordes de al

menos 5cm de ancho.

También se indica que los colectores de agua tengan aberturas máximas de 15mm, y que los árboles propuestos no interrumpen las franjas de circulación y tengan una protección de su plato de riego y altura mínima de copa de 210cm.

### - CIRCULACIONES INTERIORES Y PUERTAS

Se propone que los pasillos tengan un ancho mínimo de 90cms, para el paso de una persona en silla de ruedas, o un ancho de 150cms para el paso de una persona a pie y otra en silla de ruedas.

Se propone que la puerta de acceso al recinto tenga un ancho mínimo de 90cms, mientras que las puertas interiores tengan un ancho mínimo de 80cms. Se sugiere el uso de puertas correderas, debido a que requieren menos movimiento para abrir o cerrarlas. Además, se propone que las puertas de emergencia formen parte de un recorrido libre de barreras y escalones y que sean batientes hacia afuera.

### - BAÑOS

Se sugieren dimensiones mínimas para los baños: 240x160cm, 160x240cm o 190x180cms. Por otra parte, se sugiere que sus puertas sean batientes hacia afuera, y que sean propuestos como recintos únicos/unisex con accesos independientes para hombres o mujeres, debido a la posibilidad de que una persona discapacitada requiera de la ayuda de una persona del sexo opuesto.

Además, se propone que las duchas posean dimensiones mínimas de 90x120cms, con un asiento de 45x45cms y una pendiente de 2% al desagüe.

### -COCINA

Se recomienda que el área de trabajo, cocina,

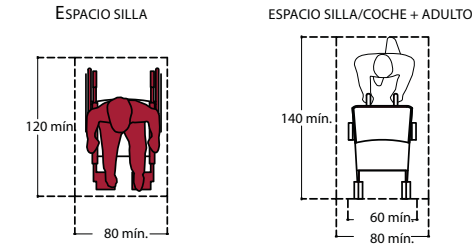


Fig.: Esquema de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas y coche. Cotas en centímetros. Fuente: Manual de Accesibilidad Universal.

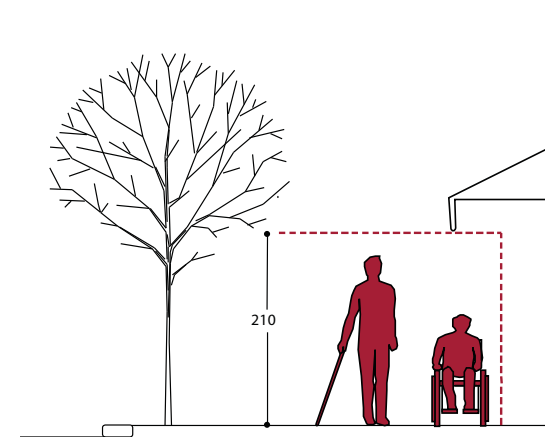


Fig.: Esquema de altura libre recomendada para Ruta Accesible. Cotas en centímetros. Fuente: Manual de Accesibilidad Universal.

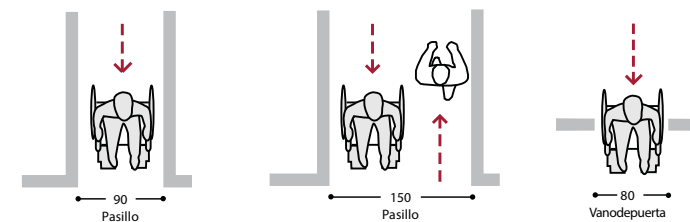


Fig.: Esquema de anchos recomendados para pasillos y vanos de puertas. Cotas en centímetros. Fuente: Manual de Accesibilidad Universal.

lavaplatos y refrigerador estén próximos entre sí, y que el recinto posea una franja libre de al menos 120cms (ideal 150cms) para el paso.

#### - CAMARINES

Se recomiendan dimensiones mínimas de 180x150cms, con una banca de 50cms de ancho y puerta que se abra hacia afuera o que sea corredera.

#### - PLAZAS

Se recomienda que sus circulaciones tengan un ancho mínimo de 150cms, y que conformen un circuito que permita recorrer la plaza en su totalidad sin la necesidad de devolverse.

### a.2 Consideraciones en el proyecto

Estas recomendaciones se consideran tanto en la proyección de espacios interiores como en espacios públicos. En la Estación de Trolebús, se consideran anchos mínimos para pasillos, puertas y recintos, además del sentido de abertura de puertas y en la conformación de una ruta libre de obstáculos.

En los espacios públicos propuestos se considera el ancho mínimo recomendado para la ruta accesible, además de que se definen circulaciones que recorren los bandejones y los vinculan con los extremos de Avenida Argentina. Por otra parte, se proponen franjas de equipamiento en ejes que no irrumpen con las circulaciones peatonales y que aportan al habitar dado en los bandejones, tal como en el caso de la Feria de las Pulgas realizada en ellos.

### b.1 NEUFERT: Arte de proyectar en arquitectura

Se consulta este texto para determinar dimensiones y metodologías de ordenamiento de los elementos que constituyen una cocina, a aplicar en la cocina propuesta en la Estación de trolebús, la cual también posee un comedor.

- La cocina debe orientarse al noreste o noroeste, además de relacionarse con el comedor y bodega y tener vista a la entrada y patios.

- Las dimensiones estándar mínimas de sus elementos son: fregadero y escurridor con armario para ollas 90x60cm, basurero 25x30cm, cocina con campana y horno 60x60cm, refrigerador 60x60cm, y superficie de trabajo de 60x60cm ó 120x60cm.

- Los pasillos deben tener un ancho entre 120 y 150cm.

- Se define una jerarquía de actividades que se realizan en la cocina y a cuales se les debe dar prioridad. En primer lugar está preparar, lavar, cocinar y guardar. En un eslabón intermedio se ubica comer, y en el menos relevante se ubica asar y congelar.

- En cuanto al comedor, se indica que este debe poseer una mesa con sillas o bancos, con un margen libre de 80cm a su alrededor para un cómodo movimiento, y al menos una superficie de 60x40cm en su mesa por persona.

El lugar para comer debe al menos ocupar 4m<sup>2</sup>, y la cocina o comedor al menos 12m<sup>2</sup>. El comedor debe estar habilitado al menos para 4 personas, y debe orientarse hacia el sur o el oeste.

- Los muebles a de almacenamiento deben ubicarse próximos a las áreas de trabajo. Se recomienda que la superficie de preparación se ubique junto a una ventana.

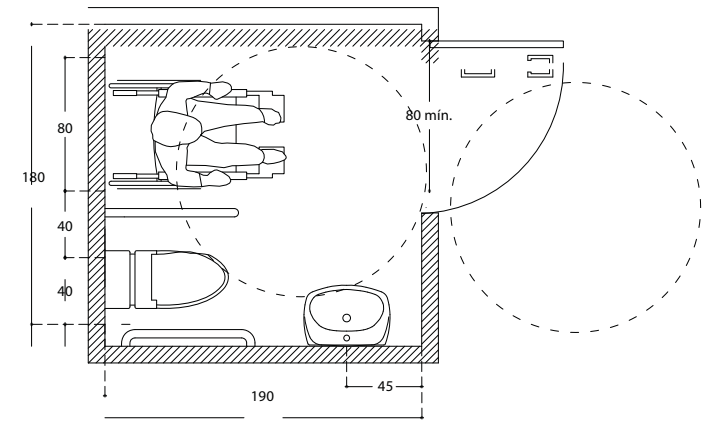


Fig.: Esquema de medidas mínimas a considerar en un baño accesible. Cotas en centímetros. Fuente: Manual de Accesibilidad Universal.

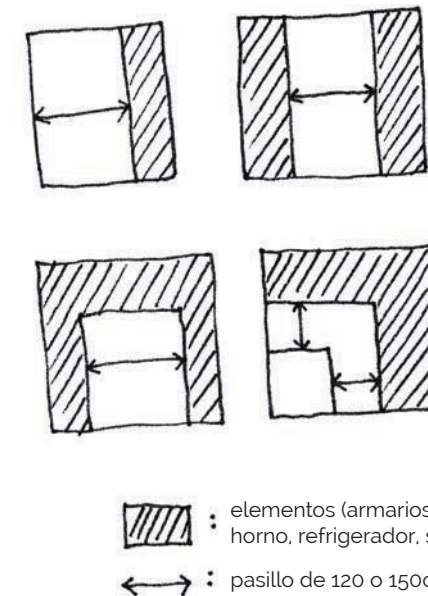


Fig.: Esquema de recomendaciones de NEUFERT en distintos modos para la disposición de elementos y pasillos en una cocina. Fuente: elaboración propia.

## b.2 Consideraciones en el proyecto

Estas recomendaciones se consideran en la proposición de la cocina de la Estación de Trolebús.

Sus equipamientos propone basurero, refrigerador, mesón de trabajo de 120x60cm y de 60x60cm, cocina y horno, y lavaplatos, todos en las dimensiones recomendadas. Se disponen en "L", con un pasillo libre de 200cm (50cm por sobre lo recomendado), además de que se ordenan de tal forma que los muebles destinados a guardado se ubican próximos a los mesones de trabajo y cocina.

El comedor se propone para 4 personas, orientado al sur oeste y con un margen libre de 100cm (20cm por sobre el recomendado).

En cuanto a la ubicación de la cocina en la Estación de Trolebús, esta se ubica próxima a su bodega y acceso principal, orientada al este y con ventanales que dan hacia la calle y espacio público del bandejón.

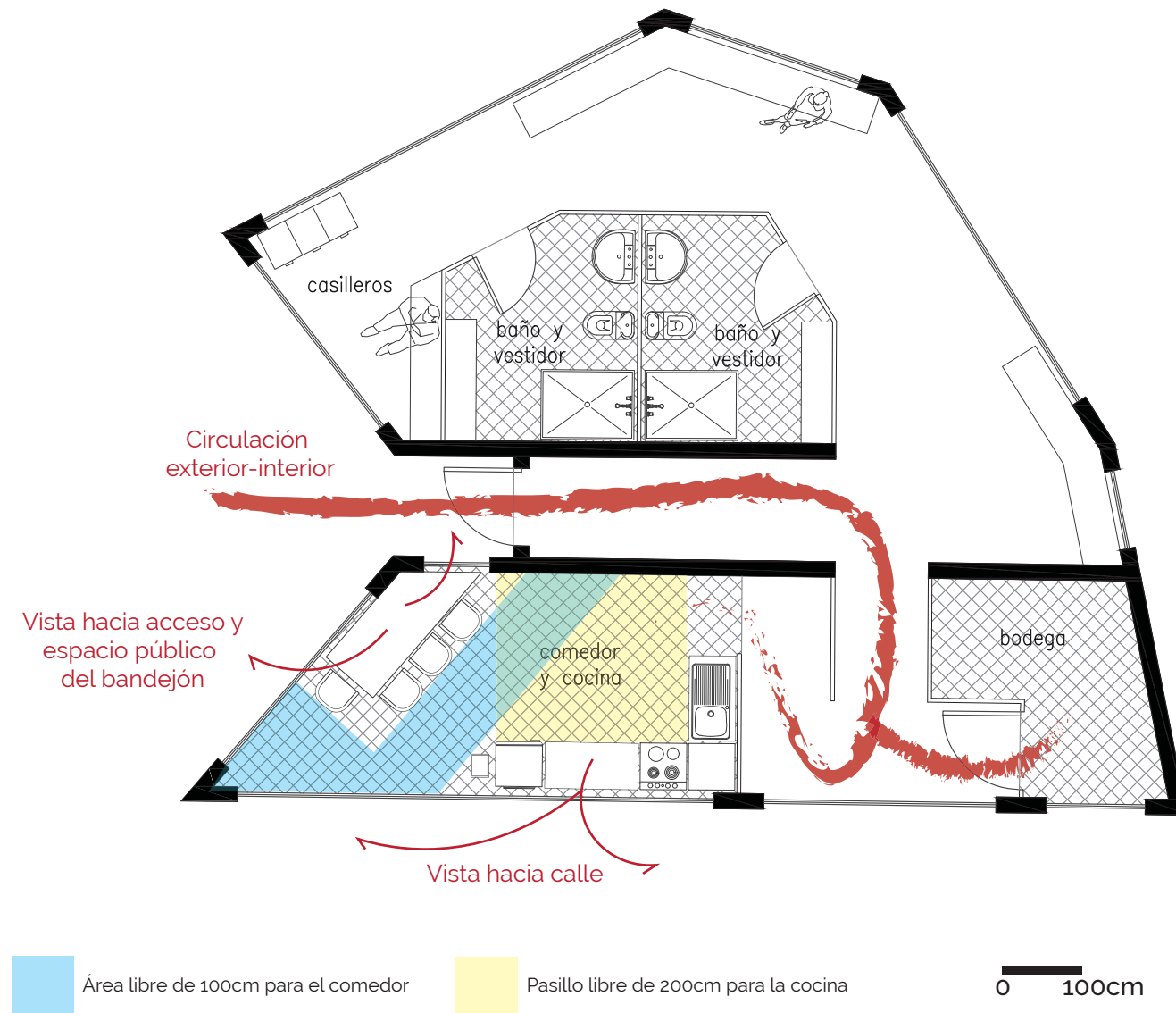


Fig.: Esquema de algunas medidas tomadas en la proposición de la cocina de la Estación de Trolebús en base a las recomendaciones de NEUFERT. Fuente: elaboración propia.

## c.1 Corporación Ciudad Accesible: revisión de publicaciones

Se realiza una revisión de distintas publicaciones en el sitio web de Corporación de Ciudad Accesible, según estos tengan relación con la porposición de espacios públicos y vialidad.

A partir de la revisión de distintas publicaciones se realiza un itemizado de recomendaciones a considerar en la propuesta de Estación de Trolebús y de Equipamiento y remodelación vial de Avenida Argentina.

### 1. Decreto 50 de la OGUC:

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=5917>

- Ruta accesible: pavimento estable de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido, con un ancho mínimo de 1.5m. En casos de que sea interrumpida, puede enangostarse hasta 90cms o al menos ofrecer otra alternativa de desplazamiento.

- Los rebajes de la vereda no deben poseer una pendiente mayor al 12%.

- Posibles obstáculos de la ruta accesible: paraderos y su señalización, semáforos, basureros, vegetación mal cuidada, postes, entre otros.

### 2. Evacuación en situaciones de emergencia:

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=6354>

- Vías accesibles y cruces peatonales sin obstáculos. La condición de accesibilidad de estas rutas debe ser el punto de partida para cualquier plan de emergencias y evacuación efectivas.

- Según el mapa de seguridad proporcionado por la ONEMI, Avenida Argentina forma parte de uno de los sectores a evacuar en situación de emergencia, a la vez que es vía de evacuación hacia

distintos puntos de encuentro en cerros aledaños. Debido a ello, es prioritario que se accesibilicen sus vías.

### 3. Transporte público:

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=6266>

- Deben contar con paraderos accesibles, señalización, asientos y dimensiones suficientes para un fácil ingreso y abandono del transporte público.

### 4. 6ª Conferencia Internacional de Ciudad 2017 / Mapocho 42k:

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=7124> ,

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=6673>

- Mejorar la infraestructura urbana y condiciones del transporte público para imponerlo sobre el transporte vehicular individual.

- Garantizar una movilidad peatonal de calidad y transporte seguro en bicicleta, conformando una red y separación que proteja su seguridad. Distintuir las vías peatonales o de movilidad reducida de las ciclo vías, debido a que los ciclistas pueden generar un riesgo para los peatones.

- Otorgar mayor y mejor movilidad peatonal, ciclo vías y transporte público, como solución a la congestión vehicular.

- Las vías peatonales deben entregar lugares interesantes para hacer de la caminata una experiencia de calidad a nivel ocular: generar cosas que hacer y ver en su recorrido.

### 5. Intervenciones en el espacio público:

<http://www.ciudadaccesible.cl/?p=7102>

- Recobrar la importancia del peatón y la caminata como una acción que permite trasladarse, pasear y disfrutar del espacio público.

- Considerar condiciones definidas en el Manual de Accesibilidad Universal para cruces peatonales,

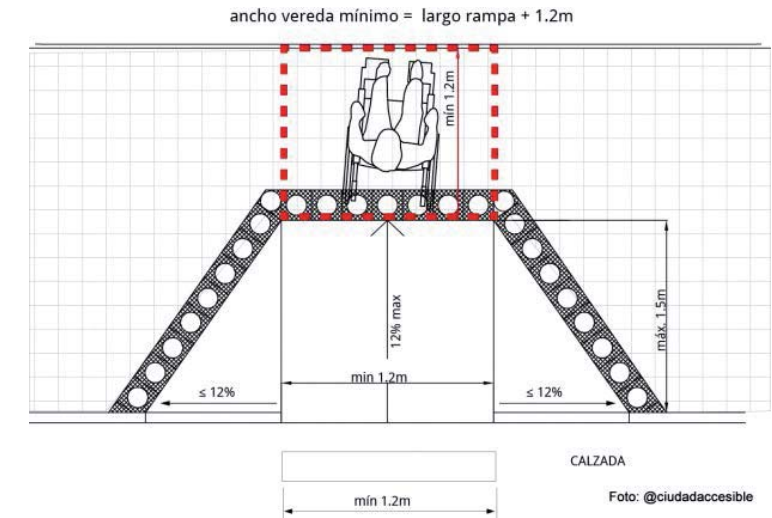


Fig.: Esquema de pendiente y ancho idóneos para un cruce peatonal. Fuente: Corporación Ciudad Accesible.

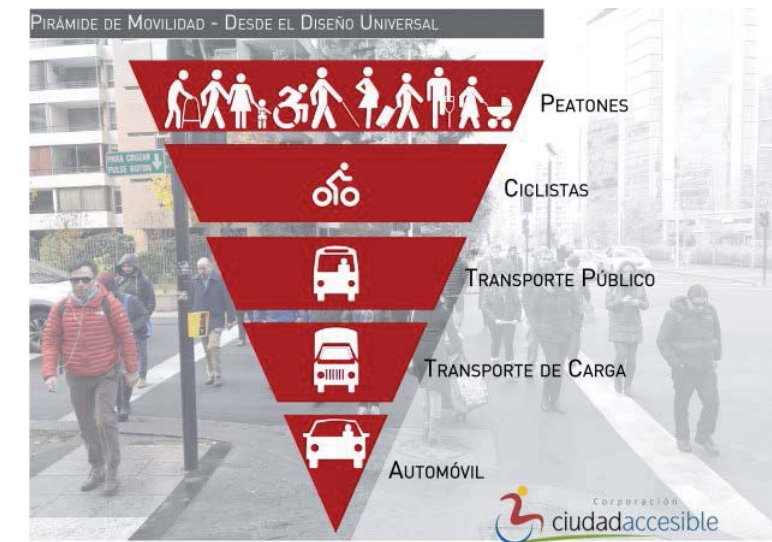


Fig.: Esquema pirámide de movilidad desde el diseño universal, en la que el peatón es el principal eje para el diseño. Fuente: Corporación Ciudad Accesible.







En cuanto a bolardos, se indica que se ubiquen alineados al borde de la calzada, pudiendo ser de menos de 100cm de alto si es que reemplazan la solera de una vereda y calzada al mismo nivel.

Se indica que los semáforos posean señales auditivas y luminosas, y que se ubiquen adyacentes a los cruces peatonales.

## 2. Ciclovías

Se propone fomentar la bicicleta como medio de transporte urbano sustentable, que garantice la accesibilidad universal en un espacio público.

Se indica que pueden ubicarse en vías expresas o troncales, y que deben poseer segregación física en caso de que el flujo motorizado sea de más de vehículos por día o que alcance velocidades de más de km/hora. Deben formar parte de la calzada, ya que no deberían reducir el ancho de las veredas destinadas al tránsito peatonal.

### d.2 Consideraciones en el proyecto

Se proponen rutas exteriores o de paso, basadas en la conexión entre cruces peatonales, que conectan los bandejones y las veredas laterales de Avenida Argentina.

Por otra parte, se definen dos rutas interiores a lo largo del bandejón, basadas en los flujos peatonales dados en días de feria, que constituyen frentes y respaldos para el habitar en el bandejón, y que conducen hacia áreas de cruce peatonal.

Tanto las rutas exteriores como interiores se proponen en Accesibilidad Universal, para generar un tránsito peatonal y encuentro inclusivos en los bandejones centrales de Avenida Argentina.

También se proponen rebajes peatonales de 600cm de ancho entre bandejones, considerados como accesos principales a ellos debido a que reciben un constante flujo peatonal en días de feria.

Se considera la recomendación de pavimento de caucho reciclado en algunos sectores propuestos en los bandejones centrales de Avenida Argentina, debido a la comodidad que otorgaría al habitar a nivel de suelo que se realiza en días de Feria de las Pulgas y al juego de estudiantes realizado en los bandejones ubicados próximos a liceos y escuelas.

Además, las pendientes transversales propuestas en los bandejones corresponden a la recomendada: 2%.

Ya sea en el bandejón de la Estación de Trolebús como en otros bandejones de Avenida Argentina, se propone una huella podotáctil en senderos de al menos 300cm de ancho, o en el eje central de la Ruta Accesible propuesta, en circulaciones directas que conducen al peatón a lo largo de los bandejones y hacia los cruces peatonales. En torno a ellas se propone un pavimento de hormigón liso.

En la garita de trolebuses, se proponen bolardos en su contorno debido a que se encuentra al mismo nivel de la calzada.

La semaforización propuesta a lo largo de Avenida Argentina es dada mediante semáforos ubicados a un costado de cada cruce peatonal.

Finalmente, se proponen ciclovías a lo largo de los bandejones centrales de Avenida Argentina, que constituyan un paseo en su largo, con vista al entorno próximo y distanciado, y que conecten el entorno con la Estación de Trolebuses.

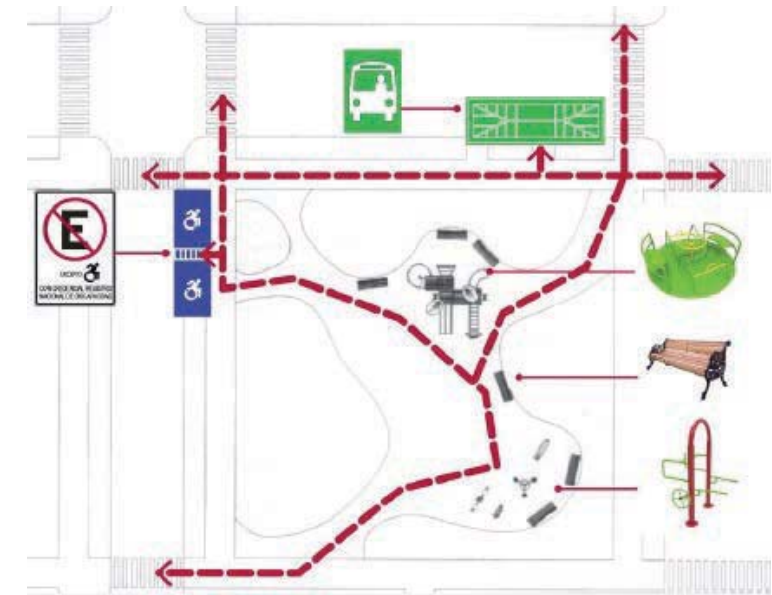


Fig.: Esquema de ejemplo de ruta accesible en una plaza conectando distintos accesos, áreas de juegos y zonas de ejercicio, mediante rutas exteriores e interiores. Fuente: Normativa Accesibilidad Universal resumida y comentada OGUC Chile - Corporación Ciudad Accesible.



Fig.: Vista aérea de Avenida Argentina en días de feria de las pulgas, que permite identificar frentes y respaldos de sus circulaciones peatonales. Fuente: www.youtube.com

## e.1 Manual Vialidad Ciclo Inclusiva

Esta lectura se realiza en pos de orientar la propuesta de ciclovía adyacente a los bandejones de Avenida Argentina, y de identificar las dimensiones que permitan un tránsito seguro y eficaz de los ciclistas.

### 1. Ruta Ciclo Inclusiva

Se define el término de "ruta ciclo inclusiva", el cual define características que deben cumplir las ciclovías para ser inclusivas con el habitante y con su entorno.

- Conexa: debe unir origen y destino. No debe llevar a lugares sin salida.
- Coherente: continuidad y consistencia con su entorno.
- Directa: que no alargue el tiempo de viaje con interrupciones.
- Segura: evitar el encuentro con tránsito motorizado de alta velocidad.
- Cómoda: en cuando a pavimentos, geometría.
- Atractiva: relacionarse con el paisaje y los accesos al espacio público.

### 2. Medidas de calmado de tráfico

Se indica la necesidad de la toma de medidas de calmado de tráfico en situaciones de riesgo para la ciclovía, tales como el tránsito en dirección contraria al flujo motorizado. Se pueden proponer lomos de toro para reducir la velocidad de los vehiculos, proponer señalización o medidas de segregación que distingan físicamente la calzada de la ciclovía.

### 3. Dimensiones de la ciclovía

En el caso de una ciclovía bidireccional, esta debe tener un ancho mínimo de 240cm, que comprende dos pistas de 100cm para ciclistas y un margen de seguridad de 40cm para adelantarse, el cruce en distintos sentidos y el acercamiento a elementos del borde.

La medida de segregación entre ciclovía y calzada debe tener un ancho de 50cm.

## e.2 Consideraciones en el proyecto

Se propone una ciclovía dirección al costado oeste de los bandejones centrales de Avenida Argentina, debido a que en el costado este irrumpiría con el flujo de trolebuses. Se consideran las dimensiones indicadas, tanto para el ancho de sus pistas como para sus medidas de segregación.

Se propone como una instancia de paseo a lo largo de Avenida Argentina, que presente la oportunidad de paso a trolebuses.

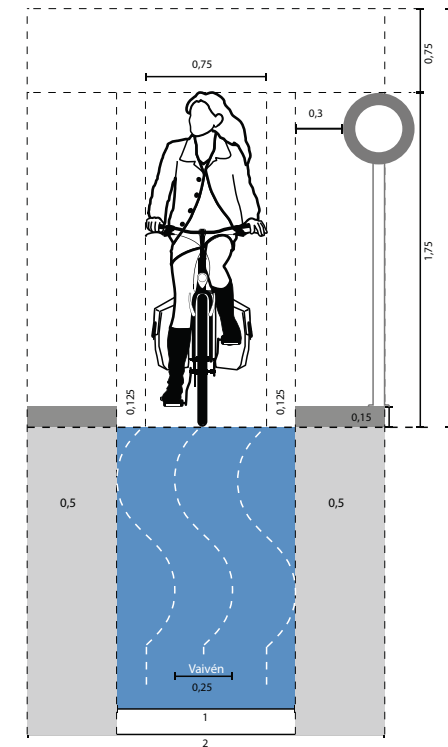


Fig.: Esquema de sección libre mínima requerida para personas en bicicleta. Cotas en metros. Fuente: Manual de Vialidad Ciclo Inclusiva.

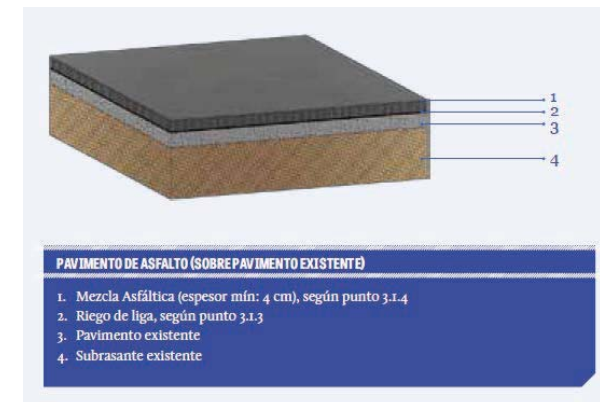


Fig.: Esquema de pavimento de asfalto sobre pavimento existente para ciclovía. Fuente: Manual de Vialidad Ciclo Inclusiva.

## f.1 Capítulo 3 del Manual de señalización de CONASET

Se indica un ancho mínimo de 400cm para pasos de cebra, y un ancho mínimo de 200cm y máximo de 500cm para cruces peatonales semaforizados. Se indican las dimensiones del pintado en la calzada que los indica.

Además, se indica que los rebajes para cruces peatonales deben tener un entorno libre de 120cm.

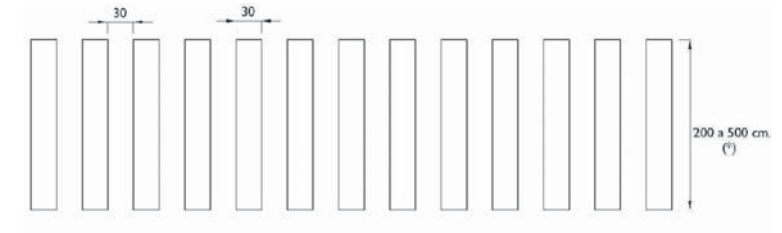
## f.2 Consideraciones en el proyecto

Las dimensiones de ancho y demarcado de cruces peatonales semaforizados y pasos de cebra son considerados en el planteamiento y replanteamiento de cruces a lo largo de Avenida Argentina. También se considera la área libre a mantener en torno a los rebajes de los cruces peatonales.

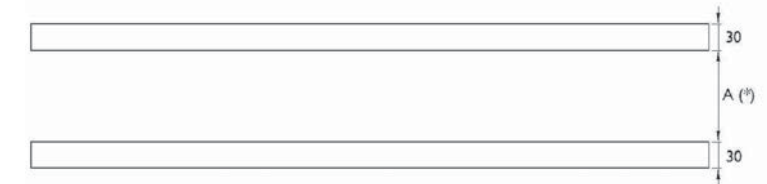
## g.1 ARQHYS Arquitectura (www.arqhys.com)

Se indican dimensiones mínimas y máximas para las pistas de una calzada. Se indica un mínimo de 300cm ya que sino el tránsito vehicular podría volverse dificultoso, y un máximo de 365cm por pista ya que es demasiado ancho, y los vehículos tenderían a adelantarse y con ello generar dificultades.

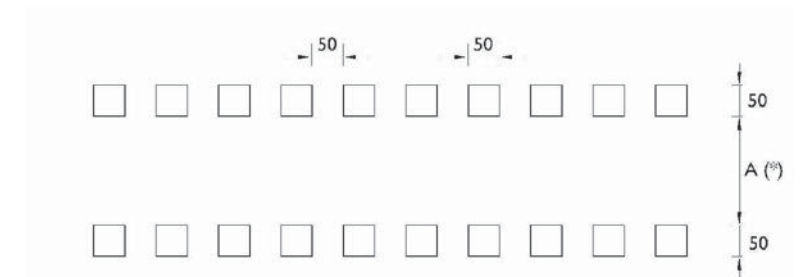
Estas indicaciones se señalan en el plano de Equipamiento y remodelación vial de Avenida Argentina.



- (\*):
- Depende del ancho de la acera que empalma en el cruce.
  - En casos especiales de alto tránsito peatonal, el ancho puede ser mayor y dependerá de la evaluación de cada situación.



- A(\*):- Depende del ancho de la acera que empalme en el cruce y del tránsito peatonal esperado.



- (\*): Depende del Ancho de la Ciclovía

Fig.: Esquema de dimensiones de la demarcación de pasos de cebra (sup), cruces peatonales semaforizados (cen) y ciclobanda (inf).  
Fuente: Instructivo de señalización de señales horizontales www.vialidad.cl

# PARTIDO ESTRUCTURAL DE CUBIERTAS PROPUESTAS

Ya sea en torno a la Estación de trolebús propuesta, o en el espacio público adyacente a ella, se proponen cubiertas que presenten el acontecer de trolebuses o que trasponen el entorno intermitente traspuesto.

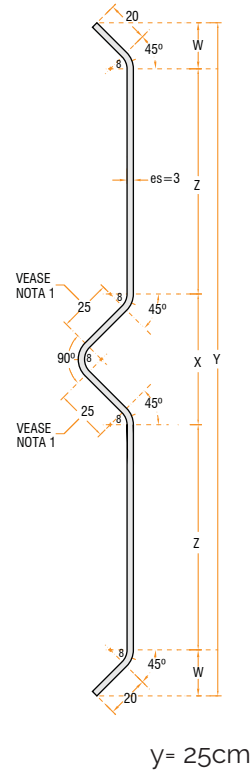
Estas cubiertas se proponen en base a un Sistema Constructivo Tubest, de la empresa CINTAC. Este sistema esta conformado por pilares y vigas tubulares de acero, los cuales presentan grandes ventajas en las maestranzas, ya que las columnas y vigas se forman de la unión de dos perfiles abiertos, Sigma y Ohm, los cuales se sueldan mediante electrodos convencionales, soldadura MIG o arco supergido, sin la necesidad de equipos de prearmado y enderezado.

Además, son productos cerrados e higiénicos, ya que no acumulan polvo ni permiten la proliferación de plagas, además de que son fáciles de proteger contra incendios y corrosión.

## 1. Perfiles Ohm y Sigma

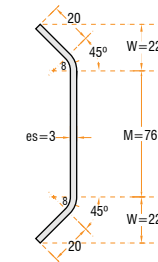
Este sistema constructivo se basa en conformar piezas tipo a partir de los perfiles Sigma, Sigma especial y Ohm. A partir de ellas se conforma una red estructural para las cubiertas propuestas, con piezas que calzan entre si y permiten proponer cubiertas cuyas aristas poseen ángulos de  $90^\circ$  y  $45^\circ$ .

### SECCION PERFIL SIGMA HxexxKg/mt



y= 25cm

### SECCION PERFIL SIGMA ESPECIAL 250xesxKg/mt



### SECCION PERFIL OHM TIPICA

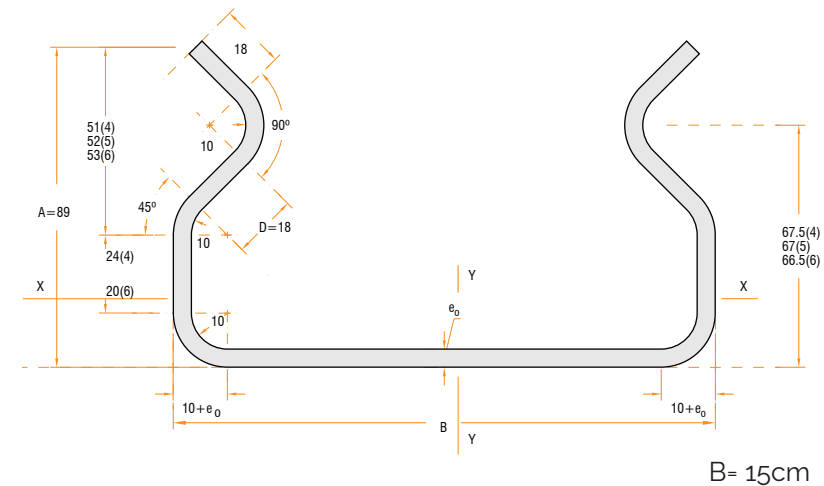
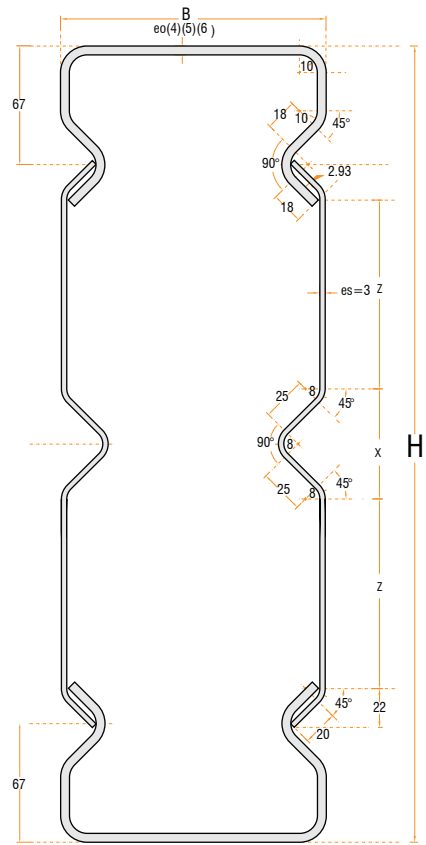


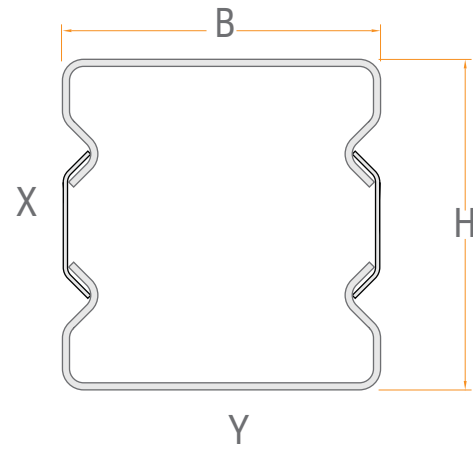
Fig.: Esquemas de secciones de perfiles Sigma, Sigma especial y Ohm. Se considera el perfil sigma de 25 cm de largo, y el perfil Ohm de 15cm de ancho. El perfil Sigma especial posee una medida estándar. Fuente: Manual de diseño estructural Tubest.

### PERFIL Tubest TIPO



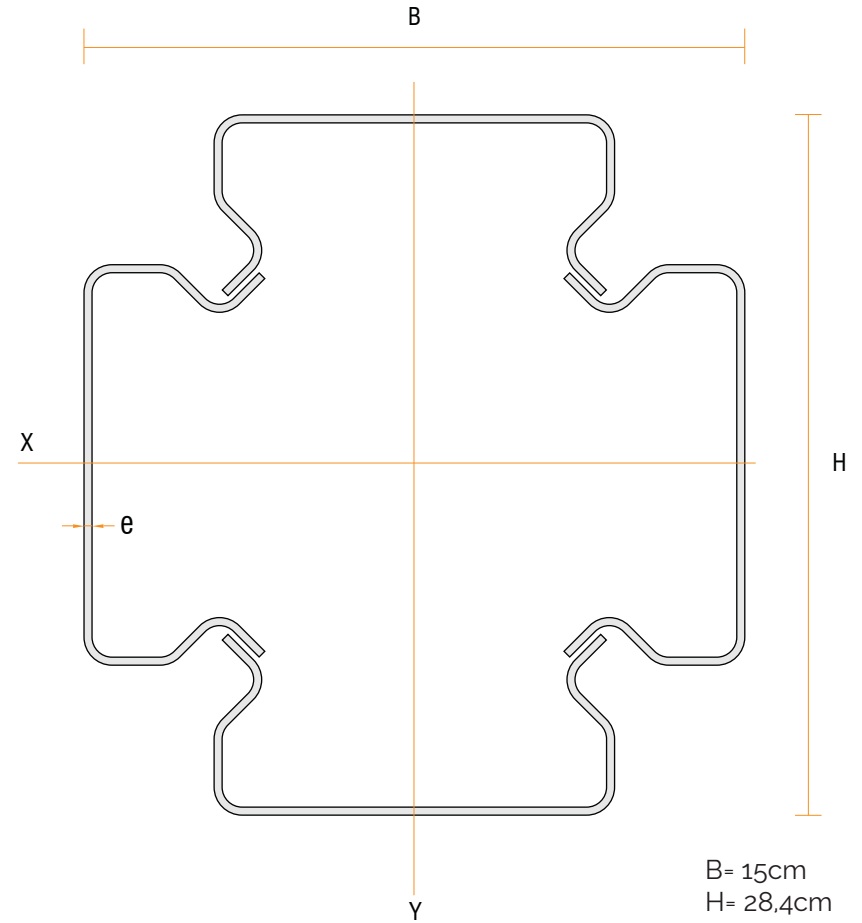
B= 15cm  
H= 38,4cm

### PERFIL Tubest TIPO 2



B= 15cm  
H= 25,4cm

### SECCION PERFIL TREBOL



B= 15cm  
H= 28,4cm

Fig.: Esquemas de perfiles considerados en la propuesta de las cubiertas y sus dimensiones generales. Especificaciones en planimetría.  
Fuente: Manual de diseño estructural Tubest.



# PLANIMETRÍAS PROYECTO ESTACIÓN DE TROLEBÚS

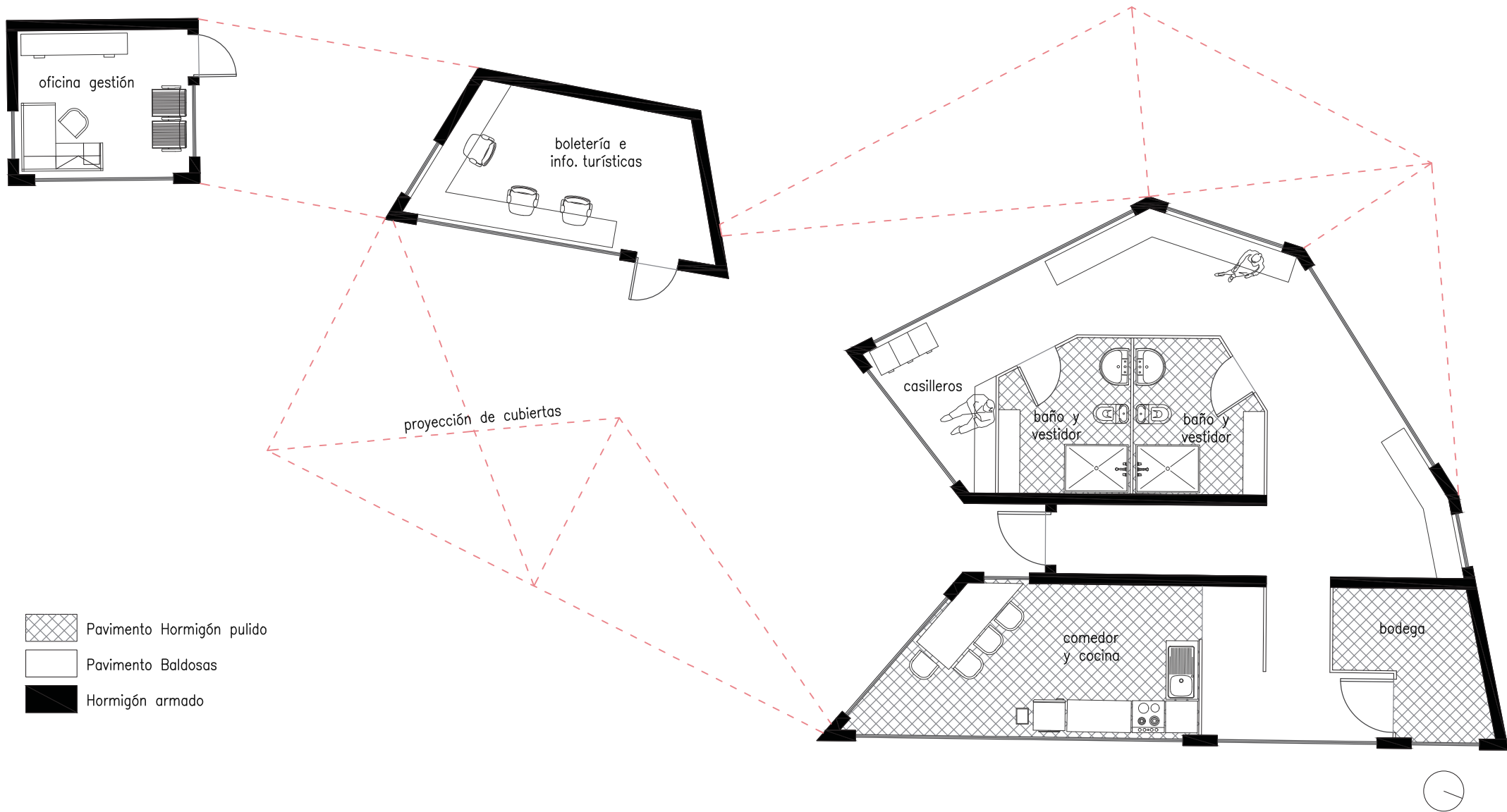


Fig.: Plano Estación de Trolebús propuesta. Escala 1:100.  
Fuente: elaboración propia.

# PLANIMETRÍAS PROYECTO EQUIPAMIENTO Y REMODELACIÓN VIAL AVENIDA ARGENTINA

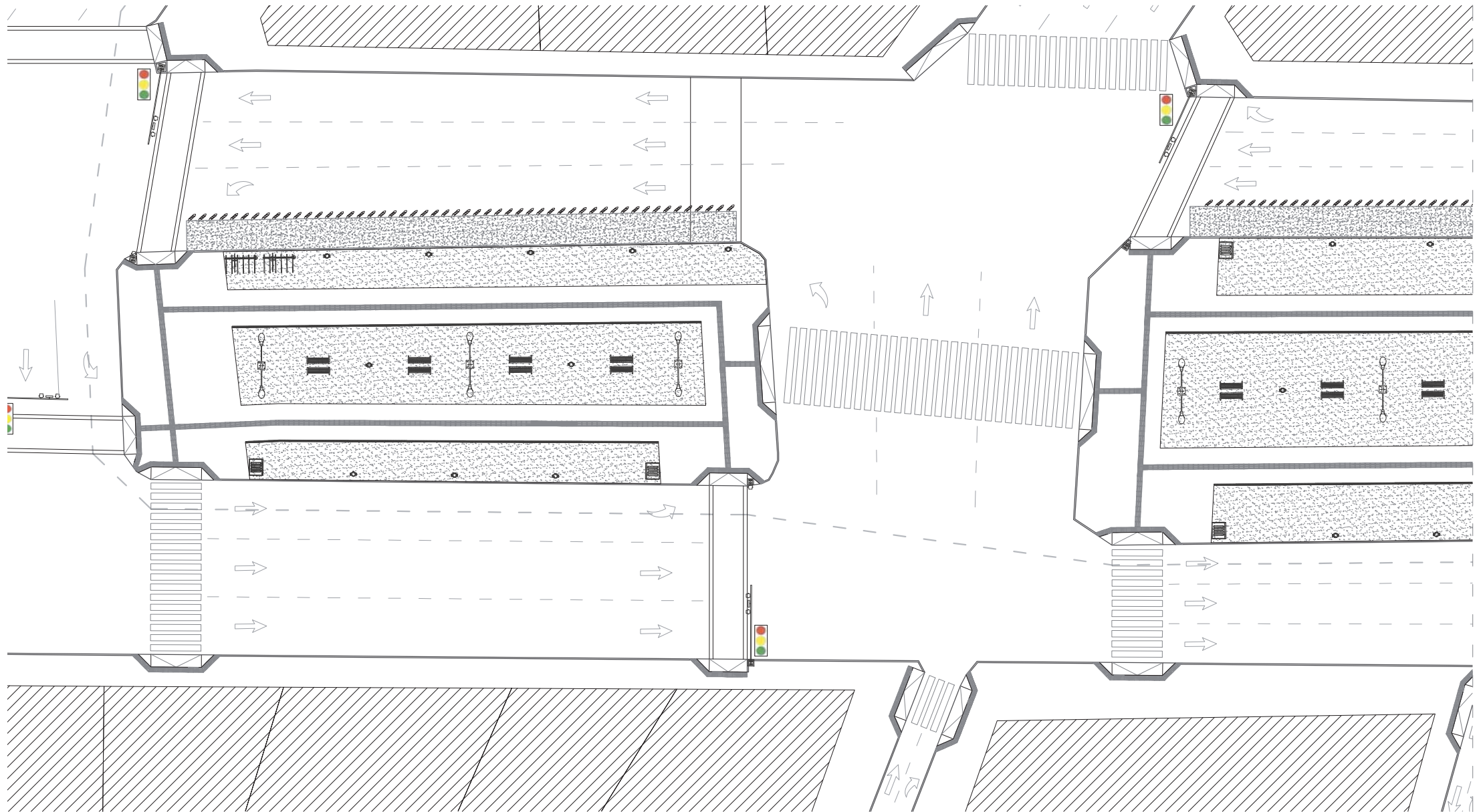


Fig.: Plano fragmento 1/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Av. Colon (izq) y Almirante Simpson (der). Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.

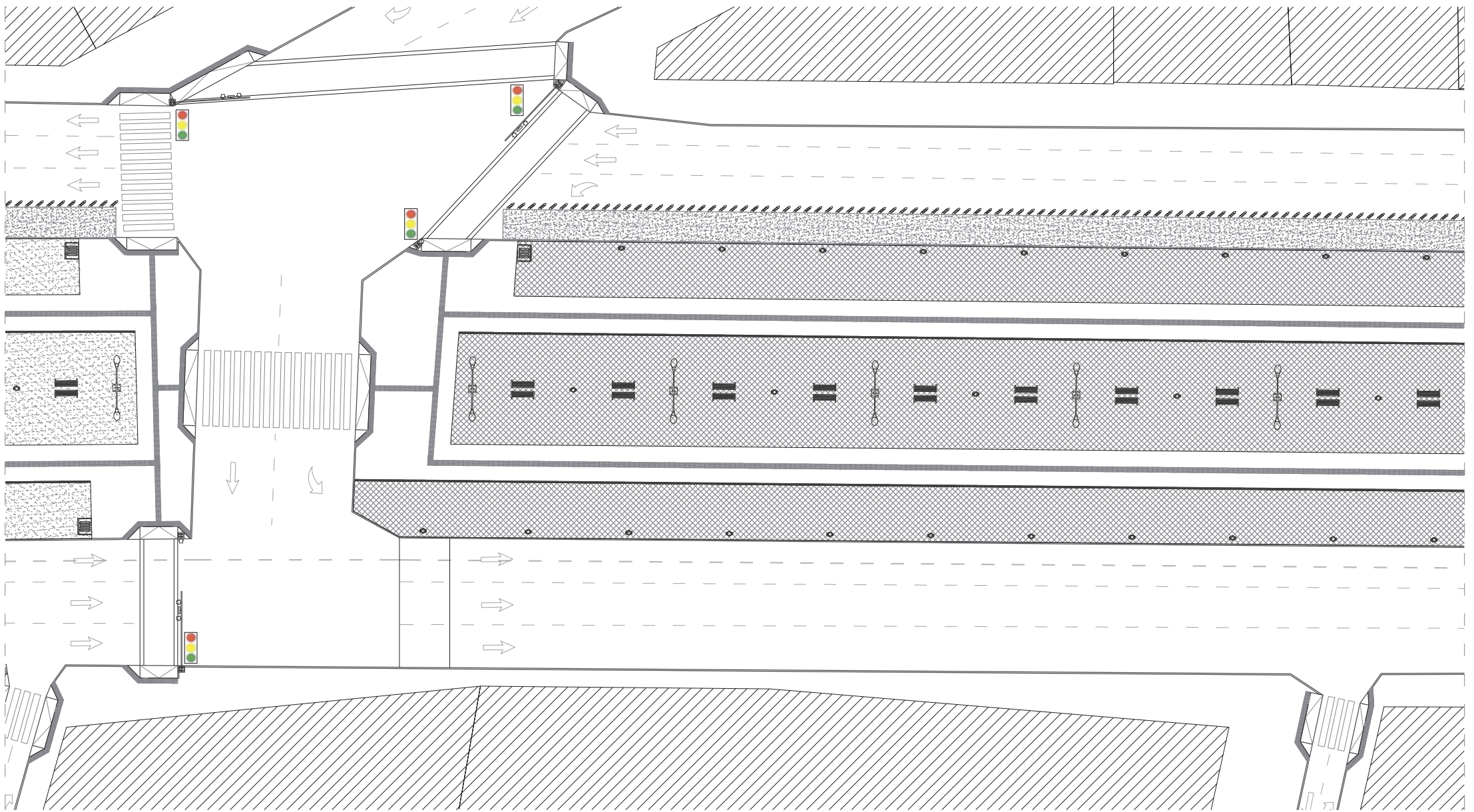


Fig.: Plano fragmento 2/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Victoria. Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.



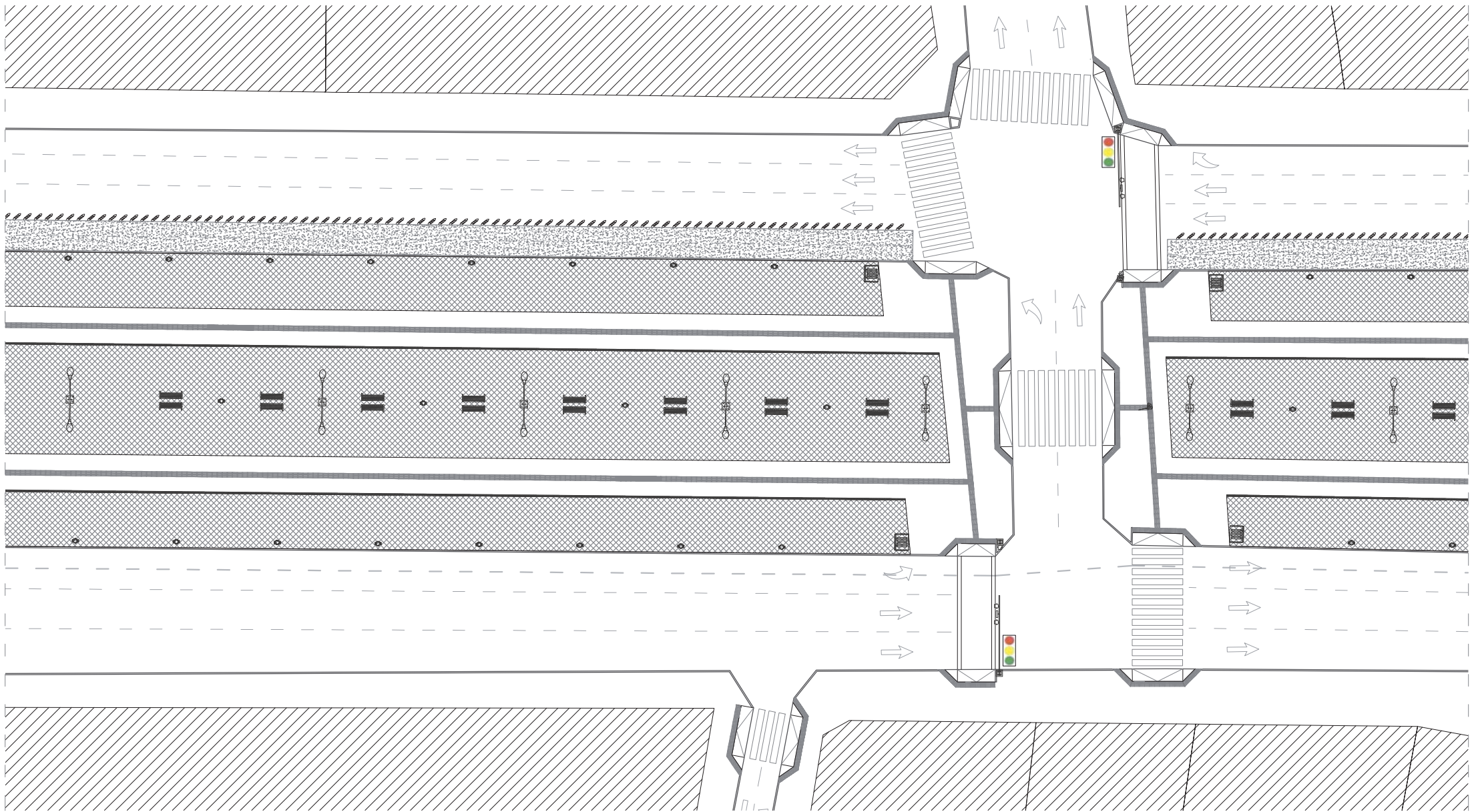


Fig.: Plano fragmento 1/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Rancagua. Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.

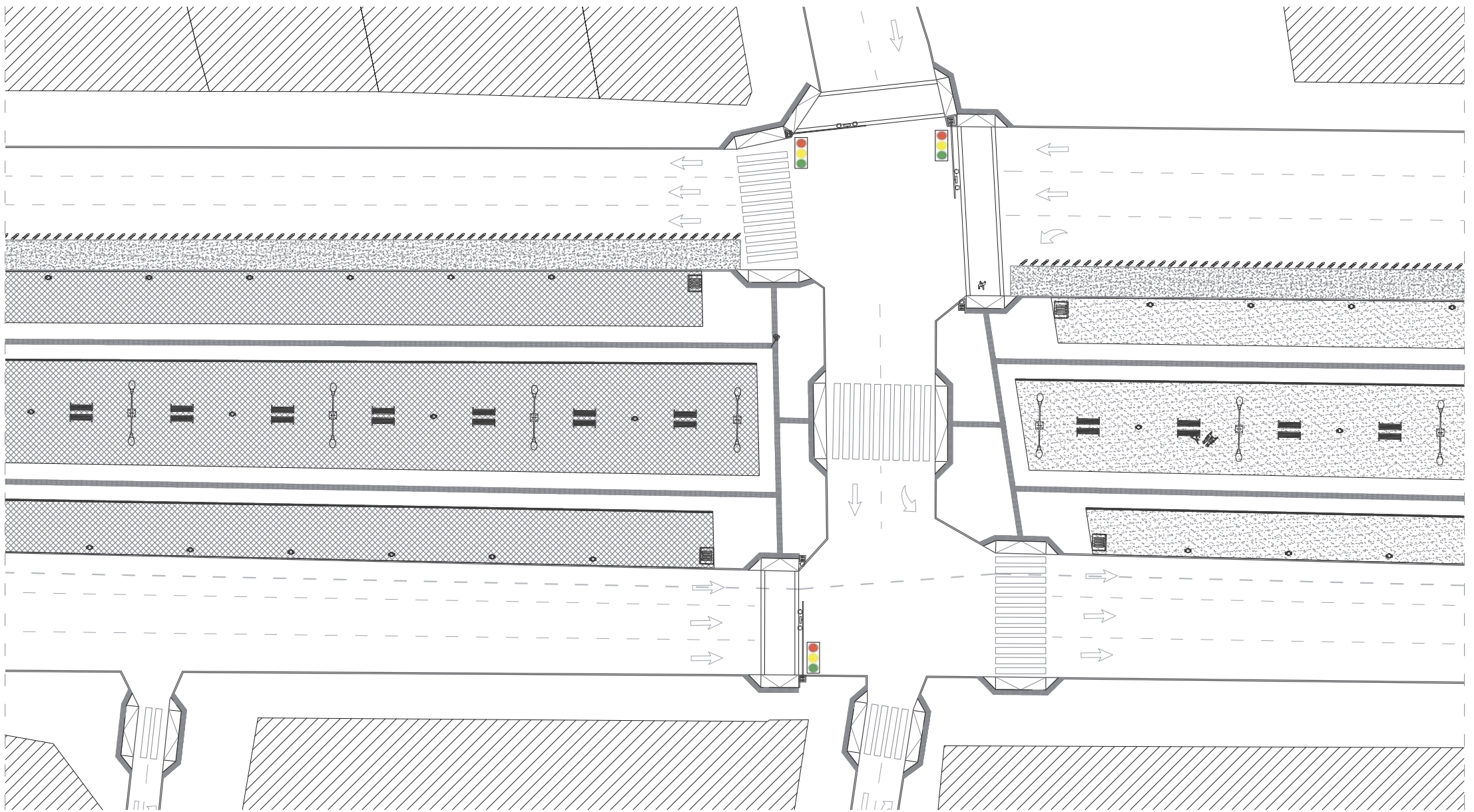


Fig.: Plano fragmento 1/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Juana Ross. Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.



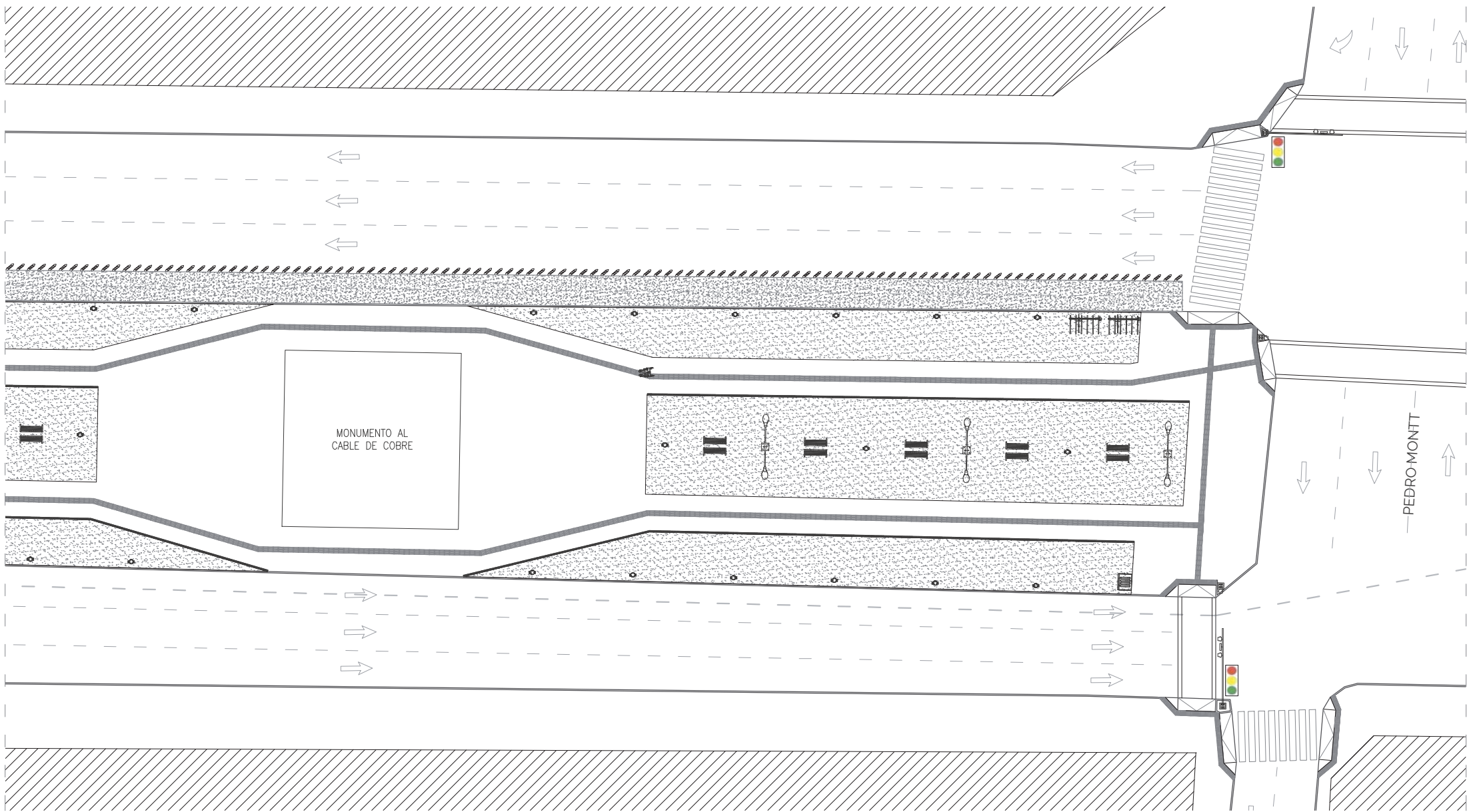


Fig.: Plano fragmento 1/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Pedro Montt. Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.

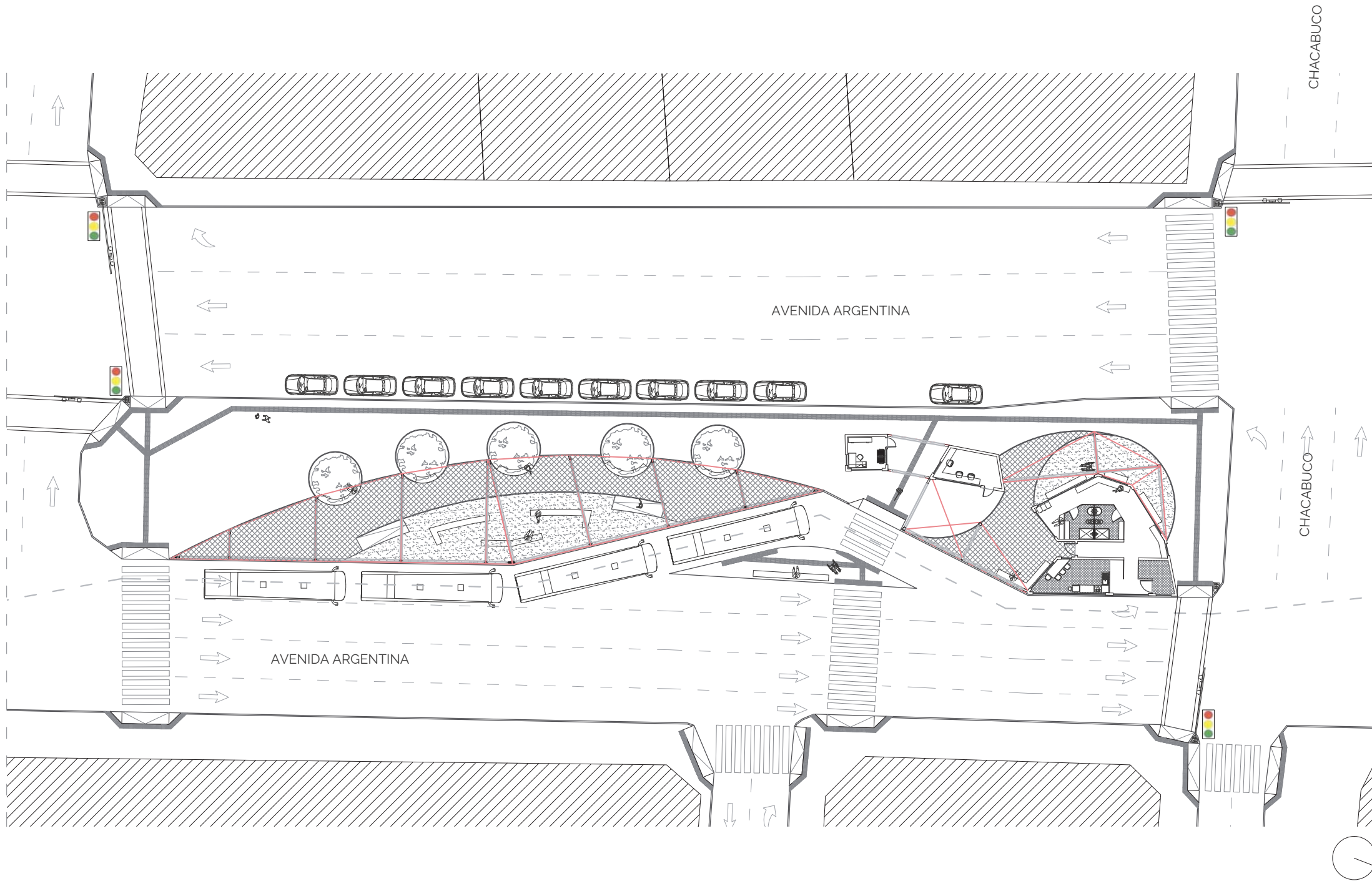


Fig.: Plano fragmento 1/6 Proyecto de equipamiento y remodelación vial Avenida Argentina. Intersección con Chacabuco. Escala 1:400. Fuente: elaboración propia.

## COLOFÓN

La presente carpeta de título fue hecha por la alumna de titulación en arquitectura Daniela Edith Reyes Vásquez, de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Fue impresa el día 06 de diciembre de 2017 en la imprenta Producciones Digitales, ubicada en La Marina 1002, Viña del Mar. El papel utilizado en esta edición fue hilado 9 y la tipografía utilizada en títulos y párrafos fue Raleway.